

## **Entwurf**

Kreis Coesfeld

### **3. Nahverkehrsplan**

(Entwurfsstand für Anhörung)

#### **Teilbaustein A**

Bestandsanalyse und -bewertung, Leitziel und Maßnahmenkonzept

Kassel, August 2018

**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](http://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](http://www.plan-mobil.de)

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

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>PLANERARBEITUNG UND BETEILIGUNG</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>GRUNDLAGEN, ZIELE UND RAHMENVORGABEN</b>	<b>3</b>
2.1	GESETZLICHE GRUNDLAGEN	3
2.1.1	EU-VERORDNUNG (EG) NR. 1370/2007	3
2.1.2	PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ (PBefG)	4
2.1.3	ÖPNV-GESETZ NORDRHEIN-WESTFALEN (ÖPNVG NRW)	4
2.1.4	BEHINDERTENGLEICHSTELLUNGSGESETZ NORDRHEIN-WESTFALEN (BGG NRW)	8
2.2	ÜBERGEORDNETE ZIELE UND VERKEHRSLICHE RAHMENVORGABEN	9
2.2.1	LANDESENTWICKLUNGSPLAN	9
2.2.2	REGIONALPLAN FÜR DEN REGIERUNGSBEZIRK MÜNSTER	9
2.2.3	NAHVERKEHRSPPLAN WESTFALEN-LIPPE	10
2.2.4	WEITERE FÜR DEN NVP RELEVANTE ENTWICKLUNGSPÄNE UND –KONZEPTE IM KREIS COESFELD	11
2.2.5	ÖPNV-INFRASTRUKTURFINANZIERUNGSPLAN/ ÖPNV-BEDARFSPLAN	12
2.3	NAHVERKEHRSPÄNE BENACHBARTER AUFGABENTRÄGER	13
<b>3</b>	<b>RAUMSTRUKTURANALYSE</b>	<b>14</b>
3.1	RÄUMLICHE VERFLECHTUNGEN, RAUM- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR	14
3.2	EINWOHNERENTWICKLUNG UND DEMOGRAPHISCHE VERÄNDERUNG	16
3.3	WIRTSCHAFTSSTRUKTUR	21
3.3.1	BESCHÄFTIGTEN- UND ARBEITSPLATZENTWICKLUNG	21
3.3.2	PENDLERVERHALTEN	22
3.4	PKW-BESTAND	23
3.5	SCHULSTANDORTENTWICKLUNG UND SCHÜLERZAHLEN	24
3.6	ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN UND VERSORGUNG	27
3.7	FREIZEIT- UND NAHERHOLUNGSZIELE	29
3.8	MOBILITÄTSVERHALTEN	31
3.8.1	VERKEHRSMITTELWAHL	31
3.8.2	WEGEZWECK	33
3.8.3	WEGEBEZIEHUNGEN	34
3.9	ZUSAMMENFASSUNG	35
<b>4</b>	<b>ÖPNV-ANGEBOTSSTRUKTUR</b>	<b>36</b>
4.1	SPNV	36
4.2	STRABENGEBUNDENER ÖPNV	37
4.2.1	PRODUKTE UND WEITERE ANGEBOTSFORMEN	38
4.2.2	BEDIENUNGSANGEBOT	39
4.3	VERKNÜPFUNGSPUNKTE	39

<b>5</b>	<b>ZIELSETZUNGEN UND LEITSÄTZE ZUR SCHAFFUNG EINES „VOLLSTÄNDIG BARRIEREFREIEN ÖPNV“ IM KREIS COESFELD</b>	<b>42</b>
5.1	BELANGE DER BARRIEREFREIHEIT	42
5.2	SCHAFFUNG BARRIEREFREIER WEGEKETTEN	44
5.3	ANFORDERUNGEN VON NUTZERGRUPPEN MIT UNTERSCHIEDLICHEN MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN	45
5.4	LEITSÄTZE DES KREISES COESFELD ZUR BARRIEREFREIHEIT	46
5.5	ANFORDERUNGEN AN DIE GESTALTUNG DER HALTESTELLEN UND FAHRZEUGE UND AN DIE FAHRGASTINFORMATION ZUR GEWÄHRLEISTUNG EINER BARRIEREFREIEN NUTZBARKEIT	49
5.6	REIHENFOLGE FÜR DEN BARRIEREFREIEN AUSBAU VON BUSHALTESTELLEN: VERFAHREN ZUR PRIORITÄTENBILDUNG	49
5.7	AUSNAHMEN VON DER VOLLSTÄNDIGEN BARRIEREFREIHEIT	51
5.7.1	HALTESTELLEN	51
5.7.2	FAHRZEUGE	52
<b>6</b>	<b>ANFORDERUNGSPROFIL</b>	<b>53</b>
6.1	LEITBILD ZUR WEITERENTWICKLUNG DER MOBILITÄTSANGEBOTE IM KREIS COESFELD	54
6.1.1	ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE DER WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV	54
6.1.2	SCHWERPUNKTE DER WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV	55
6.1.3	PRODUKTPOLITIK UND ÖPNV-ANGEBOT	56
6.1.4	INFORMATION, BERATUNG UND ORIENTIERUNG AN KUNDENBEDÜRFNISSEN	57
6.1.5	ZUSAMMENARBEIT DER AKTEURE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR IM MÜNSTERLAND	57
6.2	RAUM- UND NETZTYPOLOGIE	58
6.2.1	SIEDLUNGSSTRUKTURELLE GLIEDERUNG DES KREISES COESFELD	58
6.2.2	HIERARCHISIERUNG DES REGIONALEN ÖPNV-NETZES	59
6.3	QUALITÄTSVORGABEN AN DIE AUSGESTALTUNG DES ÖPNV IM KREIS COESFELD	60
6.3.1	FESTLEGUNG DER AUSREICHENDEN VERKEHRSDIENUNG	61
6.3.2	QUALITÄTSANFORDERUNGEN UND BEWERTUNGSKRITERIEN IM ÜBERBLICK	62
6.3.3	DEFINITION DER VERKEHRSTAGE UND VERKEHRZEITEN	63
6.3.4	ANFORDERUNGEN AN DIE ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	64
6.3.5	ANFORDERUNGEN AN DIE BEDIENUNGSQUALITÄT	66
6.3.6	ANFORDERUNGEN AN VERBINDUNGSQUALITÄT UND AN DIE VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN	69
6.3.7	ANFORDERUNG AN DIE NETZ- UND FAHRPLANGESTALTUNG UND AN DIE PRODUKTPROFILIERUNG	72
6.3.8	ANFORDERUNGEN AN DIE PÜNKTLICHKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT	74
6.3.9	GARANTIE- UND SERVICELEISTUNGEN	75
6.3.10	QUALITÄTSANFORDERUNGEN HALTESTELLEN	76
6.3.11	QUALITÄTSANFORDERUNGEN FAHRZEUGE	81
6.3.12	ANFORDERUNGEN AN DAS FAHRPERSONAL UND SOZIALE STANDARDS	84
6.3.13	ANFORDERUNGEN AN BETRIEB UND STÖRUNGSMANAGEMENT	86
6.3.14	ANFORDERUNGEN AN INFORMATION UND VERTRIEB	87

6.3.15	ANFORDERUNGEN AN DAS MARKETING	91
6.3.16	TARIF	91
6.3.17	VERLEIHSYSTEME, MITNAHMEANGEBOTE UND MOBILITÄTSMANAGEMENT - ZIELSETZUNGEN AUS SICHT DES KREISES COESFELD -	92
6.3.18	ANFORDERUNGEN AN DAS QUALITÄTSMANAGEMENT	93
<b>7</b>	<b>BESTANDBEWERTUNG</b>	<b>98</b>
7.1	BEWERTUNG DER ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	98
7.2	BEWERTUNG DER BEDIENUNGSQUALITÄT	99
7.2.1	BEDIENUNGSANGEBOT AUF RELATIONEN DER KATEGORIE ACHSE	100
7.2.2	BEDIENUNGSANGEBOT AUF RELATIONEN DER KATEGORIE HAUPTVERBINDUNG	103
7.2.3	BEDIENUNGSANGEBOT AUF RELATIONEN DER KATEGORIE GRUNDVERBINDUNG	107
7.2.4	BEDIENUNGSANGEBOT AUF RELATIONEN DER KATEGORIE ERGÄNZUNGSVERBINDUNG	110
7.2.5	ÜBERBEDIENUNG/ ÜBERSCHREITUNG DER STANDARDS:	113
7.3	BEWERTUNG DER VERBINDUNGSQUALITÄT UND VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN	113
7.3.1	BEWERTUNG DER VERBINDUNGSQUALITÄT	113
7.3.2	BEWERTUNG DER ERREICHBARKEIT WICHTIGER ZIELE IM KREIS COESFELD	118
7.3.3	BEWERTUNG DER VERKNÜPFUNG UND ANSCHLUSSBILDUNG	131
7.4	BEWERTUNG DER NETZ- UND FAHRPLANGESTALTUNG SOWIE DER PRODUKTPROFILIERUNG	135
7.5	BEWERTUNG DER PÜNKTLICHKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT	136
7.6	BEWERTUNG DER GARANTIE- UND SERVICELEISTUNGEN	138
7.7	BEWERTUNG DER HALTESTELLEN	138
7.8	BEWERTUNG DES FAHRPERSONALS UND DER SOZIALEN STANDARDS	152
7.9	BEWERTUNG DER FAHRZEUGE	153
7.10	BEWERTUNG DES BETRIEBS- UND STÖRUNGSMANAGEMENTS	155
7.11	BEWERTUNG VON INFORMATION UND VERTRIEB	156
7.12	BEWERTUNG DES MARKETINGS	159
7.13	BEWERTUNG DES TARIFS	161
7.14	BEWERTUNG VON VERLEIHSYSTEMEN, MITNAHMEANGEBOTEN UND MOBILITÄTSMANAGEMENT	163
7.15	BEWERTUNG DES QUALITÄTSCONTROLLINGS	165
7.16	KUNDENBEWERTUNG UND -MEINUNGEN ZUM ÖPNV-ANGEBOT	165
<b>8</b>	<b>VERKEHRSPROGNOSE</b>	<b>168</b>
8.1	ZUKÜNFTIGE BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG	168
8.2	SIEDLUNGSERWEITERUNGEN UND GEWERBEFLÄCHENERWEITERUNGEN	174
8.3	ENTWICKLUNG DER VERKEHRSMANAGEMENTS INFRASTRUKTUR BIS 2025	175
8.4	ENTWICKLUNG DES ARBEITSMARKTES	176
8.5	ENTWICKLUNG DER VERSORGUNGS- UND EINKAUFSTRUKTUR	177
8.6	AUSWIRKUNGEN DES DEMOGRAFISCHEN WANDELS AUF DIE MOBILITÄT	178

8.7	ABSCHÄTZUNG DER ZUKÜNFTIGEN ENTWICKLUNG DER NACHFRAGE IM ÖPNV BIS 2025 (OHNE BERÜCKSICHTIGUNG VON MAßNAHMEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR)	180
<b>9</b>	<b>MAßNAHMENKONZEPTION</b>	<b>184</b>
9.1	SPNV-ANGEBOT UND –INFRASTRUKTUR	186
9.2	HANDLUNGSFELD LINIENNETZ, FAHRPLAN UND VERKNÜPFUNG	186
9.2.1	MAßNAHMENBESCHREIBUNG	188
9.2.2	BESCHREIBUNG DER PRÜFAUFTRÄGE	199
9.2.3	BESCHREIBUNG DER PLANUNGSPROJEKTE	206
9.2.4	ABSTIMMUNG VON MAßNAHMENVORSCHLÄGEN UND PRÜFAUFTRÄGEN AUS DEN BENACHBARTEN MÜNSTERLANDKREISEN MIT RELEVANZ FÜR DEN KREIS COESFELD	206
9.3	HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND BETRIEB	207
9.3.1	INFRASTRUKTURMAßNAHMEN IM KREIS COESFELD	208
9.3.2	INFRASTRUKTURMAßNAHMEN MIT LOKALEM BEZUG	213
9.3.3	MAßNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DES BETRIEBS	218
9.4	HANDLUNGSFELD FAHRGASTINFORMATION, MARKETING UND SICHERHEIT	221
9.5	FINANZIELLE WIRKUNG DER MAßNAHMENKONZEPTION IM HANDLUNGSFELD I (LINIENNETZ, FAHRPLAN UND VERKNÜPFUNG)	230
<b>10</b>	<b>GRUNDLAGEN DER VERGABE</b>	<b>232</b>
10.1	AUSGANGSSITUATION	232
10.2	LINIENBÜNDELUNGSKONZEPT	232
10.2.1	VORBEMERKUNG	232
10.2.2	RAHMENBEDINGUNGEN	233
10.2.3	KRITERIEN FÜR DIE FESTLEGUNG VON LINIENBÜNDELN IM KREIS COESFELD	233
10.2.4	HARMONISIERUNG DER KONZESSIONSLAUFZEITEN UND BÜNDELUNG DER LINIENKONZESSIONEN	235
10.2.5	FESTLEGUNG DER LINIENBÜNDEL IM KREIS COESFELD	235
10.3	DIREKTVERGABE AN RVM UND BEHÖRDENGRUPPE	242
10.4	FINANZIERUNG	242

## DARSTELLUNGSVERZEICHNIS

### KARTEN:

■	KARTE 1: RAUM- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR	15
■	KARTE 2: EINWOHNERZAHLEN UND BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG	17
■	KARTE 3: PENDLERSTRÖME KREIS COESFELD	23
■	KARTE 4: AUFKOMMENSSTARKE WEGEBEZIEHUNGEN	34
■	KARTE 5A: ÖPNV-RELEVANTE ZIELE (OHNE SCHULSTANDORTE)	35
■	KARTE 5B: ÖPNV-RELEVANTE ZIELE – WEITERFÜHRENDE SCHULEN / HOCHSCHULSTANDORTE	35
■	KARTE 6A: LINIENNETZ TAGESVERKEHR KREIS COESFELD	37
■	KARTE 6B: LINIENNETZ NACHTVERKEHR KREIS COESFELD	37
■	KARTE 7: HIERARCHIE DER VERKEHRSBEZIEHUNGEN	59
■	KARTE 8: DEFIZITE IN DER BEDIENTUNGSQUALITÄT – ABWEICHUNGEN VON DEN DEFINIERTEN STANDARDS ZUR BEDIENTUNGSQUALITÄT	100
■	KARTE 9: ABWEICHUNGEN VON DEN DEFINIERTEN STANDARDS ZUR BEDIENTUNGS- UND VERBINDUNGSQUALITÄT (MO-FR) – ZUSAMMENFASSUNG	117
■	KARTE 10A-B: VERKNÜPFUNGSSITUATION COESFELD BAHNHOF (MO-FR)	132
■	KARTE 10C: VERKNÜPFUNGSSITUATION LÜDINGHAUSEN BUSBAHNHOF (MO-FR)	133
■	KARTE 10D-E: VERKNÜPFUNGSSITUATION LÜDINGHAUSEN BAHNHOF (MO-FR)	133
■	KARTE 10F: VERKNÜPFUNGSSITUATION NOTTULN RHODEPLATZ (MO-FR)	133
■	KARTE 10G-H: VERKNÜPFUNGSSITUATION CAPELLE BAHNHOF (MO-FR)	134
■	KARTE 10I-J: VERKNÜPFUNGSSITUATION HAVIXBECK BAHNHOF (MO-FR)	134
■	KARTE 10K-L: VERKNÜPFUNGSSITUATION APPELHÜLSEN BAHNHOF (MO-FR)	134
■	KARTE 10M-N: VERKNÜPFUNGSSITUATION DÜLMEN BAHNHOF (MO-FR)	134
■	KARTE 11A: MAßNAHMEN UND PRÜFAUFTRÄGE – MAßNAHMENPAKET ML-I	187
■	KARTE 11B: MAßNAHMEN UND PRÜFAUFTRÄGE – ML-II BIS ML-VII UND PL-I BIS PL-VI	187

### ABBILDUNGEN:

■	ABBILDUNG 1: ALTERSVERTEILUNG DER BEVÖLKERUNG IM KREIS COESFELD (STAND 31.12.2014)	19
■	ABBILDUNG 2: ANTEIL DER UNTER 19-JÄHRIGEN AN DER BEVÖLKERUNG	20
■	ABBILDUNG 3: ANTEIL DER ÜBER 64-JÄHRIGEN AN DER BEVÖLKERUNG	21
■	ABBILDUNG 4: PKW-DICHTE IM KREIS COESFELD	24
■	ABBILDUNG 5: DURCHSCHNITTliche AUFENTHALTSDAUER STAND 31.12.2016	31
■	ABBILDUNG 6: MODAL SPLIT - VERKEHRSMITTELWAHL	32
■	ABBILDUNG 7: VERKEHRSMITTELWAHL NACH ENTFERNUNGSKLASSEN	33
■	ABBILDUNG 8: WEGEWECK WERKTAGS NACH MOBILITÄTSUNTERSUCHUNG (2016)	34
■	ABBILDUNG 9: MOBILITÄTSKETTE IM ÖPNV	44
■	ABBILDUNG 10: BAUSTEINE IM NVP: TEILBAUSTEIN A – KLASSISCHER ÖPNV (LINIENVERKEHR) / TEILBAUSTEIN B – ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE	53
■	ABBILDUNG 11: ÜBERSICHT ÜBER DIE VERKEHRSZEITEN	64

■	ABBILDUNG 12: AN HALTESTELLEN MIT NATUR- BZW. BETONSTEINPFLASTER KANN DIE SPALTFREIE ANFAHRBARKEIT DER HALTESTELLENKANTE DURCH SPURRILLENBILDUNG MITTEL- BIS LANGFRISTIG BEHINDERT WERDEN (BEISPIEL: LINKS: HALTESTELLE APPELHÜLSEN BAHNHOF, RECHTS: HALTESTELLE HAVIXBECK, ORTSMITTE)	143
■	ABBILDUNG 13: ZENTRALE HALTESTELLEN OHNE TAKTILES LEITSYSTEM (BEISPIEL: LINKS: HALTESTELLE CAPELLE BAHNHOF, RECHTS: HALTESTELLE SENDEN, BUSBAHNHOF; ZUDEM IST EINE SPALTFREIE ANFAHRBARKEIT AUFGRUND ZU ENGER RADIIEN NICHT GEGEBEN)	143
■	ABBILDUNG 14: BEISPIELE FÜR HALTESTELLEN MIT HOHEM AUSBAUSTANDARD IM HINBLICK AUF DIE BARRIEREFREIHEIT (BEISPIEL: LINKS: HALTESTELLE COESFELD BAHNHOF, RECHTS: HALTESTELLE LÜDINGHAUSEN BUSBAHNHOF)	144
■	ABBILDUNG 15: VERÄNDERUNG DES ANTEILS DER UNTER 19-JÄHRIGEN ZWISCHEN 2015 - 2025	172
■	ABBILDUNG 16: VERÄNDERUNG DES ANTEILS DER ÜBER 64-JÄHRIGEN ZWISCHEN 2015 - 2025	173

#### **TABELLEN:**

■	TABELLE 1: RAUMSTRUKTURELLE KENNWERTE DES KREISES COESFELD	14
■	TABELLE 2: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG 2005 – 2015	17
■	TABELLE 3: SCHULSTANDORTE (WEITERFÜHRENDE SCHULEN) IM KREIS COESFELD	25
■	TABELLE 4: KRANKENHÄUSER UND KLINIKEN IM KREIS COESFELD	28
■	TABELLE 5: PRÄGENDE ZIELE IN DER NAHERHOLUNG UND IM TOURISMUS IM KREIS COESFELD	30
■	TABELLE 6: SPNV-ANGEBOT IM KREIS COESFELD	37
■	TABELLE 7: BAHNHÖFE UND BAHNHALTEPUNKTE IM KREIS COESFELD	40
■	TABELLE 8: KRITERIEN ZUR PRIORITÄTENBILDUNG FÜR DEN BARRIEREFREIEN HALTESTELLENAUSBAU	50
■	TABELLE 9: GEMEINDETYPOLOGIE IM KREIS COESFELD	59
■	TABELLE 10: HIERARCHIE DER VERKEHRSKORRIDORE IM REGIONALEN ÖPNV-NETZ	59
■	TABELLE 11: DEFINITION DER VERKEHRZEITEN	63
■	TABELLE 12: HALTESTELLENEINZUGSBEREICHE	65
■	TABELLE 13: ANFORDERUNGEN BEDIENUNGSQUALITÄT IM KREIS COESFELD	67
■	TABELLE 14: ZIELWERTE ZUR VERBINDUNGSQUALITÄT IM KREIS COESFELD	69
■	TABELLE 15: DEFINITION VON VERKNÜPFUNGSPUNKTEN IM KREIS COESFELD	70
■	TABELLE 16: RICHTWERTE DER ANSCHLUSSBILDUNG AN VERKNÜPFUNGSPUNKTEN	71
■	TABELLE 17: ANGEBOTSFORMEN DES GESAMT-ÖPNV IM KREIS COESFELD	73
■	TABELLE 18: KATEGORISIERUNG DER HALTESTELLEN	77
■	TABELLE 19: ANFORDERUNGEN AN DIE AUSSTATTUNG VON BUSHALTESTELLEN	78
■	TABELLE 20: ANFORDERUNGEN AN DIE AUSSTATTUNG FÜR FAHRZEUGE IM LINIENBETRIEB	81
■	TABELLE 21: ANFORDERUNGEN AN DAS FAHRPERSONAL	85
■	TABELLE 22: ANFORDERUNGEN AN DIE VERKEHRSUNTERNEHMEN	86
■	TABELLE 23: ANFORDERUNGEN AN INFORMATIONEN UND VERTRIEB ÜBER TELEFON, INTERNET UND SMARTPHONE-APP	88



■	TABELLE 24: ANFORDERUNGEN AN DEN SERVICE IN DEN BUSSEN	89
■	TABELLE 25: ANFORDERUNGEN AN DIE PRINTMEDIEN	90
■	TABELLE 26: BAUSTEINE UND INHALTE DES QUALITÄTSMANAGEMENTS	95
■	TABELLE 27: INSTRUMENTE DER QUALITÄTSKONTROLLE	96
■	TABELLE 28: BEDIENUNGSQUALITÄT AUF „ACHSEN“ IM KREIS COESFELD (HIN- UND RÜCKWEG) – NICHTERFÜLLUNG DER STANDARDS	101
■	TABELLE 29: BEDIENUNGSQUALITÄT AUF „HAUPTVERBINDUNGEN“ IM KREIS COESFELD (HIN- UND RÜCKWEG) – NICHTERFÜLLUNG DER STANDARDS	103
■	TABELLE 30: BEDIENUNGSQUALITÄT AUF GRUNDVERBINDUNG IM KREIS COESFELD (HIN- UND RÜCKWEG) – NICHTERFÜLLUNG DER STANDARDS	107
■	TABELLE 31: BEDIENUNGSQUALITÄT AUF ERGÄNZUNGSVERBINDUNG IM KREIS COESFELD (HIN- UND RÜCKWEG) – NICHTERFÜLLUNG DER STANDARDS	111
■	TABELLE 32: ERREICHBARKEIT DES OBERZENTRUMS MÜNSTER AUS DEN MITTELZENTREN - DARSTELLUNG DER RELATIONEN, DIE DIE ANFORDERUNGEN NICHT BZW. NICHT VOLLSTÄNDIG ERFÜLLEN	115
■	TABELLE 33: ERREICHBARKEIT DES OBERZENTRUMS MÜNSTER AUS DEN GRUNDZENTREN – DARSTELLUNG DER RELATIONEN, DIE DIE ANFORDERUNGEN NICHT BZW. NICHT VOLLSTÄNDIG ERFÜLLEN	116
■	TABELLE 34: ANBINDUNG DER ORTSTEILE > 1.500 EINWOHNER AN IHREN HAUPTORT - DARSTELLUNG DER RELATIONEN, DIE DIE IM HINBLICK AUF DIE ANBINDUNG AN DEN HAUPTORT DEFIZITE AUFWEISEN	118
■	TABELLE 35: KLINIKEN UND KRANKENHÄUSER MIT DEFIZITEN IN DER ÖPNV-ANBINDUNG	123
■	TABELLE 36: ARBEITSPLATZSTANDORTE MIT MEHR ALS 400 ARBEITSPLÄTZEN MIT DEFIZITEN IN DER ÖPNV-ANBINDUNG	125
■	TABELLE 37: ÖPNV-ANBINDUNG VON FREIZEITZIELEN MIT GESTEIGERTER BEDEUTUNG FÜR DEN ÖPNV MIT DEFIZITEN IN DER ÖPNV-ANBINDUNG	129
■	TABELLE 38: PROBLEME IN PÜNKTLICHKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT	136
■	TABELLE 39: ANSCHLUSSGARANTIE IM KREIS COESFELD	138
■	TABELLE 40: STUFENFREIE ERREICHBARKEIT DER BAHNHÖFE UND HALTEPUNKTE IM KREIS COESFELD	144
■	TABELLE 41: EINSCHÄTZUNG ZUR HALTESTELLENAUSSTATTUNG AN VERKNÜPFUNGSPUNKTEN 1. UND 2. ORDNUNG	145
■	TABELLE 42: FAHRZEUGTYPEN UND AUSSTATTUNGSMERKMALE	153
■	TABELLE 43: SCHADSTOFFKLASSIFIZIERUNG DER FAHRZEUGE	154
■	TABELLE 44: FAHRZEUGE MIT RECHNERGESTÜTZTEM BETRIEBSSYSTEM	154
■	TABELLE 45: RÜCKMELDUNG VON FAHRGÄSTEN AN DIE VERKEHRSUNTERNEHMEN	167
■	TABELLE 46: BEVÖLKERUNGSPROGNOSE FÜR DIE STÄDTE UND GEMEINDEN IM KREIS COESFELD (2015-2025)	169
■	TABELLE 47: ECKDATEN DER BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IM KREIS COESFELD NACH ALTERSGRUPPEN	171
■	TABELLE 48: GEPLANTE VERKEHRSINFRASTRUKTURVORHABEN BIS 2025	175
■	TABELLE 49: ENTWICKLUNG DER ÖPNV-NUTZUNG BIS 2025 NACH ALTERSGRUPPEN	180

■	TABELLE 50: ABSCHÄTZUNG DER ZUKÜNFTIGEN ENTWICKLUNG DER NACHFRAGE IM ÖPNV BIS 2025 IM KREIS COESFELD	182
■	TABELLE 51: MAßNAHMENÜBERSICHT KREIS COESFELD	186
■	TABELLE 52: LEISTUNGSBILANZ MAßNAHMENKONZEPT HANDLUNGSFELD I	231
■	TABELLE 53: LINIENBÜNDEL COESFELD 1 „COE 1“ (TEILNETZ „RVM“ IM KREIS COESFELD)	236
■	TABELLE 54: LINIENBÜNDEL 2 A „COESFELD – ROSENDAHL – BILLERBECK“	239
■	TABELLE 55: LINIENBÜNDEL 2 B „COESFELD – DÜLMEN – LEGDEN“	239
■	TABELLE 56: LINIENBÜNDEL 3 „LÜDINGHAUSEN – SENDEN – CAPELLE“	239
■	TABELLE 57: LINIENBÜNDEL 4 „MÜNSTER – HAVIXBECK – NOTTULN – COESFELD“	240
■	TABELLE 58: LINIENBÜNDEL 4 A „SCHULVERKEHR HAVIXBECK“	241
■	TABELLE 59: LINIENBÜNDEL 5 „STADTVERKEHR COESFELD“	241

## Abkürzungsverzeichnis

Abk.	Abkürzung
Abs.	Absatz
Abt.	Abteilung
Abzw.	Abzweig
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden
akt.	aktuell
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
App	Application software
AT	Aufgabenträger
B	Bundesstraße
B+R	Bike+Ride
BAB	Bundesautobahn
BAG	Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände
BB	BürgerBus
BBSR	Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung
Bf	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BITV 2.0	Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung - BITV 2.0)
BoKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOR	Kreis Borken
bspw.	beispielsweise
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
C	Stadtbus
ca.	circa
CO <sup>2</sup>	Kohlendioxid
COE	Kreis Coesfeld
d. h.	das heißt

DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DF Bus	Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung Berlin
Dr.	Doktor
EAÖ	Empfehlung für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EF	Einzelfahrten
EFA	Fahrplanauskunft per Internet
EG	Europäische Gemeinschaft
etc.	et cetera
EUR	Euro
EU-VO	Verordnung der Europäischen Union
evtl.	eventuell
EW/ km <sup>2</sup>	Einwohner pro Quadratkilometer
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
Fa.	Firma
ff	folgende
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
Fr	Freitag
GE	Gewerbegebiete
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
ggü.	gegenüber
GmbH & Co. KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
ha	Hektar
Hbf	Hauptbahnhof
Hs.-Nr.	Hausnummer
Hst	Haltestelle
HVZ	Hauptverkehrszeit
i. d. R.	in der Regel

i. S.	im Sinne
IC	Intercity
IG	Industriegebiet
inkl.	inklusive
insg.	insgesamt
IT	Informationstechnologie
k. A.	keine Angabe
K+R	Kiss and Ride
K	Kreisstraße
KfH	Kuratorium für Dialyse und Nierentransplantation
Kfz	Kraftfahrzeug
KMU	kleine und mittlere Unternehmen
L	Landstraße
LEP	Landesentwicklungsplan
LNP	Linienetzplan
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
LWL	Landschaftsverband Westfalen-Lippe
max.	maximal
Min.	Minute
mind.	mindestens
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOF	Modernisierungsoffensive
Mo-Fr	Montag bis Freitag
N	NachtBus
NaVZ	Nachtverkehrszeit
nph	Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter
Nr.	Nummer
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
NWO	Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e.V.

o. A.	ohne Angabe
o. ä.	oder ähnlich
o. g.	oben genannte
OD	Ortsdurchfahrt
ÖDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag für Leistungen des straßenge- bundenen ÖPNV
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden; Bus, Straßenbahn, Stadtbahn)
ÖPNVG NRW	<i>(synonyme Verwendung der Begriffe ÖPNV und ÖSPV im NVP)</i> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
ÖV	öffentlicher Verkehr (gesamter öffentlicher Verkehr)
OT	Ortsteil
OVS	Online-Vertriebs-System
P+R	Park+Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
R	RegioBus
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
rd.	rund
RE	RegionalExpress
Ri.	Richtung
RNVG	Regionale Nahverkehrsgemeinschaft
RVM	Regionalverkehr Münsterland
S.	Seite
s. o.	siehe oben
s. u.	siehe unten
S	SchnellBus
Sa	Samstag
SB	Schnellbus
SGB	Sozialgesetzbuch
So+Fei	Sonn- und Feiertage
sog.	sogenannte
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

SR	Sonstige Regionallinien
ST	Kreis Steinfurt
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
T30	30-Minuten-Takt
T60	60-Minuten-Takt
T120	120-Minuten-Takt
T	TaxiBus
tlw.	teilweise
TNS	TNS Deutschland GmbH
Tsd.	Tausend
TVöD	Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst
u. a.	unter anderem
usw.	und so weiter
v. a.	vor allem
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
vgl.	vergleiche
VGM	Verkehrsgemeinschaft Münsterland
VKU	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
VO	Verordnung
vsl.	vorraussichtlich
VRL	Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VU	Verkehrsunternehmen
VV	Verwaltungsvorschriften
VV-ÖPNVG NRW	Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
VVOWL	VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe
WAF	Kreis Warendorf
WE	Wohneinheiten
wg.	wegen
WVG	Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH

z. B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof
ZOH	Zentrale Omnibus Haltestelle
ZRL	Zweckverband Ruhr Lippe
zus.	zusammen
ZVM	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland
ZVM Bus	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland Fachbereich Bus
ZWS	Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd
zzgl.	zuzüglich

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern gleichermaßen zu berücksichtigen. Im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes werden im vorliegenden Bericht geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt, so dass Frauen und Männer gleichermaßen einzuschließen sind. Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung, wie z. B. Fahrer/ Innen und Nutzer/ Innen verzichtet.



## 1 Planerarbeitung und Beteiligung

Die Bearbeitung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt durch das von der Kreisverwaltung beauftragte Planungsbüro plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, in Kooperation mit dem Planungsbüro Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, in enger Abstimmung mit der Kreisverwaltung. Mit der inhaltlichen Bearbeitung wurde im September 2016 begonnen. Begleitet wird die Fortschreibung des Nahverkehrsplans durch die Beteiligung verschiedener Planungspartner:

- Städte und Gemeinden: Zu Beginn der Fortschreibung wurden den Städten und Gemeinden des Kreises Coesfeld Fragebögen für eine schriftliche Befragung übermittelt. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturen und der Mitteilung relevanter Unterlagen, Informationen, Hinweise und Anregungen der Beteiligten an den Gutachter. Darüber hinaus wurden in drei Regionalkonferenzen die zentralen Arbeitsschritte/ Meilensteine tlw. mit Workshop-Charakter präsentiert und mit den Teilnehmern diskutiert.
- Verkehrsunternehmen: Während der Planerarbeitung fanden intensive Abstimmungen zwischen Kreis, Verkehrsunternehmen und dem Gutachter insbesondere zum Thema Qualitätsstandards statt. Über eine schriftliche Befragung wurden dem Gutachter bereits zu Beginn unter anderem Informationen zur Fahrzeugausstattung und Hinweise zu Problemen im Betriebsablauf mitgeteilt. Die Verkehrsunternehmen wurden darüber hinaus im Rahmen der Regionalkonferenzen beteiligt. Zudem fand ein Workshop zu alternativen Mobilitätsangeboten statt, an dem auch die Verkehrsunternehmen teilgenommen haben.
- Politische Gremien: Der Unterausschuss ÖPNV des Kreises Coesfeld wurde in den Sitzungen am 14.11.2016, 01.03.2017, 30.05.2017, 06.11.2017 und 29.08.2018 inhaltlich über den Stand der Nahverkehrsplanung informiert. In der Sitzung des zuständigen Fachausschusses am 30.08.2018 wurde der NVP im Entwurf für die gesetzliche Anhörung freigegeben.
- Behindertenbeirat/ -verbände: Eine Teilnahme und Information im „Erweiterten Arbeitskreis zur Wahrnehmung von Aufgaben eines Behindertenbeirates“ des Kreises Coesfeld fand im Juni 2018 statt.
- Benachbarte Aufgabenträger und Verbände: Die Beteiligung erfolgte im Rahmen der Regionalkonferenzen.
- Bürgerinnen und Bürger: Online-Beteiligung: Online, postalisch und telefonisch konnten Bürgerinnen und Bürger ihre Hinweise und Anregungen zum Nahverkehrsplan geben.

Zur vertiefenden Abstimmung aller Verfahrensschritte bestand während des gesamten Erarbeitungsprozesses intensiver Kontakt zwischen dem Gutachter und den Fachvertretern des Kreises.

Mit der Freigabe des Fachausschusses des Kreises Coesfeld am 30.08.2018 begann am **xx.09.2018** das offizielle Anhörungsverfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Den

anhörungsberechtigten Akteuren und Institutionen wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans mit der Bitte um Stellungnahme innerhalb einer Anhörungsfrist von drei Monaten zur Verfügung gestellt.

Die im Zuge des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen wurden aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen herausgearbeitet und abgewogen und in Form einer Synopse zusammengefasst. Diese wurde den politischen Gremien des Kreises zur nochmaligen Beratung und endgültigen Beschlussfassung des Nahverkehrsplans im 1. Quartal 2019 vorgelegt.

**Der Kreistag hat in seiner Sitzung am xx.xx.2018 die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Coesfeld beschlossen.**

## 2 Grundlagen, Ziele und Rahmenvorgaben

### 2.1 Gesetzliche Grundlagen

Für die Nahverkehrsplanung im Kreis Coesfeld gelten insbesondere folgende gesetzliche Grundlagen:

- EU-Verordnung (EG) 1370/2007,
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) sowie Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV-ÖPNVG NRW),
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)/ Behindertengleichstellungsgesetz NRW (BGG NRW).

#### 2.1.1 EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

##### Gegenstand des Gesetzes

Das Europäische Parlament und der Rat haben am 23.10.2007 die Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 beschlossen. Sie ist am 03.12.2009 in Kraft getreten und gilt ab diesem Zeitpunkt unmittelbar in jedem EU-Mitgliedsstaat.

Die Verordnung enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe. Sie ermöglicht die Direktvergabe der Verkehrsleistungen an einen sogenannten „internen Betreiber“. Ziel der EU-Verordnung 1370 ist, unter ökonomischer Verwendung der eingesetzten finanziellen Mittel die Voraussetzung und einen Wettbewerbsrahmen für einen qualitativ und quantitativ verbesserten ÖPNV zu schaffen.

Artikel 1 definiert den Zweck und den Anwendungsbereich:

*„Zweck dieser Verordnung ist es festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.“*

*Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben werden.“*

### **Bedeutung für den Aufgabenträger und den Nahverkehrsplan**

Der NVP bildet den Rahmen für die EU-konforme, wettbewerbsorientierte Ausgestaltung des ÖPNV. Bezogen auf den Öffentlichen Straßenpersonenverkehr ist die VO 1370/2007 auf Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen anzuwenden, die Linienverkehre mit Unternehmerstatus nach dem Personenbeförderungsgesetz PBefG (Genehmigungsinhaber, Betriebsführer) durchführen.

Für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen aufgrund eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) oder einer allgemeinen Vorschrift zur Festsetzung von Höchsttarifen dürfen den Betreibern angemessene Ausgleichsleistungen gewährt werden. Mit dem ÖDA kann der Aufgabenträger ein Verkehrsangebot durch eine Vergabe an einen Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste sicherstellen. Der ÖDA enthält die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung des Betreibers, bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste in einem Umfang und/ oder einer Qualität und/ oder unter Bedingungen zu erbringen, die er aus eigenunternehmerischem Antrieb nicht bereit wäre zu betreiben.

### **2.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**

#### **Gegenstand des Gesetzes**

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im Öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt damit den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest.

#### **Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan**

Der Aufgabenträger als zuständige Behörde definiert im Nahverkehrsplan *„die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“*. Der Nahverkehrsplan ist somit das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV. Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8, Absatz 3 geregelt.

#### **Bedeutung des Nahverkehrsplans im Genehmigungsverfahren**

Die Genehmigungsbehörde wirkt unter Beachtung einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der Aufgabe des Aufgabenträgers zur Entwicklung des ÖPNV mit. Nach §8, Abs.3a ist hierbei der Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.

### **2.1.3 ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)**

#### **Gegenstand des Gesetzes**

Die vorab dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben werden durch Gesetze der einzelnen Bundesländer konkretisiert. Das Land Nordrhein-Westfalen hat im „Gesetz über

den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen" (ÖPNVG NRW)<sup>1</sup> die Verantwortlichkeiten für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) festgelegt; es werden insbesondere die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV sowie die Finanzverantwortung geregelt. Dieses Gesetz wurde auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes aus dem Jahr 1995 wiederholt fortgeschrieben, letztmals am 12. Dezember 2016.

Das ÖPNVG NRW definiert den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Wesentlicher Inhalt aller fortgeschriebenen ÖPNVG NRW ist, dass die Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist (§ 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW). Sie sollen eine angemessene ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung gewährleisten.

Gemäß ÖPNVG NRW haben die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen NVP aufzustellen. Der NVP ist im Benehmen mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden aufzustellen. Darüber hinaus sind vorhandene Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung zu beteiligen.

Der NVP ist mit den benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten abzustimmen.

Ergänzende Hinweise und Erläuterungen zum ÖPNVG NRW sind in den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV-ÖPNVG NRW) enthalten.

### **Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV**

Nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW sind die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den ÖPNV. Sie übernehmen die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Gebiet. Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht seitens des Gesetzgebers besondere Pflichten (z. B. Erstellung eines NVP) auferlegt werden. Bei Kreisgrenzen überschreitenden Regionalbusverkehren haben sich benachbarte Aufgabenträger abzustimmen. Kreise können einer kreisangehörigen Gemeinde auf deren Verlangen hin die Aufgabenträgerschaft für den Ortsverkehr übertragen. Für den Nachbarortsverkehr ist dies dann möglich, wenn sich die beteiligten Gemeinden darüber geeinigt haben. (§ 4 Abs. 1 ÖPNVG NRW).

Gem. § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger in ihrem Wirkungskreis zudem zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Sie sind berechtigt, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 der EU-VO Nr. 1370/2007 nach Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 direkt zu vergeben, soweit Bundesrecht dem nicht entgegensteht (Abs. 2).

Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße haben die Kreise Borken, Coesfeld und Warendorf im Jahr 2012 mit dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM) eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit einer mandatierenden Aufgabenübertragung nach § 23 Abs. 2 Satz 2 GkG geschlossen. Zur Aufgabenerfüllung wurde im ZVM ein Fachbereich Bus eingerichtet (ZVM Fachbereich Bus) (vgl Kapitel 6.1.5). Sein Sitz ist in Münster (Westfalen).

<sup>1</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) mit Stand vom 01.01.2017.

### **Aufgabenträgerschaft für den SPNV**

Der gem. § 5 ÖPNVG NRW gebildete Zweckverband mit Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist für den Kreis Coesfeld der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Seit dem 01.01.2008 ist der Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM), der von den Kreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie der kreisfreien Stadt Münster gebildet wurde, Mitglied des NWL, einem der drei Zweckverbände auf Landesebene (siehe Kapitel 2.1.3).

Der NWL nimmt folgende Aufgaben wahr:

- Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs im Verbandsgebiet,
- Hinwirkung auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifs, Schaffung einheitlicher Beförderungsbedingungen und Koordinierung des Verkehrsangebotes im Öffentlichen Personennahverkehr,
- Aufstellen eines Nahverkehrsplanes für den Zweckverband.

### **Bedeutung für den Aufgabenträger und den Nahverkehrsplan**

Mit der Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in NRW wurde der Kreis Coesfeld zum 01.01.1996 Aufgabenträger für den ÖPNV im Kreisgebiet. Seitdem ist er verantwortlich für dessen Planung, Organisation und Ausgestaltung. Zudem ist der Kreis zuständige Behörde für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen.

Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW hat der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger, zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan aufzustellen und bei Bedarf gem. § 9 Abs. 5 ÖPNVG NRW fortzuschreiben. Der Nahverkehrsplan dient u. a. dazu, Ziele und Rahmenvorgaben für das Verkehrsangebot und seine Finanzierung festzulegen. Berücksichtigt werden müssen insbesondere folgende Themen:

- Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes,
- dessen Umweltqualität,
- Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen,
- Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen.

Der Nahverkehrsplan trifft Aussagen

- zu den Qualitätsanforderungen im ÖPNV,
- zur Investitionsplanung und zur Finanzierung des ÖPNV und
- zum betrieblichen Leistungsangebot.

Hierzu gehören u. a. die Festlegung der angemessenen Verkehrsbedienung für

- Betriebszeiten,
- Fahrzeugfolgen,
- Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten,
- Qualifikationsstandards des eingesetzten Personals,
- Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge,
- Ausrüstungsstandards der eingesetzten Fahrzeuge sowie
- Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen.

Der Nahverkehrsplan ist das Ergebnis der politischen Willensbildung. Darüber hinaus ist er aber auch Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers, für die Ausgestaltung und Berücksichtigung einer integrierten öffentlichen Verkehrsbedienung in den entsprechenden räumlichen Abschnitten. Er konkretisiert das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Angebotsqualität und die Investitionsplanung. Zudem gilt er für die Genehmigungsbehörde als Rahmen bei der Erteilung von Linien genehmigungen. So können bspw. eigenwirtschaftliche Anträge, die dem NVP und dem hier definierten ÖPNV-Angebot in Quantität und Qualität nicht entsprechen, von der Genehmigungsbehörde zurückgewiesen werden (§ 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG). Ebenfalls sind Genehmigungen zu versagen, wenn der beantragte (eigenwirtschaftliche) Verkehr ein ausschließliches Bedienungsrecht verletzt, welches aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt wurde<sup>2</sup>. Zuständige Genehmigungsbehörde für den Kreis Coesfeld ist die Bezirksregierung Münster.

Die Aufstellung bzw. Fortschreibung hat im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften zu erfolgen. Den vorhandenen Verkehrsunternehmen ist die Möglichkeit zur Mitwirkung zu geben, Dritten kann diese Möglichkeit ebenfalls eingeräumt werden. Hierzu wurde im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Kreis Coesfeld eine Online-Plattform eingerichtet und es wurden drei Bürgerveranstaltungen zur Einbringung von Anregungen durch die Bürger durchgeführt. Mit benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten hat eine Abstimmung zu erfolgen. Schließlich ist der Beschluss des Nahverkehrsplans der Bezirksregierung anzuzeigen.

### **Themenschwerpunkt SchnellBus-Verkehr**

Die aktuellen Entwicklungen in anderen Bundesländern zeigen, dass das Themenfeld der landesbedeutsamen Buslinien an Bedeutung gewinnt. Hiermit verbunden ist das Ziel, die Regionen bedarfsgerecht in den öffentlichen Personennahverkehr einzubeziehen und an die überregional bedeutsamen Bahnknoten anzubinden. Verschiedene Bundesländer sind daher dazu übergegangen, in Räumen, in denen eine Ausweitung des schienengebundenen Nahverkehrs in die Fläche wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ergänzend die Einführung landesbedeutsamer Buslinien zu fördern (z. B. Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein, Baden-Württemberg, Niedersachsen, vgl. u. a. Webseite Niedersächsisches Ministerium für Wirt-

<sup>2</sup> Siehe: Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 13 Voraussetzung der Genehmigung.

schaft, Arbeit und Verkehr). In NRW, wo durch Schnellbusverkehre vielerorts ein zum Schienenverkehr vergleichbares Angebot geschaffen wurde, steht derzeit eine entsprechende Förderung in der Praxis noch aus. Durch die Novellierung des ÖPNVG ist jedoch eine Finanzierung mit Mitteln der Aufgabenträger des SPNV zugelassen (Stand 14.08.2017).

Die Bedeutung der Schnellbusverkehre für die Regionen ist als besonders hoch einzuschätzen und oft wird der Wunsch einer Angebotsausweitung formuliert. Eine Umsetzung wird von den jeweiligen Aufgabenträgern ebenfalls als sinnvoll erachtet, scheitert jedoch häufig an den damit verbundenen Mehrkosten.

Festzuhalten ist, dass regionale Schnellbusverkehre in den Regionen an Bedeutung gewinnen und auch im Kreis Coesfeld eine wichtige Bedienungsebene darstellen. Daher sollten hierfür gezielt Finanzierungsmittel des Landes bereitgestellt werden, die entsprechende Angebotsausweitungen auf diesen Linien zulassen und damit ein zum SPNV vergleichbares Angebot ermöglichen.

## 2.1.4 Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)

### Gegenstand des Gesetzes

Barrierefreiheit wird gemäß § 4 Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW) wie folgt definiert:

- „[...] Barrierefreiheit im Sinne dieses Gesetzes ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Die Auffindbarkeit, der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein. Hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig. Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen.[...]“

Gemäß § 7 des Behindertengleichstellungsgesetzes Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)<sup>3</sup> ist die „Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

- (1) Bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze, Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel sowie sonstige Anlagen im Sinne von § 4 Absatz 2 sind nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.  
(2) Sofern die Träger öffentlicher Belange in ihrem jeweiligen sachlichen und räumlichen Organisations- oder Tätigkeitsbereich Pläne zur Sicherstellung oder Herstellung der Barrierefreiheit entwickeln, beziehen sie die Verbände der Menschen mit Behinderungen hierbei frühzeitig ein. Dabei soll den Verbänden hierbei fachliche Unterstützung gewährt werden. § 9 des Inklusionsgrundsatzgesetzes ist zu beachten.

<sup>3</sup> Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG NRW) mit Stand vom 04.08.2017.



Als übergeordnete Regelung hat das BGG unmittelbaren Einfluss auf die in diversen Förderrichtlinien festgelegten Anforderungen beim Neu- oder Umbau von Anlagen des ÖPNV. Insbesondere müssen geförderte Neubaumaßnahmen den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Dies gilt für alle Fördervorhaben, sowohl Infrastrukturausbauvorhaben wie der Bau von Haltestellen als auch die Bezuschussung von Fahrzeugen und Anlagen. Bei der Neuplanung sind Behindertenverbände einzubeziehen.

### **Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan**

- siehe Kapitel 5 Zielsetzungen und Leitsätze zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ im Kreis Coesfeld -

## **2.2 Übergeordnete Ziele und verkehrliche Rahmenvorgaben**

Die Gestaltung des ÖPNV im Kreis Coesfeld berücksichtigt die Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung.

Allgemeine Ziele der Raumordnung und Landesplanung für Nordrhein-Westfalen sind im LEP NRW festgeschrieben. Konkretere Ziele und Festlegungen für den ÖPNV im Kreis Coesfeld sind dem Regionalplan zu entnehmen.

Im NVP sind einerseits diese Vorgaben der übergeordneten Planungsebenen zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Andererseits sind auch die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsabsichten des Kreises sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden grundsätzlich mit den Zielen und Vorgaben der NVP abzustimmen.

### **2.2.1 Landesentwicklungsplan**

Der geltende Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) ist seit dem 08.02.2017 in Kraft. Er hat die seit 1995 geltenden Einzelpläne des Vorgängerplanes und das Landesentwicklungsprogramm ersetzt und zusammengeführt. Der Landesentwicklungsplan NRW legt die mittel- und langfristigen Ziele zur räumlichen Entwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen fest.

### **2.2.2 Regionalplan für den Regierungsbezirk Münster**

Konkrete Ziele und Festlegungen der Raumordnung für den ÖPNV im Kreis Coesfeld sind dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Münster aus dem Jahre 2014 zu entnehmen.

Hinsichtlich der Entwicklung des ÖPNV (und nachrichtlich der Schienenwege) werden die nachfolgend aufgelisteten Grundsätze und Ziele definiert:

- Die Nahverkehrspläne sind darauf auszurichten, dass die Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens – Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsstätten, Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen sowie besondere touristische Attraktionen – mit möglichst

geringem Zeitaufwand, ausreichender Bedienungshäufigkeit, angemessenem Beförderungskomfort und optimaler Verknüpfung der Verkehrsträger erreicht werden können.

- [...] den Verflechtungen [ist] Rechnung zu tragen, die sich über Landes-, Kreis- und Zweckverbandsgrenzen hinweg ergeben.
- [...] Durch die Einrichtung neuer Haltepunkte und Maßnahmen zur Erhöhung von Taktfrequenz und Streckengeschwindigkeit wird die Leistungsfähigkeit der Strecke Münster - Coesfeld erheblich verbessert.
- [...] Eine Potenzialstudie hat die Schienenwürdigkeit des Streckenabschnitts Bocholt - Coesfeld, insbesondere des Streckenabschnitts Bocholt - Borken, festgestellt und aus verkehrlicher Sicht den Abschnitt Bocholt - Borken zur Reaktivierung empfohlen. Sie wird deshalb ebenfalls als „Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr“ dargestellt. Um auch in Zukunft über Optionen für eine nachhaltige Mobilität verfügen zu können, sollten alle noch erhaltenen Schienenwege im Münsterland von Nutzungen freigehalten werden, die ihre Reaktivierung für einen schienengebundenen Verkehr unmöglich machen oder erschweren.
- Als Grundgerüst des ÖPNV im Münsterland wird das Netz des schienengebundenen Personennahverkehrs vervollständigt durch einige Schnellbuslinien, die teilweise auch Ersatzfunktionen für den Schienenpersonennahverkehr übernehmen. Ergänzt wird dieses Grundgerüst durch ein (Regio-) Busliniennetz, das die Bedienung in der Fläche garantiert und Zubringerfunktionen zum Schienenverkehr wahrnimmt.
- Zur Förderung der individuellen und zudem ökologisch vorteilhaften Mobilität soll das vom Kraftfahrzeugverkehr getrennte inner- und zwischenörtliche Radwegenetz im Planungsraum gesichert und ausgebaut werden. Durch die Schaffung geeigneter Verknüpfungen und Übergänge („Bike-and-ride“) sollen alle Möglichkeiten genutzt werden, dass der Radverkehr zu einer besseren Flächenerschließung des Öffentlichen Personennahverkehrs beitragen kann.
- Standorte für großflächige Ferieneinrichtungen und Freizeitanlagen, [...] auf das innergemeindliche Siedlungsschwerpunkte-System ist sicherzustellen. Hierbei ist auf eine leistungsfähige und attraktive Anbindung des ÖPNV besonders zu achten. Dabei soll der Standort in den größeren Siedlungsschwerpunkten verortet sein (funktionale Zuordnung). Bei der räumlichen Zuordnung soll darauf geachtet werden, dass er weder isoliert noch deutlich vom Siedlungsbereich bzw. den Siedlungsrändern abgesetzt liegt, eine dem erwarteten Besucheraufkommen angemessene Verkehrsinfrastruktur aufweist und eine leistungsfähige und für den Nutzer attraktive ÖPNV-Anbindung sichergestellt ist.

### 2.2.3 Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe

Im Kreis Coesfeld gibt es Verknüpfungen zwischen Bahn und Bus (siehe auch Kapitel 4.3). Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) hat in seinem Nahverkehrsplan von 2011 deutlich gemacht, dass die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus nur durch die Flexibilität

des Busverkehrs erreicht werden können. Der SPNV ist aufgrund der gemeinsamen Trassennutzung mit dem Fernverkehr, des Güterverkehrs sowie infrastruktureller Einschränkungen (z. B. Einleisigkeit) wenig flexibel.

Weiterhin wird auch dort bereits der Hinweis gegeben, dass die Anbindung schienenferner Bereiche an Verknüpfungspunkte des SPNV in den ÖPNV-Nahverkehrsplänen darzustellen ist.

## **2.2.4 Weitere für den NVP relevante Entwicklungspläne und – konzepte im Kreis Coesfeld**

### **Kreis**

Der Kreis Coesfeld hat im Dezember 2015 das „Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept Kreis Coesfeld“ verabschiedet. Dieser enthält als grundlegendes Ziel den Bereich der alternativen Mobilität stärker zu fördern und klimafreundlichen Ansätze und Lösungen für den Ersatz des motorisierten Individualverkehr anzubieten und umzusetzen. Für den ÖPNV bzw. Umweltverbund werden in diesem Zusammenhang folgende Aufgaben definiert:

- Aufstellen von einheitlichen E-Ladesäulen im Kreisgebiet,
- Mitgliedschaft in der AGFS,
- Erstellung einer Mobilitätsstrategie mit Fokus auf ÖV und kombinierte Mobilität (multimodale Verkehre),
- Unterstützung der Bürgerbusaktivitäten im Kreisgebiet,
- Steigerung des Radverkehrs im Kreisgebiet.

### **Kommunen**

In den Kommunen des Kreises Coesfeld wurden Klimaschutzkonzepte zur Reduzierung der CO<sup>2</sup>-Emission erarbeitet. Die in den Klimaschutzkonzepten formulierten Ziele und Handlungsmaßnahmen beinhalten:

- Förderung und Ausgestaltung von fahrrad- und fußgängerfreundlichen Verkehrsnetzen sowie Fahrradabstellmöglichkeiten,
- Aufbau einer innerstädtischen ÖPNV-Angebotes,
- Nutzung von elektrisch betriebenen Rädern und Ausbau innovativer Mobilpunkte mit Ausladestationen,
- Förderung von bedarfsorientierten Bedienungsformen,
- zusätzlich Imagekampagnen zur Sensibilisierung des Mobilitätsverhalten,
- Stärkung der Öffentlichkeitsarbeit und des Marketings.

### ***Kommunale Verkehrsentwicklungspläne***

Unter kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen (VEP) sind Rahmenpläne für die zukünftige Verkehrsentwicklung zu verstehen. Sie werden von Gebietskörperschaften (Städte, Gemeinden, Kreise) aufgestellt, um grundsätzlich:

- die aktuelle Situation im Verkehrsnetz zu erfassen und
- Perspektiven für die weitere Verkehrsentwicklung aufzuzeigen,

sowie konkret

- Problempunkte zu ermitteln und
- Lösungsansätze zu erarbeiten.

Verkehrsentwicklungspläne bilden somit die Grundlage für weitere Detailplanungen. Ziel eines Verkehrsentwicklungsplans ist es zudem, die verschiedenen Verkehrsträger gemeinsam zu betrachten und dadurch Wechselwirkungen und Abhängigkeiten aufzuzeigen (= integrierter Ansatz).

Die Stadt Coesfeld stellt in ihrem Verkehrsentwicklungsplan von 2006 u. a. folgende Ziele für die Weiterentwicklung des ÖPNV und Radverkehrs im Stadtgebiet auf:

#### **ÖPNV**

- Ausbau von Park+Ride- und Bike+Ride-Angeboten,
- Sicherstellung einer angemessenen Erreichbarkeit der Ortsteile an die Innenstadt,
- Lage der Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs soll die Belange des Schülerverkehrs berücksichtigen,
- Sicherstellung einer attraktiven Haltestellengestaltung.

#### **Radfahrerverkehr**

- Gewährleistung sichere, komfortable Überquerbarkeit des Hauptstraßennetzes und die Barrierefreiheit für Fußgänger und Radfahrer,
- Bereitstellung von ausreichenden Stellplatzangebot,
- In Fußgängerzone und Marktplatz weiterhin für Radverkehr im gegenwärtigen Umfang beibehalten,
- Anstreben einer Aufnahme der Stadt in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte.

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Coesfeld sowie andere aktuelle Pläne im Bereich Verkehr von Städten und Gemeinden im Kreis Coesfeld werden berücksichtigt.

## **2.2.5 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan/ ÖPNV-Bedarfsplan**

Gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW erstellt das „[...] für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags [auf Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans] einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan. Der ÖPNV-

*„Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Millionen EUR, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen.“*

Weitere Bestandteile des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans<sup>4</sup> sind:

- Vorhaben der (Bahnhofs-) Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2),
- Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3): bis zum Jahr 2023 sollen insgesamt 35 weitere Bahnhöfe modernisiert werden (Finanzierung durch VRR, VRS, NWL und DB).<sup>5</sup>
- Vorhaben der „Rahmenvereinbarung über die Realisierung und Finanzierung von SPNV-Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen“ (sog. „SPNV-Rahmenvereinbarung“),
- Sonstige Maßnahmen gemäß § 13 ÖPNVG NRW, bei denen das Einvernehmen mit dem zuständigen Ausschuss des Landtags zur Aufnahme in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan hergestellt wurde.

### **2.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger**

Im Folgenden werden die Nahverkehrspläne der benachbarten Kreise betrachtet. Das Kreisgebiet des Kreises Coesfeld berührt den Geltungsbereich von 7 Nahverkehrsplänen. Im Einzelnen sind dies:

- Stadt Münster (2016),
- Kreis Borken (2005, in Überarbeitung 2017/18),
- Kreis Steinfurt (2005, in Überarbeitung 2017/18),
- Kreis Warendorf (2006, in Überarbeitung 2017/18),
- Kreis Recklinghausen (2017),
- Kreis Unna (2013),
- Stadt Hamm (2005).

Hinzu kommt der übergeordnete Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe für den SPNV im NWL.

Die in den Nahverkehrsplänen der benachbarten Aufgabenträger konzipierten Maßnahmen wirken sich auch auf den Kreis Coesfeld aus. Die sich aktuell in der Fortschreibung befindenden Nahverkehrspläne entfalten dabei einen besonderen Abstimmungsbedarf, dem im Rahmen der gegenseitigen Beteiligungsverfahren Rechnung getragen wird.

<sup>4</sup> ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, letzte Fassung 10.10.2013.

<sup>5</sup> Für den Kreis Coesfeld sind keine Bahnhöfe hinterlegt.

### 3 Raumstrukturanalyse

#### 3.1 Räumliche Verflechtungen, Raum- und Siedlungsstruktur

Der Kreis Coesfeld liegt in Nordrhein-Westfalen, im südlichen Teil des Münsterlandes. Er grenzt an den Kreis Steinfurt, die kreisfreie Stadt Münster, den Kreis Warendorf, die kreisfreie Stadt Hamm sowie die Kreise Unna, Recklinghausen und Borken (im Uhrzeigersinn beginnend im Norden).

Der Kreis zählt rund 216.000 Einwohner auf einer Fläche von 1.112 km<sup>2</sup> (rund 194 EW pro km<sup>2</sup>). Kreisstadt ist die gleichnamige im Nordwesten des Kreisgebietes gelegene Stadt Coesfeld mit etwa 36.100 Einwohnern<sup>6</sup>.

Gebildet wird der Kreis Coesfeld aus den Städten Coesfeld (Kreisstadt), Billerbeck, Dülmen, Lüdinghausen, Olfen und den Gemeinden Ascheberg, Havixbeck, Nordkirchen, Nottuln, Rosendahl und Senden. Von den fünf Städten und den sechs Gemeinden sind drei Mittelzentren und acht Grundzentren.

Die Stadt Dülmen ist mit ca. 45.900 Einwohnern die bevölkerungsreichste Kommune des Kreises Coesfeld. Es folgen die Kreisstadt Coesfeld mit ca. 35.900 Einwohnern und die Gemeinde Lüdinghausen mit rund 23.900 Einwohnern. Die geringsten Einwohnerzahlen weist Nordkirchen mit rund 9.700 Einwohnern auf.

■ **Tabelle 1: Raumstrukturelle Kennwerte des Kreises Coesfeld<sup>7</sup>**

<b>Kreis Coesfeld</b>	
Einwohner 2015 (31.12.2014)	215.996 EW
Fläche in km <sup>2</sup>	1.112 km <sup>2</sup>
Einwohnerdichte in EW/ km <sup>2</sup>	194,2 EW/ km <sup>2</sup>
<b>Zentralörtliche Gliederung</b>	
Mittelzentren	Coesfeld, Dülmen, Lüdinghausen
Grundzentren	Ascheberg, Billerbeck, Havixbeck, Nordkirchen, Nottuln, Olfen, Rosendahl und Senden.

Der Kreis Coesfeld wird im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP) als Gebiet mit überwiegend ländlicher Raumstruktur eingestuft.

Die Besiedlung im Kreisgebiet ist durch ein Gefüge aus landwirtschaftlich geprägter Bebauung, einer größeren Anzahl von Siedlungskernen mit relativ niedrigen Siedlungsdichten und

<sup>6</sup> IT.NRW; Fortschreibung des Bevölkerungsstandes auf Basis des Zensus vom 09.05.2011 (Datenstand 31.12.2014).

<sup>7</sup> IT NRW (abgerufen am 8.03.2017).

einer Konzentration von Wohnen, Arbeitsstätten des Dienstleistungsbereiches und Versorgungseinrichtungen in den mittelstädtischen Zentren gekennzeichnet.

Der nördliche Teil des Kreises ist stark von den Mittelzentren Coesfeld und Dülmen geprägt und weist sowohl starke mittelständische Wirtschaftsstrukturen als auch touristische Prägnungen auf. Gemeinsam mit den Gemeinden Nottuln, Billerbeck und Rosendahl übernehmen sie Versorgungsfunktionen für das nördliche Kreisgebiet. Auch die bedeutsamsten Arbeitsplatzstandorte sowie größere Gewerbe- und Industrieflächen innerhalb des Teilraumes sind in und um die Städte Coesfeld und Dülmen angesiedelt.

Den südlichen Teilraum dominiert das Mittelzentrum Lüdinghausen. Die Stadt weist mittelständische Wirtschaftsstrukturen auf und ist der größte Arbeitsplatzstandort in diesem Teilraum. Insbesondere die Stadt Olfen und die Gemeinde Nordkirchen sind auf Lüdinghausen ausgerichtet.

Der Kreis Coesfeld ist hauptsächlich auf das benachbarte Oberzentrum Münster ausgerichtet. Darüber hinaus gibt es überlagernde Verflechtungen insbesondere mit dem nördlichen Ruhrgebiet (Kreis Recklinghausen, Stadt Dortmund) sowie mit den Kreisen Borken und Unna (Selm, Werne).

Das überregionale Straßennetz im Kreis wird durch die Bundesautobahnen 1 (Nord-Süd-Achse durch Deutschland) und 43 (Anbindung Rhein und Ruhr bis Wuppertal) sowie durch zahlreiche Bundes- und Landesstraßen gebildet. Darüber hinaus tangiert die BAB A31 (westliches Ruhrgebiet; Nordsee) das Kreisgebiet im westlichen Teil. Weite Teile des Kreisgebietes verfügen über ein Angebot im Schienenpersonennahverkehr. Insgesamt gibt es 14 Bahnhöfe und SPNV-Haltepunkte im Kreis. Ergänzt wird die regionale verkehrliche Erschließung durch 12 Schnell- und RegioBus-Linien. Hinzu kommen rund 100 weitere Linien mit hauptsächlich lokalen Verkehrsaufgaben.

#### ■ **Karte 1: Raum- und Siedlungsstruktur**

In verschiedenen Städten und Gemeinden wurden in den letzten Jahren Planungen im Bereich Flächenentwicklung getätigt. Größere Baumaßnahmen beinhalten hauptsächlich Erweiterungen oder Entwicklungen von Gewerbegebieten und Baugebieten, in einzelnen Kommunen wurden aber auch Planungen im Bereich Freizeit und Tourismus realisiert (siehe Anlagenband I, Tabelle 1).<sup>8</sup> Die siedlungsstrukturellen Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden haben Einfluss auf die räumliche Entwicklungsdynamik und prägen die verkehrlichen Beziehungen zu- und untereinander. Prägend ist jedoch auch der Einfluss der demographischen Entwicklung.

Im Rahmen der Auftaktbefragung zur Fortschreibung des NVP wurden von den Städten und Gemeinden Planungen über künftige Flächenentwicklungen gemeldet (vgl. Befragung der Städte und Gemeinden 2016). Besondere Relevanz für den ÖPNV haben größere Bebauungsgebiete wie das Wohngebiet „Ächterheide“ in Olfen (220 Wohneinheiten).

<sup>8</sup> Informationen aus der Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016.

Eine Liste mit den relevanten Flächenentwicklungen seit dem Jahr 2007 auf Grundlage der Befragung der Städte und Gemeinden ist im Anlagenband I aufgeführt.

### 3.2 Einwohnerentwicklung und demographische Veränderung

Die im Nahverkehrsplan dargestellten Daten zur Einwohnerentwicklung und Bevölkerungsstruktur können in Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Erhebung bzw. der Prognose nicht in jedem Fall die starken Migrationsbewegungen seit 2015 bzw. auch die aktuell wieder steigende Geburtenrate berücksichtigen. Inwieweit die Wohnstandortpolitik im Zuge der Zuwanderung zukünftig Auswirkungen auf die Mobilitätsentwicklung im Kreis Coesfeld hat, ist derzeit kaum absehbar, eine relative Stabilisierung der Situation bleibt zunächst abzuwarten.

Insgesamt lassen sich die für den Nahverkehrsprozess wichtigen Tendenzen der Entwicklung jedoch aus den vorliegenden Daten ablesen.

Aufgrund der kreisweiten Vergleichbarkeit wird auf Daten des statistischen Landesamtes NRW zurückgegriffen, die auf einer landesweit einheitlichen Datenbasis beruhen.

#### Einwohnerentwicklung

Im Laufe der letzten 10 Jahre ist die Bevölkerung im Kreis Coesfeld leicht um ca. 2,3 % gesunken (vgl. Tabelle 2). Nachdem die Einwohnerzahl zuvor über mehrere Dekaden gestiegen ist, wurde im Jahr 2006 mit rund 221.500 Einwohnern der bisher höchste Stand erreicht. Seither nimmt die Bevölkerung im Kreisgebiet sukzessive ab, bedingt durch natürliche Bevölkerungsentwicklungen und Wanderungsverluste. Im Jahr 2015 lebten im Kreis Coesfeld rund 216.000 Menschen.<sup>9</sup>

Die Bevölkerungsentwicklung findet räumlich differenziert statt und ist in den jeweiligen Städten und Gemeinden unterschiedlich ausgeprägt. Den größten Bevölkerungsrückgang verzeichnen prozentual die Gemeinden Nordkirchen (-5,1 %) und Nottuln (-4,3 %). Absolut sind die Einwohnerrückgänge in Dülmen (ca. -1.500) und Ascheberg (ca. - 850) am auffälligsten. Eine stabile Bevölkerungsentwicklung wird für Olfen prognostiziert.

Ein räumlicher Trend in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung im Kreis Coesfeld ist nicht zu erkennen (siehe Tabelle 2).

<sup>9</sup> IT.NRW; Fortschreibung des Bevölkerungsstandes auf Basis des Zensus vom 09.05.2011 (Datenstand 31.12.2014).



■ **Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung 2005 – 2015**

Stadt/ Gemeinde	Fläche <sup>10</sup> (in km <sup>2</sup> )	Bevölkerung 2005	Bevölkerung 2015	Entwicklung 2005 bis 2015 absolut und in Prozent
Ascheberg	106,3	15.100	15.044	-856 [-0,4 %]
Billerbeck	91,4	11.560	11.447	-113 [-1,0 %]
Coesfeld	141,4	36.691	35.923	-768 [-2,1 %]
Dülmen	184,8	47.391	45.903	-1.488 [-3,1 %]
Havixbeck	53,2	11.919	11.579	-340 [-2,9 %]
Lüdinghausen	140,5	24.097	23.921	-176 [-0,7 %]
Nordkirchen	52,4	10.201	9.677	-524 [-5,1 %]
Nottuln	85,7	20.270	19.390	-880 [-4,3 %]
Olfen	52,47	12.252	12.273	+21 [0,2 %]
Rosendahl	94,5	10.991	10.664	-327 [-3,0 %]
Senden	109,5	20.529	20.175	-354 [-1,7 %]
<b>Kreis Coesfeld</b>	<b>1112,17</b>	<b>221.001</b>	<b>215.996</b>	<b>-5005</b> <b>[-2,3 %]</b>

IT.NRW: Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Volkszählung 1987 (Daten 2005) und auf Basis Zensus 2011 (Daten 2015)

■ **Karte 2: Einwohnerzahlen und Bevölkerungsentwicklung**

<sup>10</sup> IT NRW, Katasterflächen(abgerufen 01.09.2016).

## Demografie

So wie in vielen Regionen in Deutschland, machen sich auch im Kreis Coesfeld die Auswirkungen des demographischen Wandels bemerkbar. Seit 2005 ist der natürliche Bevölkerungssaldo negativ, also die Sterbefälle übertreffen die Zahl der Geburten. Gleichzeitig hat der Kreis Coesfeld eine geringe Abwanderung erfahren (ca. 1.300 Personen), seit 2012 ist allerdings ein positiver Wanderungssaldo festzustellen, d. h. mehr Personen sind in den Kreis zu-, als weggezogen<sup>11</sup>.

Der demographische Wandel wird jedoch nicht ausschließlich vom Bevölkerungsrückgang geprägt. Weitere Merkmale sind:

- Alterung der Bevölkerung,
- Wanderung der Bevölkerung,
- Internationalisierung der Bevölkerung und
- Pluralisierung und Individualisierung der Lebensstile.

Die Herausforderungen, die sich demzufolge stellen, beinhaltet viele Aspekte, die zur Veränderung der Lebensstile und der Bedürfnisse beitragen und somit in der zukünftigen Entwicklung eine wichtige Rolle spielen werden.

So werden zukünftig die Wohn-, Versorgungs- und Lebensbedingungen in den Städten und Gemeinden noch mehr an die veränderten Bedürfnisse älterer Menschen angepasst werden müssen. Darüber hinaus hat der demografische Wandel durch den Bevölkerungsrückgang insbesondere im ländlichen Raum Auswirkungen auf die Infrastrukturausstattung von Siedlungen. Vor dem Hintergrund, dass die natürliche Bevölkerungsentwicklung nur gering zu beeinflussen ist, muss dem Aspekt der Wanderung auf der Betrachtungsebene des demographischen Wandels ein größeres Gewicht beigemessen werden. Wanderungen lassen sich dadurch positiv beeinflussen, dass der Bevölkerung attraktive Lebensbedingungen geboten werden und sie dadurch im Raum verbleiben oder sogar hinzuziehen. Der ÖPNV ist als bedeutender Teil eines solchen Angebots zu verstehen.

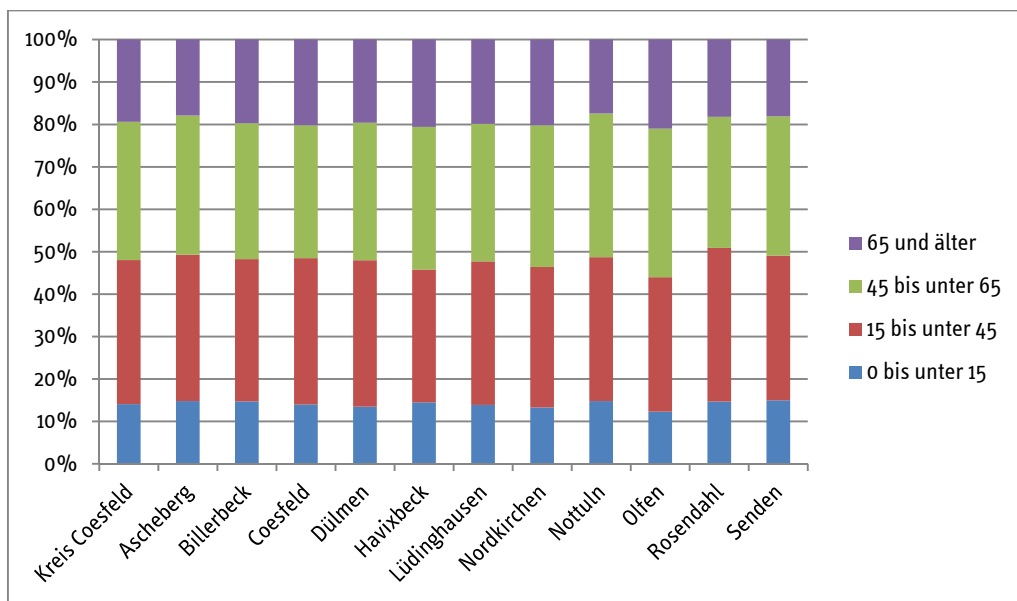
Im Vergleich zum Durchschnitt der Kreise und Kommunen im Land NRW unterscheidet sich die Altersstruktur im Kreis Coesfeld insofern leicht, als dass der Anteil der unter 20-jährigen zum 31.12.2014 mit 20,5% spürbar über dem Landesdurchschnitt (18,7%) liegt. Der Anteil der über 65-jährigen liegt im Gegensatz dazu mit 19,4% unter dem NRW-weiten Durchschnittswert von 20,7%. Der Kreis Coesfeld präsentiert sich somit – noch – als vergleichsweise „junger“ Kreis. Auffällig ist jedoch, dass der Anteil der über 45-jährigen mittlerweile über die Hälfte der Gesamtbevölkerung ausmacht (51,9%), in 2005 waren es noch 41,7%. Auch die Zahl der unter 20-jährigen ist gesunken, im Jahr 2005 lag der Anteil noch bei 24,5%<sup>12</sup>. Es kann davon ausgegangen werden, dass auch im Kreis Coesfeld der Trend zukünftig in Richtung einer immer älter werdenden Gesellschaft gehen wird. Insbesondere in Olfen (Anteil über 65-jähriger: 21,0 %) wird dies bereits erkennbar.

Die folgenden drei Abbildungen visualisieren die Altersstruktur im Kreis Coesfeld.

<sup>11</sup> IT NRW, Bevölkerungsstand und -bewegung (ab 1962) (abgerufen 02.03.2017).

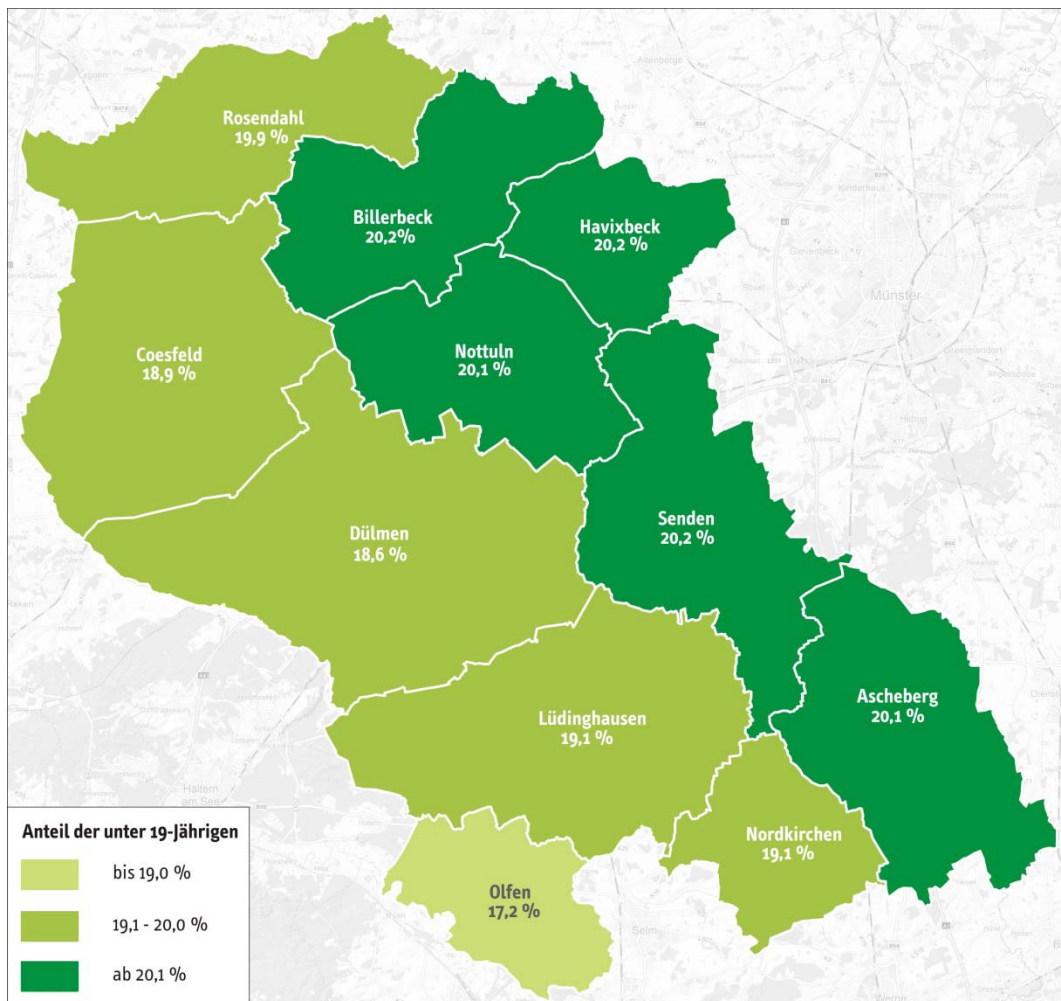
<sup>12</sup> IT NRW, Bevölkerungsstand [für 2005: Basis Volkszählung 1987; für 2014: Basis Zensus 2011] (abgerufen 02.03.2017).

■ **Abbildung 1: Altersverteilung der Bevölkerung im Kreis Coesfeld (Stand 31.12.2014)**



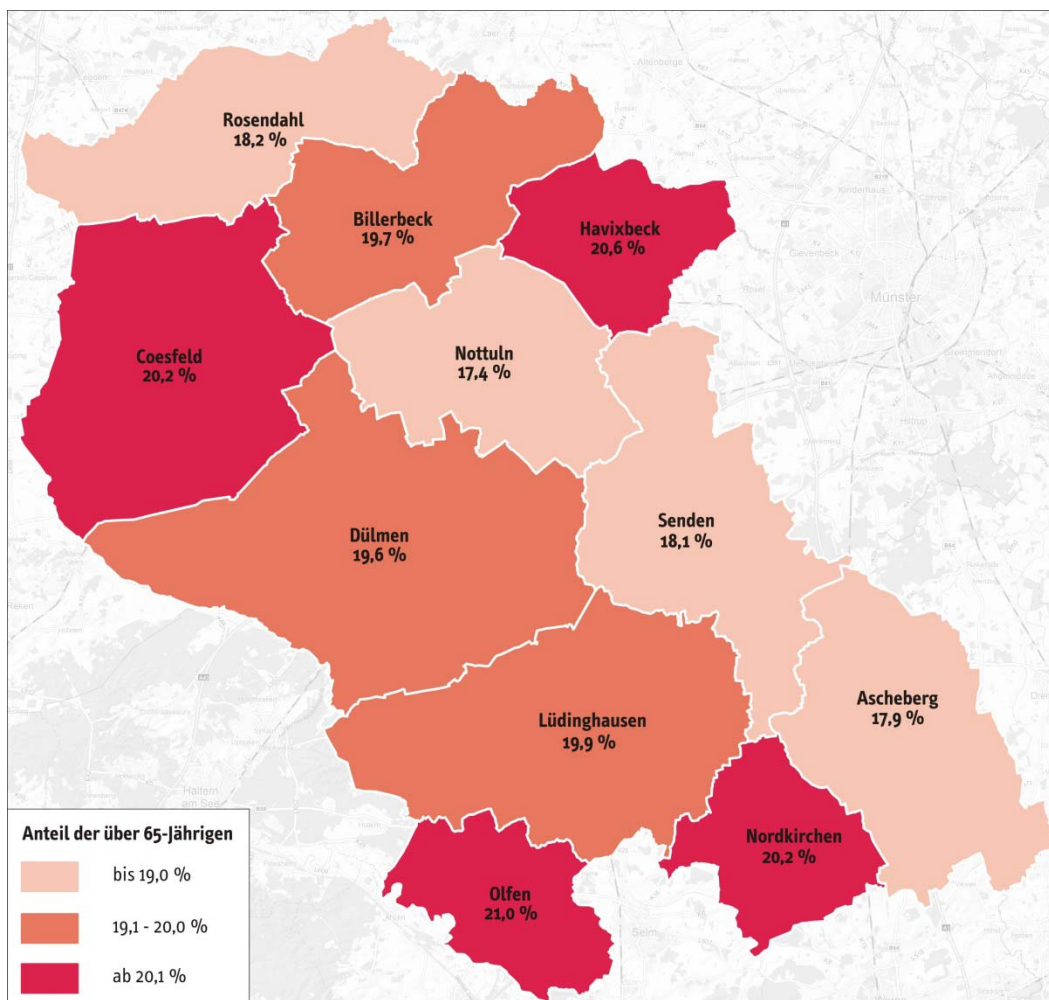
IT.NRW: Bevölkerungsstand nach Alter zum 31.12.2014 (Basis Zensus 2011)

■ **Abbildung 2: Anteil der unter 19-Jährigen an der Bevölkerung**



IT.NRW: Bevölkerungsstand nach Alter zum 31.12.2014 (Basis Zensus 2011)

■ **Abbildung 3: Anteil der über 64-Jährigen an der Bevölkerung**



IT.NRW: Bevölkerungsstand nach Alter zum 31.12.2014 (Basis Zensus 2011)

### 3.3 Wirtschaftsstruktur

#### 3.3.1 Beschäftigten- und Arbeitsplatzentwicklung

Die Wirtschaftsstruktur im Kreis Coesfeld ist durch kleine und mittelständische Unternehmen geprägt. Stand 30.06.2016 existierten 15.954 eingetragene Unternehmen, davon 12.133 Kleingewerbetreibende. Die Arbeitslosenquote beträgt 3,3 % (31.10.2017), die niedrigste in Nordrhein-Westfalen (Durchschnitt NRW 8,6 %). Seit 2005 ist die Arbeitslosigkeit von rund 9 % auf deutlich unter 4 % gesunken.<sup>13</sup>

Das Bruttoinlandsprodukt im Kreis Coesfeld entfällt zu 71 % auf den Dienstleistungssektor, zu 27 % auf das produzierende Gewerbe und zu rund 2 % auf den primären Sektor.

<sup>13</sup> IT NRW: Arbeitsmarktstatistik: Arbeitslosenquoten, Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Kreis Coesfeld (Arbeitsort) beträgt 65.318 (Stand 31.03.2016), gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies eine Zunahme um 3,0 % und um 24,1 % seit dem Jahr 2005.<sup>14</sup>

Die größten Arbeitsplatzstandorte (31.06.2015 für 2016 noch keine Daten von IT.NRW abrufbar) sind die Städte Coesfeld mit rd. 16.700 und Dülmen mit rd. 12.300 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten.<sup>15</sup>

### Arbeitsplatzschwerpunkte

Für die Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsangebote spielen die Arbeitsplatzschwerpunkte eine wichtige Rolle. Im Kreis Coesfeld liegen diese in den Innenstädten und Gemeindezentren als bedeutende Dienstleistungsstandorte sowie in den Gewerbegebieten.

Zu berücksichtigen ist, dass nur einzelne Arbeitgeber bzw. Agglomerationen größerer Arbeitsplatzstandorte im Kreisgebiet aufgrund der Anzahl an Beschäftigten eine gewisse ÖPNV-Relevanz aufweisen.

Eine Auflistung der Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens 200 Arbeitsplätzen am Standort ist Bestandteil des Anlagenbands I.

## 3.3.2 Pendlerverhalten

Die wichtigsten Pendlerbeziehungen für jede Gemeinde werden in der Pendlerstatistik des Landes NRW dargestellt. Sie gibt einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen zwischen den einzelnen Kommunen im Berufsverkehr. Diese Statistiken weisen allerdings lediglich Verflechtungen sozialversicherungspflichtig beschäftigter Personen aus.<sup>16</sup> Aussagen über die Pendlerhäufigkeit und Dauer können aus den Statistiken nicht abgeleitet werden.

Insgesamt pendeln täglich etwa 71.900 Berufspendler aus den einzelnen Kommunen des Kreises Coesfeld aus, demgegenüber wurde mit Stand 30.06.2015 rund 47.000 Einpendler in die kreisangehörigen Kommunen gezählt. Somit ergibt sich ein negatives Pendlersaldo von rund 25.000 Personen. Als einzige Kommune im Kreis hat die Stadt Coesfeld aufgrund der hohen Arbeitsplatzdichte ein positives Pendlersaldo (ca. 12.500 Einpendler stehen ca. 9.300 Auspendlern gegenüber).

Von den insgesamt rund 71.900 Auspendlern aus den einzelnen Städten und Gemeinden des Kreises Coesfeld, suchen über 70 % der Personen Ziele außerhalb des Kreises auf. Die bedeutendste Pendlerverbindung zu einem Ziel außerhalb des Kreises stellt die Stadt Münster dar. Rund 21.500 Personen pendeln täglich aus dem Kreis in das Oberzentrum. Weitere wichtige Ziele außerhalb des Kreisgebietes sind das Oberzentrum Dortmund (ca. 2.200) sowie Gescher (Kreis Borken; ca. 1.500) und Marl (Kreis Recklinghausen; ca. 1.300). Darüber hinaus sind insbesondere die direkt an den Kreis Coesfeld angrenzenden Kommunen des südöstlich

<sup>14</sup> Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen (2016): Zahlen und Fakten zur Wirtschaft. Münster. <https://www.ihk-nordwestfalen.de/Region/Zahlen-Daten-Statistiken/Wirtschaftsdaten/3590560>.

<sup>15</sup> IT.NRW: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Arbeitsort) – Gemeinden – Stichtag.

<sup>16</sup> Ohne Beamte, Freiberufler etc.; ohne Bildungs- und Ausbildungspendler.

gelegenen Kreises Unna wichtige Ziele für die Menschen aus dem Kreis Coesfeld (z. B. Selm (ca. 900) und Werne (ca. 850)).<sup>17</sup>

Aus Münster pendeln täglich rund 5.000 Personen in den Kreis Coesfeld, darunter sind etwa 920 Einpendler nach Senden, ca. 820 Einpendler nach Coesfeld und ca. 750 Einpendler nach Dülmen. Weitere nennenswerte Einpendlerströme in den Kreis stammen aus den Städten Selm (Kreis Unna; 1.700 davon ca. 620 nach Lüdinghausen), Gescher (Kreis Borken; ca. 1.300 davon ca. 900 nach Coesfeld) und Haltern am See (Kreis Recklinghausen; ca. 1.100 davon ca. 500 nach Dülmen)).

Insgesamt konzentrieren sich die Einpendlerströme im Kreis Coesfeld insbesondere auf die Stadt Dülmen (ca. 3.900 Einpendler). Aber auch die Kreisstadt Coesfeld (ca. 2.500 Einpendler) sowie Lüdinghausen (ca. 2.400 Einpendler) und Nottuln (ca. 2.300 Einpendler) sind attraktive Arbeitsplatzstandorte im Kreisgebiet. Weniger als 1.000 Einpendler weisen lediglich die Gemeinden Ascheberg und Havixbeck auf.

Nennswerte Pendlerbeziehungen innerhalb des Kreisgebietes mit mehr als 1.500 Pendlern in Summe über beide Richtungen gibt es lediglich zwischen Coesfeld und Dülmen (ca. 2.500 Pendler) sowie zwischen Coesfeld und Rosendahl (ca. 1.900 Pendler).

Alle Pendlerverflechtungen mit mehr als 200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind der Karte Pendlerbeziehungen zu entnehmen (vgl. Karte 3).

#### ■ Karte 3: Pendlerströme Kreis Coesfeld

### 3.4 Pkw-Bestand

Erfahrungsgemäß geben der Motorisierungsgrad bzw. die Pkw-Dichte innerhalb einer Kommune Aufschluss über die ÖPNV-Affinität der Bevölkerung. Einwohner in Städten und Gemeinden mit einer hohen Pkw-Dichte sind im Vergleich meist weniger ÖPNV-affin als Einwohner in Kommunen mit geringerer Pkw-Dichte.

Mit Stand 01.01.2016 waren im Kreis Coesfeld 129.520 Pkw gemeldet, am 01.01.2014 waren es 125.037 Pkw, was einer Steigerung um ca. 3,9 % innerhalb von zwei Jahren entspricht.<sup>18</sup> Die höchste Zuwachsrate im Pkw-Bestand haben die Städte Lüdinghausen mit 5,1 % und Olfen mit 4,8 %. Die Gemeinden Senden und Havixbeck bleiben unter 3 % Zuwachs.

Die durchschnittliche Pkw-Dichte im Kreis lag 2016 bei 593 Pkw pro 1.000 Einwohner. Dieser Wert liegt deutlich über dem Durchschnittswert von Nordrhein-Westfalen (Pkw-Dichte 2016: 545 Pkw pro 1.000 EW).<sup>19</sup>

Mit 654 Pkw pro 1.000 Einwohner ist Nordkirchen die Gemeinde mit der höchsten Pkw-Dichte im Kreisgebiet. Darauf folgt die Stadt Olfen mit 647 Pkw pro 1.000 Einwohner. Die

<sup>17</sup> Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel inkl. Summe für Kreise, Reg.-Bez., Bundesländer, Deutschland insgesamt und nach Geschlecht - Gemeinden - Stichtag (Stand 30.06.2015).

<sup>18</sup> IT NRW, Bevölkerungsstand Basis Zensus 2011; Bestand an Kraftfahrzeugen nach Kraftfahrzeugarten (abgerufen 08.03.2017).

<sup>19</sup> Ebenda.

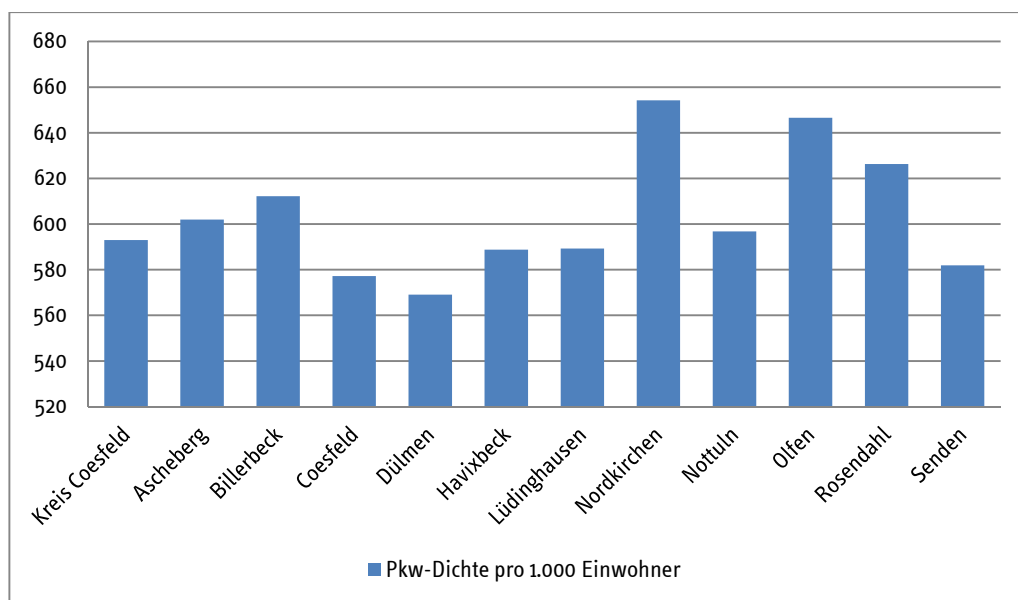
geringste Pkw-Dichte weisen die größten Städte des Kreises, Dülmen und Coesfeld, auf. Mit 569 bzw. 577 Pkw pro 1.000 EW ist die Pkw-Dichte jedoch auch hier deutlich höher als im Durchschnitt des Landes NRW (545 Pkw pro 1.000 EW).

In der Verteilung der Pkw-Dichte können leichte räumliche Trends abgeleitet werden. So weist z. B. eine Kommune wie Olfen mit den stark zersiedelten Außenbereichen eine überdurchschnittliche Pkw-Dichte auf. Demgegenüber wirkt sich in Coesfeld das relativ gute ÖPNV-Angebot bzw. die Anbindung an den SPNV offenbar positiv auf die ÖPNV-Affinität der Einwohner aus.

Etwas überraschend erscheint vor diesem Hintergrund allerdings, dass die Stadt Dülmen trotz der vielen kleinen Ort- und Bauernschaften eine vergleichsweise geringe Pkw-Dichte aufweist.

Eindeutige Trends in der Verteilung der Pkw-Dichte können somit für den Kreis Coesfeld nicht abgeleitet werden.

■ **Abbildung 4: Pkw-Dichte im Kreis Coesfeld**



IT.NRW (2016): Bestand an Kraftfahrzeugen nach Kraftfahrzeugart zum 01.01.2016

### 3.5 Schulstandortentwicklung und Schülerzahlen

Schüler zählen insbesondere in den ländlichen Räumen des Münsterlandes zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV. Zudem sind sie auch die potenziellen zukünftigen ÖPNV-Kunden. Für die Angebotsgestaltung sind daher die Schulstandorte und die Schülerzahlen zu berücksichtigen.

Von Relevanz sind in erster Linie die Schulpfänger zu den Schulen mit Mittel- und Oberstufe sowie den weiterführenden Schulen und Berufsschule. Die entsprechenden Schulstandorte sind nicht in jeder Stadt oder Gemeinde im Kreisgebiet angesiedelt, so dass die SchülerInnen



für ihren Schulweg auf den ÖPNV angewiesen sind. Desweiteren ist zu beachten, dass sich die Schullandschaft aufgrund des demographischen Wandels ändert und Schulen zusammengelegt und auch geschlossen werden.

Im Schuljahr 2016/17 wurden insgesamt ca. 25.650 Schüler an den Grundschulen, weiterführenden Schulen, Berufsfachschulen sowie Förderschulen im Kreis Coesfeld unterrichtet.<sup>20</sup>

Die Standorte der weiterführenden Schulen und Berufsschulen im Kreis konzentrieren sich vorrangig in den größeren Städten Coesfeld, Dülmen und Lüdinghausen, wobei es in allen kreisangehörigen Kommunen ein Angebot an weiterführenden Schulen in unterschiedlicher Ausprägung gibt. In Nordkirchen hat darüber hinaus die Fachhochschule für Finanzen des Landes NRW ihren Sitz.

Tabelle 3 gibt einen Überblick über die Schulstandorte sowie – soweit bei der Befragung der Städte und Gemeinden angegeben – die Schüleranzahl (Stand 3. Quartal 2016). Nicht aufgeführt sind die 37 Grundschulen im Kreisgebiet mit rund 8.000 Schülern. In allen Städten und Gemeinden sind Grundschulen vorhanden, so dass die Fahrtennachfrage für Grundschüler im Regionalverkehr gering ist. Aufgrund von Schließungen einzelner Grundschulstandorte in den Ortsteilen wächst jedoch punktuell der Anspruch an die Ausgestaltung des Schulverkehrs innerhalb der Gemeinden.

■ **Tabelle 3: Schulstandorte (weiterführende Schulen) im Kreis Coesfeld**

Stadt/ Gemeinde	Schulart	Anzahl	Schüleranzahl
Ascheberg	Gemeinschaftsschule (Standort Ascheberg mit Teilstandort Herbern)	1	574
	Förderschule	1	15
Billerbeck	Gemeinschaftsschule	1	420
Coesfeld	Hauptschule	1	304
	Realschule	2	1.175
	Gymnasium	3	2.185
	Berufskolleg	3	3.831
	Förderschule	1	81
Dülmen	Hauptschule	1	198
	Realschule	2	622 (Hermann-Leeser-Schule), Marienschule o. A.
	Gymnasium	3	715 (Clemens-Brentano-Gymnasium) 708 (Annette-v.-Droste-Hülshoff-G.) Privatschule Schloß Buldern o. A.
	Förderschule	2	o. A.
	Berufskolleg	1	o. A.
Havixbeck	Gesamtschule	1	1.100

<sup>20</sup> IT.NRW: Allgemeinbildende Schulen: Anzahl der Schulen, Klassen, Schüler/-innen und hauptamtliche/hauptberufliche Lehrkräfte nach Schulformen - Gemeinden – Schuljahr (Schuljahr 2015/16).

Stadt/ Gemein- de	Schulart	Anzahl	Schüleranzahl
Lüdinghausen	Hauptschule	1	234, auslaufend
	Realschule	1	492, auslaufend
	Sekundarschule	1	255
	Gymnasium	2	1.446
	Berufskolleg	1	2.500
	Förderschule	1	105
Nordkirchen	Gesamtschule	1	940
	Förderschule	1	186
	Fachhochschule	1	1.000
Nottuln	Gymnasium	1	502
	Real-/ Sekundarschule	1	625
Olfen	Gesamtschule	1	942
Rosendahl	Sekundarschule	1	493
Senden	Hauptschule	1	o. A.
	Realschule	1	o. A.
	Gymnasium	1	o. A.

Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016

Drei Schulen werden laut Rückmeldung der Kommunen in den kommenden Jahren aufgelöst oder mit anderen Schulen zusammengeschlossen (vgl. Tabelle 3).

Seit einigen Jahren ist ein kontinuierlicher Rückgang der Schülerzahlen im Kreis Coesfeld erkennbar. Ausgehend vom Jahr 2009 ist entsprechend der regionalisierten Schülerprognose des Landes Nordrhein-Westfalen bis 2019 im Kreisgebiet mit einem Rückgang der Schülerzahlen an allgemeinbildenden Schulen um bis zu 28% zu rechnen. Allein an den weiterführenden Schulen (ohne berufliche Schulen) sind die Schülerzahlen ausgehend vom Schuljahr 2009/10 bis zum Schuljahr 2015/16 um rund 4.600 Schüler von ca. 30.200 auf ca. 25.600 Schüler zurückgegangen.

Auch wenn sich die Geburtenzahlen im Kreis Coesfeld mittlerweile stabilisiert haben, wird sich dieser Trend im Kreis zunächst, mindestens während des Geltungszeitraums des Nahverkehrsplans, weiter fortsetzen. Voraussichtlich wird der Anteil der beförderungspflichtigen Schüler abnehmen. Dies bedeutet jedoch ausdrücklich nicht, dass auch der Beförderungsaufwand linear abnehmen wird. Eventuell erforderliche bzw. bereits geplante Anpassungen in der Schullandschaft gehen nicht selten mit längeren Anfahrtswegen einher.

Inwiefern die Zuwanderungsthematik zukünftig Auskirkungen auf die Schülerzahlenentwicklung haben wird ist aktuell nicht belastbar abschätzbar. Sollte absehbar ein Bedarf zur Schülerbeförderung erkennbar werden, sind die Randbedingungen hierfür außerhalb des ÖPNV-Konzeptes zu klären.

### **3.6 Öffentliche Einrichtungen und Versorgung**

Die Erreichbarkeit von Einzelhandelsstandorten und Versorgungseinrichtungen mit dem öffentlichen Verkehr wird vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung zunehmend an Bedeutung gewinnen.

#### **Öffentliche Einrichtungen und Verwaltungsstandorte**

Verwaltungsstandorte sind relevante Ziele im ÖPNV, da Verwaltungen zu ihren Öffnungszeiten neben den Beschäftigten auch einen kontinuierlichen Publikumsverkehr aufweisen. Die Kreisverwaltung des Kreises Coesfeld hat ihren Hauptsitz in der Kreisstadt Coesfeld im Kreishaus (Friedrich-Ebert-Straße). Jobcenter für den Kreis sind in allen Städten und Gemeinden vertreten.

#### **Einkaufsstandorte und Magnetfunktion im Einkaufsverkehr**

Wesentlichen Einfluss auf den Einkaufsverkehr innerhalb des Kreises Coesfeld haben in erster Linie die Innenstädte der Mittelzentren. Von zunehmender Bedeutung sind aber auch die großflächigen Einzelhandelsansiedlungen, welche in allen Teilen des Kreises zu finden sind. Einzelne Ortsteile oder kleinere Ortschaften haben kein Angebot an Einkaufseinrichtungen (z. B. Darup (Gemeinde Nottuln), Merfeld (Stadt Dülmen), Vinnum (Stadt Olfen)).

Aus der Befragung der Städten und Gemeinden im Kreis Coesfeld geht hervor, dass die Städte insbesondere auf die benachbarten Oberzentren Münster und (nachrangig) Dortmund ausgerichtet sind. Aber auch die kreisangehörigen Städte Coesfeld, Dülmen und Lüdinghausen werden als Magnet im Einkaufsverkehr gesehen.

#### **Krankenhäuser und soziale Einrichtungen**

Krankenhäuser und Kliniken sind publikumsintensive Einrichtungen mit teilweise überregionaler Bedeutung. Für die Nahverkehrsplanung sind diese Einrichtungen interessant, da Beschäftigte, Besucher und Patienten ein nicht zu vernachlässigendes Fahrgastpotenzial bilden. Außerdem wird durch die kleinräumige Anbindung an den ÖPNV die Lagegunst einer Einrichtung erhöht. Vor dem Hintergrund der Alterung der Gesellschaft (vgl. Kapitel 3.2) wird zukünftig die Anbindung dieser Einrichtungen eine tendenziell wichtige Aufgabe für den ÖPNV darstellen. Von kreisweiter bzw. überregionaler Bedeutung sind die Allgemeinkrankenhäuser in Coesfeld, Dülmen, Lüdinghausen und Nottuln.

Zu berücksichtigen ist, dass Beschäftigte in Krankenhäusern häufig keine klar definierten Schichtanfangs- und -endzeiten haben, was eine Nutzung des ÖPNV erschweren kann (vgl. Kapitel 7.3.2).

■ **Tabelle 4: Krankenhäuser und Kliniken im Kreis Coesfeld**

Krankenhaus	Stadt/ Gemeinde	Bettenzahl	Gesamtzahl Beschäftigte
Christophorus Kliniken	Coesfeld	240 Betten	ca. 800
LWL-Tagesklinik und - Institutsambulanz Coesfeld	Coesfeld	12 Behandlungsplät- ze	o. A.
Christophorus Klinik, Standort Dülmen	Dülmen	o. A.	o. A.
Klinik am Schlossgarten Dülmen GmbH	Dülmen	108 vollstationäre aufgestellte Betten und 30 teilstationäre Plätze (Tagesklinik)	o. A.
St. Marien-Hospital Lüdinghau- sen GmbH	Lüdinghausen	ca. 200 Betten	o. A.
St.-Gereonis-Hospital mit Ne- beneinrichtungen	Nottuln	200 Betten	o. A.

Krankenhausdatenbank NRW, Stand 2017; Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016  
(Bettenanzahl Homepage der jeweiligen Klinik)

### Soziale Einrichtungen

Ältere Menschen zählen häufig zu der Kundengruppe der Captive-Rider, das heißt, sie sind in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen. Seniorenheime sind deshalb nicht nur im Hinblick auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen von Bedeutung. Wichtig ist auch ein insgesamt gutes ÖPNV-Angebot sowohl für die Bewohner als auch für ihre Besucher und die Angestellten der Seniorenheime.

In allen Städten und Gemeinden des Kreises Coesfeld gibt es Einrichtungen mit stationärem Betreuungs- und Pflegeangebot. Insgesamt bieten die 31 Senioren- und Pflegeheime rund 2.300 Dauer- und etwa 200 Kurzzeitpflegeplätze.<sup>21</sup> Hinzu kommen weitere Angebote in Tagespflegeeinrichtungen sowie ein Angebot an ambulanten Pflegediensten.

### Flüchtlingsunterkünfte

Inwieweit die Wohnstandortpolitik im Zuge der Zuwanderung zukünftig Auswirkungen auf die Mobilitätsentwicklung im Kreis Coesfeld hat, ist derzeit kaum absehbar. Um konkrete Aussagen treffen zu können bleibt hier zunächst eine relative Stabilisierung der Situation abzuwarten. Darüber hinaus ist für eine fundierte Bewertung der Entwicklungen auch die Klärung diverser Rahmenbedingungen erforderlich, wie z. B. die Dauer der Unterbringung an den einzelnen Standorten bzw. die Dauerhaftigkeit der Standorte an sich.

<sup>21</sup> Pflege- und Wohnbereatung für den Kreis Coesfeld (2017): Homepage.

### 3.7 Freizeit- und Naherholungsziele

#### Freizeit und Tourismus

Mit rund einem Viertel (23 %) aller Wege ist der Freizeitverkehr der zweitbedeutendste Wegezweck im Kreis Coesfeld. Die Bandbreite von Freizeitaktivitäten ist groß: private Besuche, Teilnahme an Sport- und Kulturveranstaltungen, Spaziergänge und der Besuch von gastronomischen Einrichtungen werden u. a. als Freizeitziele zusammengefasst. Entsprechend heterogen sind die Wege im Freizeitverkehr, die auch in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen sind.

Touristisch wird der Kreis Coesfeld insbesondere durch die im Nordkreis gelegene Baumberge-Region geprägt, die die Städte und Gemeinden Billerbeck, Havixbeck, Nottuln und Rosendahl bilden. Aber auch das übrige Kreisgebiet bietet eine breite Palette an Möglichkeiten sowohl für die aktive Freizeitgestaltung als auch für einen Erholungsurlaub und ist für Urlauber ebenso wie für Einheimische attraktiv.

Neben den zahlreichen Wasserschlössern und Burgen bieten verschiedenste Kultur- und Freizeitangebote sowie die vielfältige Naturlandschaft einen hohen Erholungs- und Freizeitwert innerhalb des Kreises Coesfeld. Folgende Ziele im Freizeitbereich sind zu finden:

- historische Altstädte und Bauwerke,
- Schlösser und Gärten (die Burgen Vischering und Kolvenburg sind Kulturzentren mit vielfältigem Veranstaltungsangebot),
- Fahrradwege (u. a. 100 Schlösser Route, Vechtetalroute, Europaradweg R1 - Teilstück NRW),
- Reit- und Wanderwegenetz,
- Naherholungsgebiete,
- Schwimmbäder/ Freibäder,
- Verschiedene Museen,
- Kino und Theater,
- Weitere Freizeitangebote.

Aufgrund dieser Vielfalt und der daraus resultierenden Dispersität im Freizeitverkehr ist es jedoch kaum möglich, diese Verkehre für den ÖPNV zu bündeln. Darüber hinaus weisen nur sehr wenige Freizeit- und Tourismusziele tatsächlich eine gewisse Relevanz für den ÖPNV auf. Ziele mit einem Besucheraufkommen, aus dem sich eine gewisse Relevanz für den ÖPNV ableiten lässt, sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

■ **Tabelle 5: Prägende Ziele in der Naherholung und im Tourismus im Kreis Coesfeld**

Stadt/ Gemeinde	Freizeiteinrichtung	Besucherzahl pro Jahr
Coesfeld	COEBad (Hallen- und Freibad + Sauna)	ca. 150-250.000
	KonzertTheater Coesfeld	ca. 30-40.000
Dülmen	Merfelder Bruch (400 Wildpferde in einem 400 ha großen Areal)	k. A.
Havixbeck	Burg Hülshoff	k. A.
Lüdinghausen	Burg Vischering	k. A.
	Klutensee-Bad	ca. 123.000
Nordkirchen	Schloss	ca. 500.000
Nottuln	Hof Schoppmann mit Naturschutzzentrum	k. A.
Olfen	Naturbad	ca. 30.000

Auswahl aus Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016

Daneben gibt es im Kreis eine Vielzahl weiterer Ziele mit Bedeutung für Naherholung und Tourismus, die jedoch aufgrund der Besucherstruktur und Besucherzahlen eine untergeordnete Rolle für den ÖPNV spielen. So bietet der Kreis Sportanlagen wie beispielsweise Schwimm- und Freizeitbäder, Sport- und Spielplätze, die unter Umständen eine gewisse Relevanz für den Freizeit- und Tourismusverkehr besitzen können.

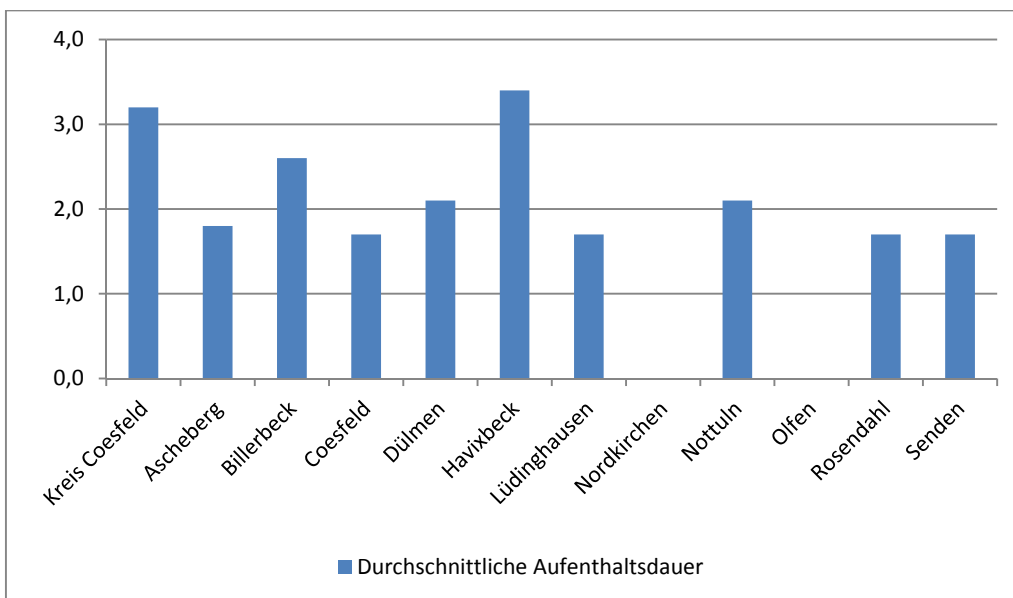
Auch die umliegenden Zentren, insbesondere die Oberzentren Münster und Dortmund sowie das angrenzende Ruhrgebiet insgesamt bieten diverse Angebote im Freizeitsektor, die für den Kreis Coesfeld Attraktivität besitzen und so zusätzliche Potenziale im überregionalen Verkehr erzeugen.

### **Aufenthaltsdauer**

Insgesamt waren für das Jahr 2015 im Kreis 92 Beherbergungsbetriebe mit einem Bettenbestand von ca. 4.000 Betten als geöffnet gemeldet. Zum Stichtag 31.12. waren ca. 174.300 Ankünfte und rund 551.000 Übernachtungen zu verzeichnen. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Übernachtungsgäste im Kreis liegt somit bei 3,2 Tagen. Zwischen den einzelnen Kommunen variieren die Werte zum Teil deutlich. Während die Gäste in Coesfeld, Lüdinghausen, Rosendahl und Senden durchschnittlich 1,7 Tage verbringen, liegt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Havixbeck bei etwa 3,4 Tagen (vgl. Abbildung 5).

Touristen sind für den ÖPNV eine wichtige Potenzialgruppe, da sie, in der Regel mit geringen Ortskenntnissen ausgestattet, vor Ort eine hohe Mobilität aufweisen.

■ **Abbildung 5: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer Stand 31.12.2016**



IT.NRW (2016): Betriebe, geöffnete Beherbergungsbetriebe, Betten, angebotene Betten, Ankünfte und Übernachtungen (\*Für Olfen und Nordkirchen weist IT.NRW keine Werte aus).

### 3.8 Mobilitätsverhalten

Auf Grundlage der vom Kreis Coesfeld durchgeführten Mobilitätsuntersuchung im Jahr 2016 stellt sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner des Kreises wie folgt dar:

- über 90 % der befragten Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw,
- 15 % der Befragten besitzen zusätzlich eine Zeitkarte für den ÖPNV,
- 94 % der Befragten besitzen einen Führerschein,
- 87 % der befragten Haushalte verfügen über mindestens ein fahrbereites Fahrrad,
- 18 % der befragten Haushalte verfügen bereits über ein Elektrofahrrad.

#### 3.8.1 Verkehrsmittelwahl

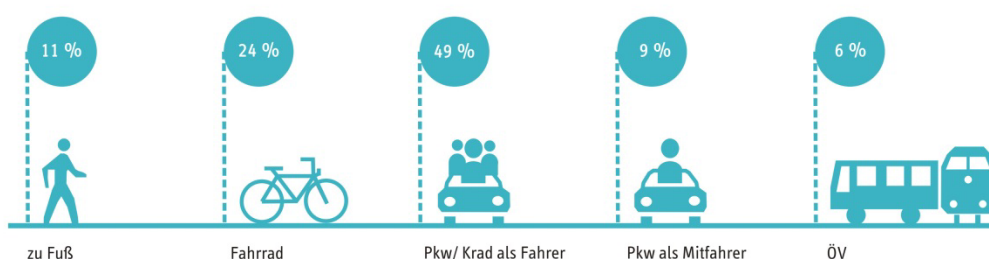
Fast jeder vierte Weg im Kreis Coesfeld wird mit dem Fahrrad zurückgelegt. Über die Hälfte der Wege werden mit dem Pkw/ Krad durchgeführt, 49 % als Fahrer und 9 % fahren als Mitfahrer mit. Der öffentliche Verkehr wird nur in 6 % der Fälle genutzt, davon ist für 4 % aller Wege der Bus das Verkehrsmittel der Wahl. Der Fußverkehr nimmt mit 11 % einen eher niedrigen Stellenwert ein.

Die Verkehrsmittelwahl in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden weicht untereinander ab. In den einwohnerstarken Städten Coesfeld, Dülmen und Lüdinghausen ist ein höherer Fußgänger- und Fahrradanteil zu erkennen. In den einwohnerschwächeren Städten und Gemeinden wie Rosendahl, Billerbeck, Nordkirchen und Olfen ist hingegen eine ausge-

prägte Nutzung des MIV festzustellen. Hier spiegeln sich die Entfernungen zu vorhandenen Versorgungsmöglichkeiten und Arbeitsplatzstandorten sowie die teilweise dispersen Siedlungsstrukturen (z. B.: Nordkirchen) wider, die eine bedeutsame Rolle bei der Verkehrsmittelwahl in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden spielen.

Bei den ÖPNV-Anteilen spiegelt sich insbesondere die Schulstruktur im Kreisgebiet wider. So werden höhere ÖPNV-Anteile in den Kommunen erreicht, in denen keine bzw. nur in begrenztem Maß Standorte von weiterführenden Schulen sind. Darüber hinaus erreichen Kommunen mit direktem Schienenanschluss bzw. Anschluss an attraktive SchnellBus-Verbindungen in Richtung Münster einen vergleichsweise höheren ÖPNV-Anteil.

■ **Abbildung 6: Modal Split - Verkehrsmittelwahl**



aus: Mobilitätsuntersuchung Kreis Coesfeld (2016)

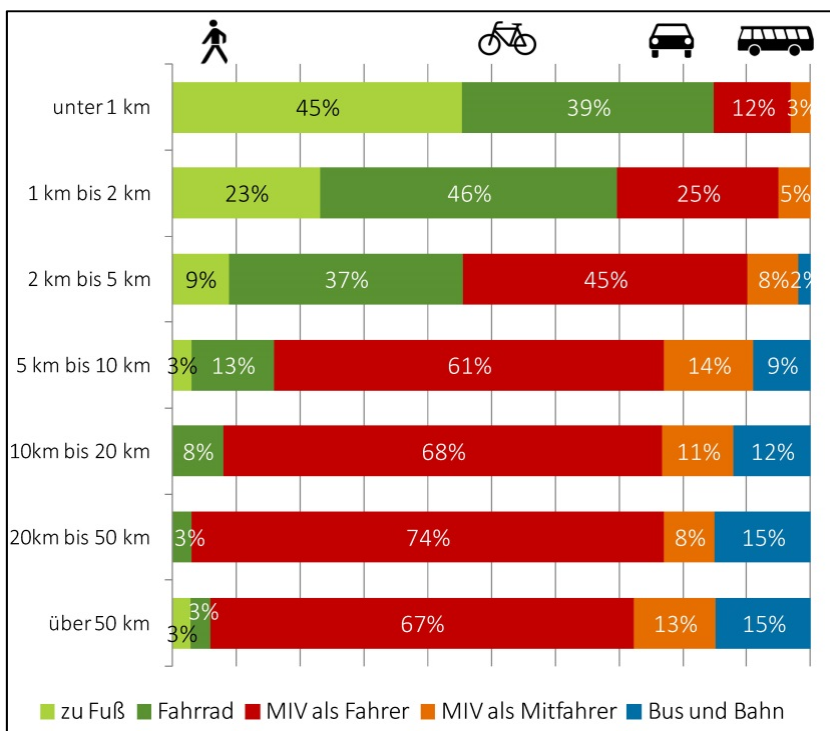
### Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

Da Busse und Bahnen im Kreis Coesfeld weniger für kurze Strecken genutzt werden, sind die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege mit 27 km im Durchschnitt am längsten. Dies verdeutlicht die Relevanz des regionalen ÖPNV als Mobilitätsalternative zum MIV und die Bedeutung der im Nahverkehrsplan formulierten Aussagen zu einem qualitativ wie quantitativ ausreichendem Bedienungsangebot. Zurückgelegte Fußwege sind durchschnittlich 1,7 km, mit dem Fahrrad zurückgelegte Wege 3,4 km lang. Die Distanz bei MIV-Fahrten als Fahrer betragen durchschnittlich 15,9 km und als Beifahrer 13,4 km.

Kurze Wege von bis zu 2 km Länge werden bevorzugt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Wege zwischen 2 und 5 km werden zu 45 % der Fälle mit dem Pkw unternommen. Längere Wege werden zum weitaus überwiegenden Teil mit dem Auto durchgeführt. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs nimmt ab einer Distanz von 5 km von 0-2 % auf bis zu 15 % zu. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass kurze Wege vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Für die längeren Wege wird eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils angestrebt. Aus diesem Zusammenspiel lässt sich die Notwendigkeit ableiten, intermodale Reiseverkehre und die Einrichtung entsprechender Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsplan in die Planungen einzubeziehen.



■ **Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen**

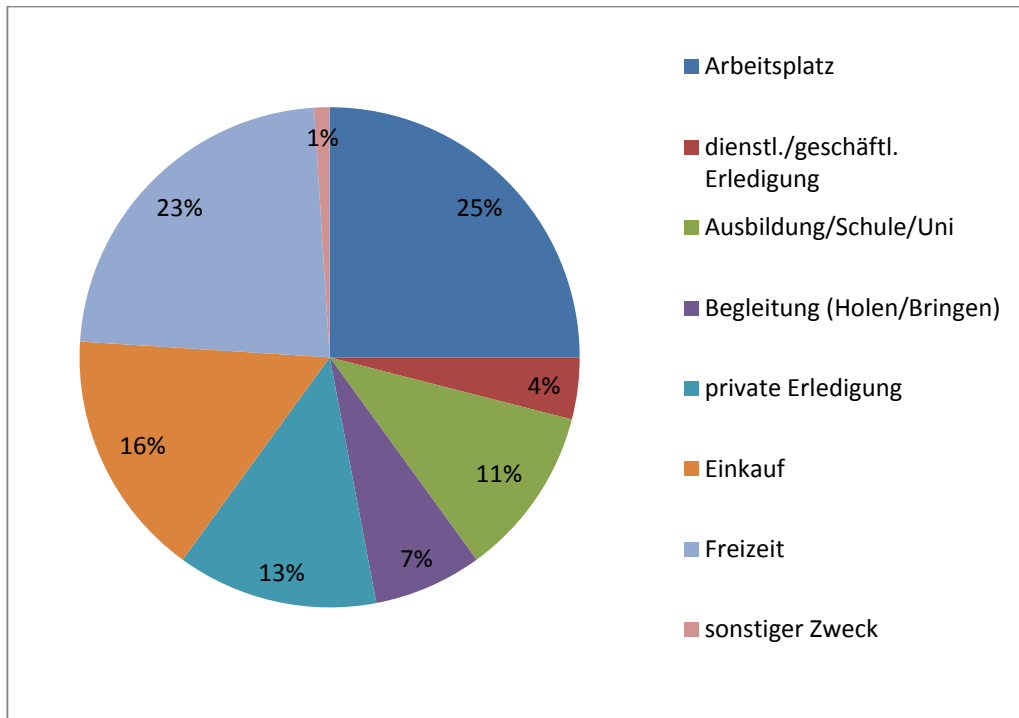


aus: Mobilitätsuntersuchung Kreis Coesfeld (2016)

### 3.8.2 Wegezweck

Abbildung 8 veranschaulicht, dass die häufigsten Wegezwecke an einem Werktag der Arbeitsplatz, Freizeitaktivitäten und der Einkauf sind.

■ **Abbildung 8: Wegezweck Werktags nach Mobilitätsuntersuchung (2016)**



Eigene Darstellung aus Mobilitätsuntersuchung Kreis Coesfeld (2016)

### 3.8.3 Wegebeziehungen

Gemäß der Mobilitätsuntersuchung des Kreises Coesfeld (2016) werden 61 % der Wege innerhalb der eigenen Wohngemeinde zurückgelegt. Der Anteil des Binnenverkehrs ist in den einzelnen Städten und Gemeinden unterschiedlich hoch, so weisen die Mittelzentren Coesfeld, Dülmen und Lüdinghausen als die einwohnerstärksten Kommunen einen entsprechend ausgeprägten Binnenverkehr auf. Innerhalb des Kreises Coesfeld werden zwischen Coesfeld und Dülmen (11.000 Wege/ Tag), Coesfeld und Rosendahl (9.100 Wege/ Tag), Coesfeld und Billerbeck (8.200 Wege/ Tag) sowie Lüdinghausen und Senden (5.100 Wege/ Tag) die meisten Wege zurückgelegt. Aus den Wegebeziehungen ist eine räumliche Gliederung in einen Nord- und einen Südkreis abzulesen. Zwischen den Kommunen des nördlichen Kreisgebietes (Coesfeld, Rosendahl, Billerbeck, Dülmen, Nottuln und Havixbeck) wird eine bedeutende Anzahl an Wegen zurückgelegt. Zwischen den Kommunen des südlichen Kreisgebietes (Senden, Lüdinghausen, Olfen, Nordkirchen und Ascheberg) spielen hingegen die Wegebeziehungen des Binnenverkehrs eine untergeordnete Rolle. In der Mitte des Kreisgebietes bzw. auch zwischen dem Nord- und Südkreis sind geringere Wegebeziehungen festzustellen. Die größten Verflechtungen zum Umland sind zum Oberzentrum Münster vorzufinden. Alle Wegebeziehungen von Einwohnern aus dem Kreis Coesfeld sind in der Karte 4 abgebildet.

■ **Karte 4: Aufkommensstarke Wegebeziehungen**

### 3.9 Zusammenfassung

Als Kreis im ländlichen Raum ist der Kreis Coesfeld geprägt von teils kleineren Streusiedlungen und kompakten, gewachsenen Siedlungskernen, die von Neubaugebieten umfasst werden. In den Mittelzentren Coesfeld, Dülmen und Lüdinghausen leben rund die Hälfte der Einwohner. Die Gesamtbevölkerungszahl des Kreises Coesfeld war in den letzten Jahren leicht rückläufig und wie in vielen eher ländlich geprägten Räumen sind Merkmale des demografischen Wandels wie die zunehmende Alterung der Bevölkerung zu verzeichnen.

Die für den ÖPNV wesentlichen Ziele, wozu auch Bahnhöfe mit Zugang zum SPNV gehören, liegen vor allem in den Mittelzentren. Das übrige Kreisgebiet weist eine ländlich geprägte Struktur mit insgesamt geringer Einwohnerdichte sowie eher verdichteten Hauptorten mit Arbeitsplatz und Versorgungsangeboten auf. Für den ÖPNV bedeutende Ziele liegen hier neben dem Arbeits-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr auch im Freizeit- und Tourismusbereich. Die raum- und siedlungsstrukturelle Ausprägung hat eine Bündelung der Verkehrsströme auf die Mittelzentren zur Folge. Hinzu kommt eine Ausrichtung auf das Oberzentrum Münster sowie das nördlichen Ruhrgebiet.

Schulstandorte mit sowohl Mittel- als auch Oberstufe sind nicht in jeder Stadt oder Gemeinde im Kreisgebiet angesiedelt, so dass die Schüler auf den ÖPNV angewiesen sind, um zur Schule zu kommen. Die Städte Coesfeld, Dülmen, Lüdinghausen sowie die Gemeinden Senden und Nottuln sind bezogen auf die Anzahl der Schulen die bedeutendsten Schulstandorte im Kreis Coesfeld. In diesen Städten konzentrieren sich auch die weiterführenden Schulen, insbesondere Gymnasien und berufsbildende Schulen.

Fast jeder vierte Weg im Kreis Coesfeld wird mit dem Fahrrad zurückgelegt. Über die Hälfte der Wege werden mit dem Pkw/ Krad durchgeführt. Der öffentliche Verkehr wird nur in 6 % der Fälle genutzt, davon ist für 4 % aller Wege der Bus das Verkehrsmittel der Wahl. Der Fußverkehr nimmt mit 11 % einen eher niedrigen Stellenwert ein.

Die Verkehrsmittelwahl in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden weicht voneinander ab. In den einwohnerstarken und kompakten Städten mit vielen Versorgungsmöglichkeiten, wie z. B. Coesfeld und Lüdinghausen, ist ein höherer Fahrradanteil zu erkennen. In Kommunen mit disperser Siedlungsstruktur und geringeren Versorgungsmöglichkeiten, wie z. B. Nordkirchen und Olfen, hingegen ist eine ausgeprägtere Nutzung des MIV festzustellen.

Der regionale ÖPNV im Kreis Coesfeld wird vorwiegend für längere Strecken genutzt, so betragen die durchschnittlich überbrückten Wege 27 km. Zurückgelegte Fußwege sind durchschnittlich 1,7 km, mit dem Fahrrad zurückgelegte Wege 3,4 km lang. Die Distanz bei MIV-Fahrten als Fahrer betragen durchschnittlich 15,9 km und als Beifahrer 13,4 km.

- **Karte 5a: ÖPNV-relevante Ziele (ohne Schulstandorte)**
  
- **Karte 5b: ÖPNV-relevante Ziele - Weiterführende Schulen / Hochschulen**

## 4 ÖPNV-Angebotsstruktur

### 4.1 SPNV

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Kreis Coesfeld liegt in der Zuständigkeit des NWL und ist damit nicht unmittelbar Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis. Da jedoch aus planerischen Gründen eine Koordinierung der sich ergänzenden Systeme SPNV und ÖPNV anzustreben ist, erfolgt nachfolgend eine komprimierte Analyse des SPNV im Kreisgebiet.

Der schienengebundene ÖPNV (SPNV) im Kreis Coesfeld bildet das Rückgrat der Bedienung im Öffentlichen Nahverkehr und verbindet die dort liegenden Städte und Gemeinden untereinander und mit den Oberzentren Münster. Desweiteren werden Nachbarregionen, wie das Ruhrgebiet sowie auch östliche Bereiche der Niederlande durch die regionalen Schienenverbindungen an den Kreis angebunden.

Ferner dient der SPNV der Anbindung an den Fernverkehr. Innerhalb des Kreises Coesfeld ist keine direkte Anbindung an den Fernverkehr vorhanden. Die Bahnhöfe und Haltepunkte im Schienenverkehr werden somit ausschließlich durch Produkte des SPNV (RE und RB) bedient.

Das SPNV-Angebot im Kreis Coesfeld umfasst insgesamt zwei RegionalExpress-Linien und vier Regionalbahn-Linien.

■ **Tabelle 6: SPNV-Angebot im Kreis Coesfeld**

Produkt/ Linie	Verlauf	Bedienungszeitraum <sup>22</sup>	Angebot
RE2, RE42	<b>Rhein-Haard-Express (RE2):</b> Münster – Dülmen – Haltern – Recklinghausen – Essen – Duisburg – Düsseldorf	Mo-Fr 4:10 – 3:17 Uhr Sa 4:10 – 3:50 Uhr So+Fei 6:10 – 3:50 Uhr	T60 T60 T60
	<b>Niers-Haard-Express (RE42):</b> Münster – Dülmen – Haltern – Recklinghausen – Essen – Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach	Mo-Fr 5:18 – 22:41 Uhr Sa 5:22 – 22:41 Uhr So+Fei 6:22 – 22:41Uhr	T60 T60 T60
RB63	<b>Baumberge Bahn:</b> Münster – Havixbeck – Billerbeck – Coesfeld	Mo-Fr 5:05 – 23:50 Uhr Sa 6:05 – 1:50 Uhr So+Fei 8:06 – 1:50 Uhr	T30/T60 T60 T60
RB50	<b>Der Lünener:</b> Münster – Ascheberg – Lünen – Dort- mund	Mo-Fr 4:35 – 0:27 Uhr Sa 5:34 – 2:27 Uhr So+Fei 7:34 – 2:27 Uhr	T60 T60 T60
RB51	<b>Westmünsterland Bahn:</b> Dortmund – Lünen – Dülmen – Coes- feld – Ahaus – Gronau – Enschede	Mo-Fr 5:06 – 23:53 Uhr Sa 5:24 – 0:53 Uhr So+Fei 7:45 – 23:53 Uhr	T60 T60 T60
RB45	<b>Der Coesfelder:</b> Coesfeld – Dorsten	Mo-Fr 5:16 - 20:42 Uhr Sa 7:13 – 20:42Uhr So+Fei 9:13 – 20:42 Uhr	T60 T120 T120

## 4.2 Straßengebundener ÖPNV

Mit Fahrplanstand Winter 2017 verkehren im Kreis Coesfeld etwa 120 Bus- und TaxiBuslinien (+AST Dülmen) im regionalen und lokalen Verkehr, die das SPNV-Angebot ergänzen und die Flächenerschließung gewährleisten (davon vier SchnellBus-Linien und neun RegioBus-Linien). TaxiBus-Leistungen werden dabei auf bestimmten Buslinien in Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage (z. B. im Abendverkehr) erbracht. Darüber hinaus gibt es eigenständige TaxiBus-Linien insbesondere in ländlich geprägten Bereichen mit dispersen Siedlungsstrukturen. Außer in den Kommunen Dülmen und Rosendahl wird in allen anderen Kommunen des Kreises das Netz zudem durch BürgerBus-Linien erweitert.

Im Spätverkehr am Wochenende (überwiegend in den Nächten von Samstag auf Sonntag) verkehren entlang der Hauptachsen sowie punktuell auf Zubringerstrecken NachtBusse und Anschluss TaxiBusse.

■ **Karte 6a: Liniennetz Tagesverkehr Kreis Coesfeld**

■ **Karte 6b: Liniennetz Nachtverkehr Kreis Coesfeld**

<sup>22</sup> Beginn erste Fahrt bis Ende letzte Fahrt (Zeitfenster ± 15 Minuten).

#### 4.2.1 Produkte und weitere Angebotsformen

Im Busverkehrssystem im Kreis Coesfeld kommen verschiedene Produkte mit jeweils spezifischen Produktmerkmalen und -qualitäten zum Einsatz. Hierzu gehören der SchnellBus und der RegioBus sowie die Produkte TaxiBus, AST und NachtBus. Innerhalb dieses differenzierten Bedienungsmodells übernehmen die Produkte verschiedene Verkehrsaufgaben und sind auf spezifische Zielgruppen/ Marktsegmente ausgerichtet.

Folgende Produkte sind im straßengebundenen ÖPNV im Kreis Coesfeld vorzufinden:

- **SchnellBus (S):**

Im Kreis Coesfeld verkehren die SchnellBus-Linien S60, S75, S90/ S92, S91, welche im Gegensatz zum Regelangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr i. d. R. auf direktem Linienweg, überwiegend ohne Umwege verlaufen (Ausnahme S60 in Nottuln). Dadurch können wichtige Verknüpfungspunkte, sowie eine exklusiv ausgewählte Anzahl von Haltestellen mit erhöhter Fahrgastnachfrage schneller erreicht werden. Der SchnellBus weist neben dem Zeitvorteil ergänzende Ausstattungsmerkmale bei den dort eingesetzten Fahrzeugen auf.

- **RegioBus (R):**

RegioBusse übernehmen die Aufgabe der Flächenerschließung innerhalb des Kreises, indem sie die Städte und Gemeinden außerhalb des Schienenkorridors miteinander verbinden. In Gebieten ohne StadtBus-Systeme übernehmen sie zudem teilweise Aufgaben der Ortschafterschließung. RegioBusse stellen das Grundangebot im straßengebundenen ÖPNV dar und stellen die Verbindung zwischen den Zentren und die Anbindung an den SPNV sicher.

Im Kreis Coesfeld gibt es insgesamt 8 RegioBus-Linien (davon 6 Linien kreisgrenzen-überschreitend).

- **TaxiBus (T):**

Das System gehört zu den bedarfsgesteuerten Bedienungsformen und kommt vornehmlich in Räumen oder Zeiten mit geringer Nachfrage zum Einsatz. Der TaxiBus ersetzt bzw. ergänzt in diesen Bereichen Stadtbus- und Regionalbusverkehre. Die bei der RVM unter der Produktbezeichnung TaxiBus geführten Anruf-Linienverkehre verkehren wie reguläre Buslinien auf festen Linienwegen, bedürfen jedoch einer vorhergehenden telefonischen Anmeldung. Eine Ausnahmegenehmigung erlaubt es dem TaxiBus vom festen Linienweg abzuweichen, wenn ein direkter Fahrweg zur Zielhaltestelle besteht und keine weitere Fahrtenanmeldung dieses nicht erlaubt. Der Ein- und Ausstieg der Fahrgäste erfolgt an den Haltestellen zu den im Fahrplan angegebenen Zeiten. Es gilt der normale Bustarif ohne Zuschläge. Eine Fahrtenanmeldung ist bis spätestens 30 Minuten vor Fahrtbeginn erforderlich.

- **AnrufSammelTaxi (AST):**

Das AnrufSammelTaxi verkehrt bedarfsgesteuert nach telefonischer Voranmeldung spätestens 30 Minuten vor Abfahrt. Im Unterschied zum TaxiBus ist das AST nicht an einen festen Linienweg gebunden sondern verkehrt flexibel in einem definierten Ge-

biet. Im Kreis Coesfeld gibt es in der Stadt Dülmen ein AST-Angebot, welches in Ergänzung zum Busangebot abends und am Wochenende sowie in den Ferien auch tagsüber eingesetzt wird. Des Weiteren gibt es AST-Verkehre in Lüdinghausen, Olfen, Nordkirchen und Nottuln als Zubringer zu den NachtBussen N4 und N8.

■ **BürgerBus (B):**

Der ÖPNV im Kreis Coesfeld wird in Ascheberg, Billerbeck, Coesfeld, Havixbeck, Lüdinghausen, Nordkirchen, Nottuln, Olfen und Senden durch BürgerBus-Verkehre ergänzt. Diese, im Ehrenamt betriebenen Linien, sind an die Bedürfnisse der Bewohner angepasst. Durch die BürgerBusse werden Bereiche in den genannten Kommunen erschlossen, für die ein Betrieb im herkömmlichen Linienverkehr unwirtschaftlich und die Nachfrage gering ist. Die BürgerBusse verkehren i. d. R. nach der morgendlichen Hauptverkehrszeit ab 08:30 Uhr. Als Fahrzeuge dienen Kleinbusse mit höchstens 8 Sitzplätzen. Die Fahrpläne sind auf die Bedürfnisse der dortigen Bewohner ausgerichtet und in den Gemeinden unterschiedlich ausgeprägt. So verkehren einige BürgerBusse nur an bestimmten Verkehrstagen oder nur bei Bedarf. Konzessionsinhaber sind die Verkehrsunternehmen.

■ **NachtBus (N):**

Weiter gibt es spezielle Angebote im Freizeitverkehr, wie die Nachtverkehre. Die Linien N4, N6, N17/ N7, N8 und N20/ N51 verkehren vorwiegend in den Nächten von Samstag auf Sonntag (Ausnahme N4 auch Fr-Sa).

Ergänzt werden die oben genannten Produkt-Verkehre durch weitere Regionallinien, mit einer Bedienungsqualität unterhalb der RegioBusse, sowie durch Ortsbuslinien, deren Bedienung sich meist ausschließlich auf ein Stadtgebiet konzentriert. Des Weiteren verkehren verschiedene Linien, die vorrangig auf Funktionen im Schülerverkehr ausgerichtet sind.

## 4.2.2 Bedienungsangebot

Tabelle 3 im Anlagenband I enthält eine Gesamtübersicht über alle Buslinien im Kreisgebiet mit Angabe des Linienverlaufs, der Bedienungsform sowie des maßgeblichen Bedienungszeitraums und -angebotes.

## 4.3 Verknüpfungspunkte

Mit Ausnahme der Stadt Olfen sind im Kreis Coesfeld zwar alle übrigen Städte und Gemeinden an den SPNV angeschlossen, aufgrund der Außenlage der meisten Bahnhaltepunkte verfügen jedoch auch Billerbeck, Dülmen, Havixbeck, Lüdinghausen, Nordkirchen, Nottuln, Rosendahl und Senden nur bedingt über einen (direkt erreichbaren) Schienenanschluss.

Insgesamt gibt es im Kreisgebiet 14 Bahnhöfe und Haltepunkte. An acht dieser Bahnhaltepunkten wird eine regelmäßige Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Schie-

ne hergestellt. Die Haltepunkte Ascheberg Bf, Coesfeld Lette Bf und Billerbeck Lutum Bf werden nicht durch Busse bedient.

■ **Tabelle 7: Bahnhöfe und Bahnhofhaltepunkte im Kreis Coesfeld**

Bahnhof/ Bahnhofhaltepunkt	Bedienende Linien
Lüdinghausen	SPNV: RB51 SchnellBus: S91 Nacht-TaxiBus: T14 BürgerBus: B41, B42, B43, B44 sonstige Linien (i. d. R. Einzelfahrten im Schulverkehr): 544, 545
Nordkirchen – Capelle	SPNV: RB50 RegioBus: R53 TaxiBus: T55 BürgerBus: B11, B21 sonstige Linie (i. d. R. Einzelfahrten im Schulverkehr): 521
Ascheberg	SPNV: RB50
Ascheberg – Davensberg	SPNV: RB50 BürgerBus: B21 TaxiBus: T51 ( <i>Beförderungsverbot innerhalb der Gemeinde</i> )
Senden – Bösensell	SPNV: RE2, RE42 TaxiBus: T612 BürgerBus: B81 sonstige Linie (i. d. R. Einzelfahrten im Schulverkehr): 605
Dülmen	SPNV: RE2, RE42, RB51 TaxiBus: T65 sonstige Linien (i. d. R. Einzelfahrten im Schulverkehr): 552, 565, 580, 660
Dülmen – Buldern	SPNV: RE2, RE42 sonstige Linien (i. d. R. Einzelfahrten im Schulverkehr): 548, 659
Coesfeld	SPNV: RB45, RB51, RB63 RegioBus: R51, R61, R62, R81 BürgerBus: B51, B52, sonstige Linien (i. d. R. Einzelfahrten im Schulverkehr): 561, 580, 581, 582, 587, 761 NachtBus: N8, N20/ N51,
Coesfeld – Lette	SPNV: RB51
Nottuln – Appelhülsen	SPNV: RE2, RE42 TaxiBus: T85 BürgerBus: B31



	sonstige Linie (i. d. R. Einzelfahrten im Schulverkehr): 685
Havixbeck	SPNV: RB63 RegioBus: R64 sonstige Linie (i. d. R. Einzelfahrten im Schulverkehr): 564
Billerbeck	SPNV: RB63 sonstige Linien (i. d. R. Einzelfahrten im Schulverkehr): 589, 687
Billerbeck – Lutum	SPNV: RB63
Rosendahl – Holtwick	SPNV: RB51 sonstige Linien (i. d. R. Einzelfahrten im Schulverkehr): 582, 693

Systemrelevante Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien gibt es darüber hinaus an den zentralen Haltestellen in den Hauptorten der Städte und Gemeinden, z. B.

- Nottuln, Rhodeplatz (R62 - R63),
- Lüdinghausen, Busbahnhof (S90/S92 - S91, S90/ 92 - R19, S90/92 - R53),
- Lüdinghausen, Zentrum (S90/92 - T54),
- Senden, Busbahnhof (S90 - 611),
- Nordkirchen, Plettenberger Hof (R53 - T52),
- Nottuln-Darup, Alter Hof Schoppmann (R62 - T65)

sowie an einigen weiteren Haltestellen im Busnetz.

## 5 Zielsetzungen und Leitsätze zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ im Kreis Coesfeld

### 5.1 Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der consequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, sehbehinderte oder gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)<sup>23</sup>.

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan (NVP). Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo und aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Mit der Novellierung des PBefG sind die Aufgabenträger für die Planung (Planungsgebot), nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.<sup>24</sup>

<sup>23</sup> vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

<sup>24</sup> siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

Zuständig für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV sind:

- die Straßenbaulastträger (Kommunen, Kreis, Land und Bund) für die Haltestellen,
- die Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge,
- die Verkehrsunternehmen für die Fahrgastinformation,
- die Verkehrsunternehmen für die Schulung des Fahr- und Servicepersonals (und somit für deren Kenntnisse und Fähigkeiten).

Der Aufgabenträger formuliert über den Nahverkehrsplan, die Vorabbekanntmachung und/oder über einen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) seine Anforderungen an die Fahrzeugausstattung, die Fahrgastinformation und die Personalschulung.

Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des PBefG keine neue fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit“ bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiter entwickeln<sup>25</sup>.

Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste (siehe Kapitel o). Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.

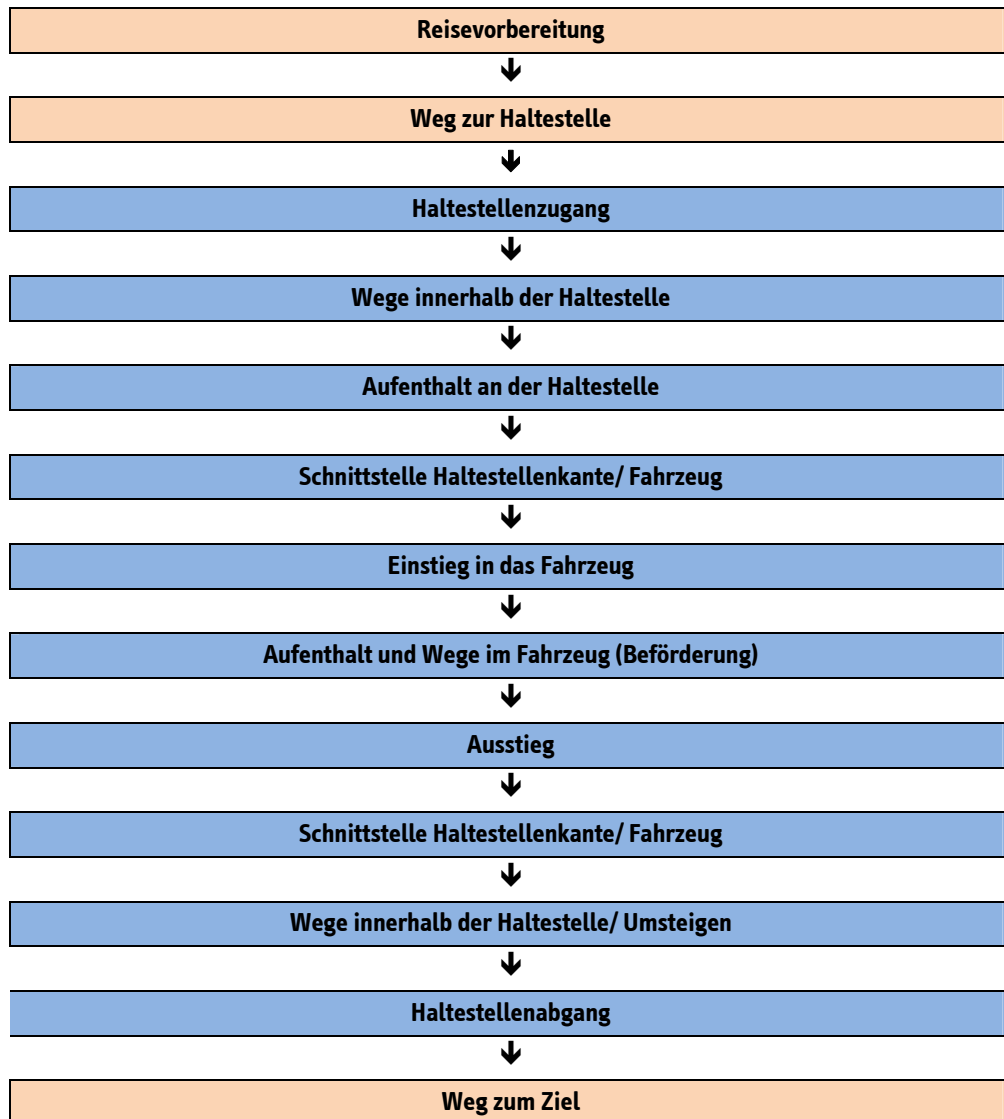
---

<sup>25</sup> siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

## 5.2 Schaffung barrierefreier Wegeketten

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegeketten durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist (siehe Abbildung 9).

■ **Abbildung 9: Mobilitätskette im ÖPNV<sup>26</sup>**



<sup>26</sup> eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.

### 5.3 Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. Als Beispiele für unterschiedliche Anforderungen seien genannt:

- ebene, kantenfreie Flächen für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte versus Leitsysteme und ertastbare Kanten für Blinde,
- unterschiedliche Höhe der Anordnung von Fahrgastinformation und Bedienelementen für kleinwüchsige Personen (und Rollstuhlfahrern) bzw. großwüchsigen Personen.

Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt<sup>27</sup>.

Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs“ zu berücksichtigen sind.

Neben Mobilitätsbeeinträchtigungen im engeren Sinne können weitere ÖPNV-Nutzer als mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne des Begriffs eingeschätzt werden, denen die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV die Nutzbarkeit wesentlich erleichtert, z. B.:

- Fahrgäste mit Gepäck,
- Fahrgäste mit Kinderwagen,
- Fahrgäste mit Fahrrädern,
- Fahrgäste mit Einkaufstrolleys,
- Schwangere,
- ortsunkundige Menschen,
- Menschen mit temporären Einschränkungen (z. B. nach Operationen).

<sup>27</sup> VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.

## 5.4 Leitsätze des Kreises Coesfeld zur Barrierefreiheit

Der Kreis Coesfeld verfolgt als Leitziel für den langfristigen Planungshorizont die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Zu diesem Personenkreis gehören ausdrücklich auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen.

Während bei den Fahrzeugen ein hoher Standard in der Barrierefreiheit bereits erreicht ist, wird bei den Haltestellen vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel und personellen Ressourcen bei den kreisangehörigen Städten und Gemeinden der Umsetzungsprozess nach heutigem Stand noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es, die Zielsetzung kontinuierlich und sukzessive

- im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Kreises als Besteller der Busverkehre sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden als Baulastträger der Haltestelleninfrastruktur,
- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere den Interessenvertretungen der Mobilitätseingeschränkten)

zu erreichen.

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die in den Kapiteln 0 und 6.3.11 aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationsmedien (jeweils als Anforderungen an eine Optimallösung). Da das politisch vom Gesetzgeber im PBefG formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ bis zum Jahr 2022 im Kreis Coesfeld unter den aktuellen Rahmenbedingungen noch nicht erreicht werden kann, gilt es darüber hinaus, unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs, begründete Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen.

Folgende Leitsätze werden vom Kreis Coesfeld formuliert.

### 1. *Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV im Kreisgebiet für alle Fahrgäste*

Der Kreis Coesfeld verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, den Städten und Gemeinden sowie den Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Dies hat gleichzeitig eine Verbesserung der Nutzbarkeit für alle Fahrgäste zur Folge<sup>28</sup>.

Die Erreichung des Ziels soll kontinuierlich und ohne vermeidbare Verzögerungen erreicht werden. Hiermit verbunden ist die Schaffung

<sup>28</sup> Es handelt sich um einen globalen Zusammenhang. Im Einzelfall können barrierefreie Lösungen die Qualität der Nutzbarkeit des ÖPNV einschränken. Die Sicherung einer barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit ist dabei höher zu bewerten im Vergleich zu Komforteinbußen für andere Fahrgäste (z. B. weniger Sitzplätze infolge einer größeren Sondernutzungsfläche). Grundsätzlich sind barrierefreie Lösungen anzustreben, ggf. auch durch die räumliche Verlegung von Haltestellen.

- einer barrierefreien Auffindbarkeit, eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit,
- für alle Benutzergruppen,
- entsprechend dem aktuellen Stand der Technik,
- mit einer flächendeckenden Gewährleistung im Kreisgebiet (mit Ausnahme von Haltestellen und Fahrzeugen ohne (erkennbare) Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte).

## **2. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten**

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten (siehe Abbildung 9) inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos barrierefrei zu gestalten. Eine große Unterstützung bietet dabei die zunehmende Digitalisierung der Informationsangebote. Der Kreis Coesfeld unterstützt die Entwicklung von Apps, die diesen Leitsatz verfolgen. Die technischen Voraussetzungen in Fahrzeugen und an Haltestellen sind einzurichten.

Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten sind bei allen Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen und Abstimmungen mit den betroffenen Trägern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen.

## **3. Orientierung am Leitbild einer „vollständigen Teilhabe“ und eines „Design für alle“**

Bei der Schaffung einer „vollständigen Barrierefreiheit“ sind die Belange aller Nutzergruppen umfassend und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen, soweit der „Stand der Technik“ dies ermöglicht und die Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Nutzergruppe führt. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der „Stand der Technik“ ggf. für einzelne Mobilitätsbeeinträchtigungen aktuell keine optimale Lösung ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird.<sup>29</sup> Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen (die ggf. von allgemeinen Vorschriften abweichen, aber im Konsens abgestimmt wurden) angestrebt werden. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen.

## **4. Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit**

Die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV wird nicht nur durch die Schaffung baulicher und technischer Voraussetzungen gewährleistet, sondern ist durch

- eine regelmäßige Reinigung,
- eine turnusmäßige Wartung,
- eine unverzügliche Schadensbeseitigung und
- einen ausreichenden Winterdienst

konsequent zu sichern.

<sup>29</sup> siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

**5. Zielsetzung: Bis 2022 in jeder großen und mittelgroßen Ortschaft eine Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen schaffen**

Es wird als Zielsetzung formuliert, dass bis 2022 eine Mindestanzahl von Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen in jeweils zentraler Lage bzw. an nutzerrelevanten Einrichtungen barrierefrei ausgebaut werden.

Ziel:

- in jeder Ortschaft mit mehr als 500 Einwohnern mindestens eine Haltestelle,
- in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 2.000 Einwohnern mindestens zwei Haltestellen,
- in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 5.000 Einwohnern ist ein barrierefreier Ausbau nach Bedürftigkeit und Prioritäten zu forcieren (Empfehlung: Haltestellen mit einer Bewertung von 5 Punkten und mehr (vgl. Kapitel 5.6) sind bis 2022 auszubauen).

**6. Weiterführende Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen**

Über den in Leitsatz 5 beschriebenen Ansatz zur Mindestanzahl soll in den Städten und Gemeinden sukzessive ein weiterer Ausbau verfolgt werden.

Hierbei ist der Fokus auf die Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage und auf weitere Haltestellen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen.

**7. Konsequente Umsetzung einer durchgängigen Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Neufahrzeugen**

Beim Neubau bzw. dem grundhaften Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollen diese entsprechend des aktuellen Standes der Technik durchgängig barrierefrei gestaltet werden.

**8. Verbesserungen an bestehenden Anlagen**

Ergänzend zum Infrastrukturausbau bzw. zur Fahrzeugneubeschaffung ist in bestehenden Verkehrsanlagen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur vorzusehen, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

**9. Buskaps als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen**

Buskaps werden vor dem Hintergrund ihrer Vorzüge zur Gewährleistung einer spaltfreien Anfahrbarkeit als Regelanwendung für die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV vorgesehen. Busbuchten erfordern wegen der Fahrdynamik der Busse große Flächen<sup>30</sup> und sind innerhalb bebauter Gebiete für eine barrierefreie Haltestellengestaltung und einen darauf ausgerichteten Busbetrieb generell nur im Ausnahmefall (z. B. Haltestellen mit betrieblich erforderlichen Standzeiten) geeignet<sup>31</sup>. Busbuchten sollten in diesem Fall alternativ als Haltestellentasche oder im Sägezahnprinzip ausgebildet werden. Vorhandene (zu kurze) Busbuchten sollen an den nachfragestarken und den nutzersensiblen Haltestellen sukzessive zu Buskaps umgebaut werden.

<sup>30</sup> Hinweis: Busbuchten müssen bspw. für Standardlinienbusse eine Gesamtlänge von 88,70 m aufweisen (siehe: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2013.

<sup>31</sup> VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.



#### **10. Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“**

In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie den kreisangehörigen Städten bzw. den Straßenbaulastträgern können unter Einbindung der Behindertenvertreter im Nahverkehrsplan die Ausnahmen von der im PBefG als Ziel festgelegten, und bis zum 01.01.2022 zu erreichenden „vollständigen Barrierefreiheit“ definiert werden. Unterstützend wirkt hier das entwickelte „Baukastensystem“ zur Einordnung von Haltestellen in Ausbaukategorien. Hierauf aufbauend sollen von den einzelnen Städten Prioritätenlisten für den Um-/ Ausbau von Haltestellen erstellt werden. Ausnahmen sind auch für Taxieinsatz bei AST- und TaxiBus-Verkehren zu formulieren.

#### **11. Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter**

Die Programme und Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV sind frühzeitig mit Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten und der Fahrgastverbände abzustimmen<sup>32</sup>.

### **5.5 Anforderungen an die Gestaltung der Haltestellen und Fahrzeuge und an die Fahrgastinformation zur Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit**

– siehe Kapitel 6 Anforderungsprofil –

Die aktuellen rechtlichen und technischen Entwicklungen müssen bei der baulichen Ausgestaltung Eingang in die Planungen finden.

### **5.6 Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen: Verfahren zur Prioritätenbildung**

Für die Festlegung der Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie für die Erstellung und Fortschreibung einer jeweils stadtspezifischen Prioritätenliste wird im Nahverkehrsplan ein kreiseinheitliches Punktesystem vorgesehen. Dieses berücksichtigt für die zu betrachtende Haltestelle vier Kriterien:

- das Vorhandensein von Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und Senioren im Nahbereich,
- die Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle,
- die Bedeutung als Umsteigehaltestelle,
- die Fahrgastnachfrage.

<sup>32</sup> Hinweis: Sicherheitsrelevante sowie haftungs- und versicherungsrechtliche Sachverhalte liegen grundsätzlich in der alleinigen Entscheidungshoheit der haftungsverantwortlichen Maßnahmenträger.

■ **Tabelle 8: Kriterien zur Prioritätenbildung für den barrierefreien Haltestellenausbau**

Kriterium	Bewertung (Punkte)	
Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und/ oder für Senioren im Nahbereich	2,0 Punkt	einzelne Einrichtungen im Nahbereich
	2,5 Punkte	Stadtteil-/ Ortsteilzentrum und/ oder mehrere Einrichtungen im Nahbereich und/ oder Einrichtung mit regionaler Bedeutung im Nahbereich (z. B. Krankenhaus)
	3,0 Punkte	Stadt-/ Gemeindezentrum
Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle	0,5 Punkte	Bordsteinniveau 10 – 15 cm
	1,0 Punkt	Bordsteinniveau 5 – 10 cm
	1,5 Punkte	Einstieg vom Fahrbahnniveau bzw. Bordstein < 5 cm
Bedeutung als Umsteigehaltestelle	0,5 Punkte	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von zwei Buslinien
	1,0 Punkt	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von drei oder mehr Buslinien
	1,5 Punkte	zentraler Verknüpfungspunkt und/ oder Haltestelle mit systematischer Verknüpfung Bus/ SPNV
Fahrgastnachfrage	1 Punkt	50 – 250 Ein- und Aussteiger pro Tag
	2 Punkte	250 – 500 Ein- und Aussteiger pro Tag
	3 Punkte	500 – 750 Ein- und Aussteiger pro Tag
	4 Punkte	750 – 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
	5 Punkte	1.000 – 1.500 Ein- und Aussteiger pro Tag
	6 Punkte	> 1.500 Ein- und Aussteiger pro Tag

Dieses Bewertungsverfahren soll als Hilfestellung für die Städte und Gemeinde bei der Beurteilung der Bushaltestellen dienen.

Der barrierefreie Umbau soll, unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständigen) Aufgabenträgers Kreis Coesfeld nur dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen anstehen.

## 5.7 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG in der aktualisierten Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 müssen im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ konkret benannt und begründet werden, wenn das politische Planungsziel einer Zielerfüllung bis zum Jahr 2022 ausdrücklich nicht realisiert werden kann.

### 5.7.1 Haltestellen

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann, wenn alternativ eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nicht realisierbar ist, aus Sicht des Aufgabenträgers verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 50 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag)<sup>33</sup>,
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden (Orientierungswert: doppelte Kosten eines „normalen Ausbaus“ an anderen, vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung),
- in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung),
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist) oder
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegsänderungen aufgelassen werden soll.

Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung der Haltestellen werden die folgenden Grundsätze formuliert.

- Von einem Anheben der Haltestellenplattform/ -fläche ist abzusehen, wenn die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z. B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen).
- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit niederflurgerechtem Hochbord ausgebaut werden.
- An Gehwegen, die im Bereich der Tür 2 eine Breite von unter 1,5 m aufweisen (und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist) und/ oder die durchgängig keine Mindestbreite von 0,90 m besitzen sollten Haltestellen ohne nieder-

<sup>33</sup> Der in Leitsatz 5 beschriebene flächendeckende Ansatz zur Schaffung einer Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen in jeder großen und mittelgroßen Ortschaft ist hiervon unbenommen (vgl. Kapitel 0).

flurgerechten Bord ausgebaut werden (wenn die Haltestelle nicht kleinräumig verlegbar ist).

- Die Einrichtung von Wartehallen darf eine Haltestellennutzung für Rollstuhlfahrer nicht unmöglich machen. Im Zweifelsfall ist die Einrichtung von Wartehallen in Sonderbauformen zu prüfen.

Grundsätzlich sollten anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich vorgesehen werden. Eine pragmatische „barrierearme“ Lösung mit Verbesserungen in der Nutzbarkeit sollte i. d. R. Lösungen ohne Ausbau vorgezogen werden.

### **5.7.2 Fahrzeuge**

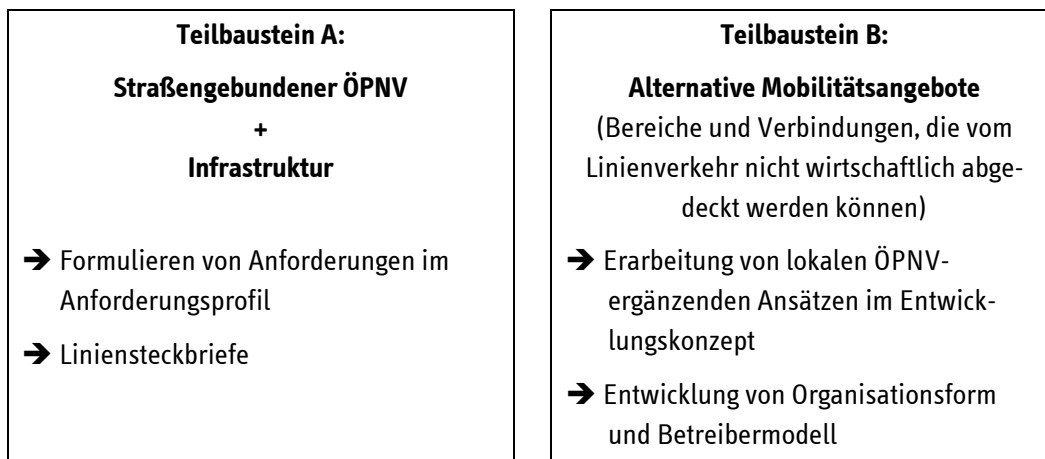
Für Fahrzeuge auf „Sonstigen Regionallinien“ und Linien mit unregelmäßiger Bedienung (beide Fahrzeugkategorie III), für Ergänzungsverkehre und Einsatzfahrten (Fahrzeugkategorie IV) sowie für BürgerBus-, TaxiBus- und AST-Verkehre können in den Vorabbekanntmachungen linienspezifisch Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit formuliert werden, soweit diese Linien keine besonderen Ansprüche unter dem Gesichtspunkt der Inklusion aufweisen.

## 6 Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil nimmt bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine elementare Bedeutung ein. Die hier definierten Qualitätsstandards konkretisieren die Vorstellungen des Aufgabenträgers von einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Die Qualitätsstandards beschreiben den Zielzustand des ÖPNV-Angebotes nach Art und Umfang, dienen als Maßstab für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrsangebots und gelten grundsätzlich für das gesamte ÖPNV-Angebot **im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers**.

Darüber hinaus soll im 3. Nahverkehrsplan des Kreises Coesfeld ein weiterer Fokus auf die sich verändernden Rahmenbedingungen insbesondere im Zuge der demografischen Entwicklung gelegt werden. Hierzu sollen alternative Mobilitätsangebote gestärkt bzw. neu entwickelt werden.

- **Abbildung 10: Bausteine im NVP:**  
**Teilbaustein A – Klassischer ÖPNV (Linienverkehr) / Teilbaustein B – Alternative Mobilitätsangebote**



Das Anforderungsprofil untergliedert sich in drei Hauptteile. Im ersten Teil (Kapitel 6.1 ff.) wird das Leitbild definiert, im zweiten Teil (Kapitel 6.2 ff.) erfolgt die Darstellung der Raum- und Netztypologie als Grundlage für die im dritten Teil (Kapitel 6.3 ff.) definierten Qualitätsstandards.

Das Anforderungsprofil des Kreises Coesfeld richtet sich, mit unterschiedlicher Verbindlichkeit, an verschiedene Maßnahmenträger und Verantwortlichkeiten:

- an die Verkehrsunternehmen mit verbindlichen Vorgaben zur Leistungserstellung und Qualitätserfüllung (Kapitel 6.3.6 bis 6.3.9 sowie 6.3.11 bis 6.3.15),
- an die Städte und Gemeinden sowie an die Straßenbaulastträger mit der Empfehlung zur einheitlichen Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, insbesondere im Hinblick auf die Schaffung der „vollständige Barrierefreiheit“ (Kapitel 5),
- an die Genehmigungsbehörde mit der Definition der „ausreichenden Bedienung“,

- an sich selbst als Aufgabenträger mit der Eigenbindung bzgl. der Zielerreichung des Leitbildes (Kapitel 6.1) und zur Erfüllung der festgelegten Bedienungsstandards (Kapitel 6.3.1 bis 6.3.6).

Im Folgenden werden die Ziele und Beurteilungsmerkmale des Anforderungsprofils nach Themenfeldern geordnet dargestellt. Die Grundlage bilden dabei die im zweiten Nahverkehrsplan des Kreises Coesfeld benannten Themenfelder und formulierten Standards. Es werden zusätzlich auch neue Themenfelder aufgenommen, bestehende Standards werden überprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls neu abgeleitet.

## 6.1 Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Kreis Coesfeld

Im Münsterland besteht eine Angebots- und Beförderungsqualität im ÖPNV, welche - im Vergleich zu anderen Regionen mit ähnlicher Struktur – grundsätzlich als überdurchschnittlich gut bewertet werden kann. Der Bevölkerung und den Gästen wird ein ÖPNV-Angebot geboten, das zu den verschiedenen Tageszeiten und für die verschiedenen Zielgruppen eine umfassende Nutzbarkeit gewährleistet.

In den letzten Jahren wurde ein Bedienungsmodell entwickelt, welches am Markt etabliert ist und mit seiner Produktpalette ein differenziertes Angebot für unterschiedliche Zielgruppen gewährleistet.

### 6.1.1 Allgemeine Grundsätze der Weiterentwicklung des ÖPNV

Schwerpunkt der Erstellung des Dritten Nahverkehrsplans ist die Weiterentwicklung des ÖPNV als Bindeglied der Gesamtmobilität im Raum, wobei die gemeinsame Betrachtung des sich ergänzenden Angebots durch Bus und Bahn essentieller Bestandteil ist. Der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV verfolgt dabei eine Ausgestaltung des ÖPNV mit folgenden Hauptanforderungen:

- Sicherung, Pflege und zielgerichtete Weiterentwicklung der Angebote und Qualitäten im straßengebundenen ÖPNV, insbesondere im hochwertigen SchnellBus-Netz,
- Entwicklung alternativer Mobilitätsangebote für Gebiete mit schwacher Nachfrage  
→ zusätzliche alternative Mobilitätsangebote bedürfen einer zusätzlichen Finanzierung,
- Enge Verzahnung der Siedlungs- und ÖPNV-Planung bei jeglichen Planungen – einschließlich der Schulentwicklungsplanung und vergleichbaren raumbedeutsamen Planungen,
- Gewährleistung einer (barrierefreien) Mobilität auch ohne verfügbares KFZ als wesentlicher Standortfaktor,
- Mindestens Stabilisierung, angestrebt ist eine Erhöhung des Modal Split Anteils (SPNV + ÖPNV) und Steigerung weiterer umweltfreundlicher und effizienter Ver-

kehrsmodi, wie bspw. dem Rad- und Fußverkehr, Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in Zusammenarbeit aller relevanten Akteure (u. a. Kreis, Gemeinden/Städte, SPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreter) in einem langfristig angelegten Realisierungsprozess,

- Verbesserung der Mobilität unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte. Eine signifikante Erhöhung der Fahrgastnachfrage im straßengebundenen ÖPNV erfordert eine zusätzliche Finanzierung,
- Förderung des ÖPNV zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und der Schadstoffbelastungen durch die technische Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte und Verkehrsverlagerungen vom MIV zum ÖPNV.

### **6.1.2 Schwerpunkte der Weiterentwicklung des ÖPNV**

Aus den dargestellten Grundsätzen der Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Coesfeld lassen sich für die nächsten Jahre folgende zentralen Handlungsfelder ableiten:

- Marktgerechte Weiterentwicklung des öffentlichen Mobilitätssystems mit stärkerer Ausprägung und Etablierung von transparenten und vermarktbareren Bedienungsrelationen. Berücksichtigung der überkreislichen Verflechtungen,
- wirksame Maßnahmen zur Verkürzung der Reisezeiten, der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität (insbesondere im Stadtgebiet Münster),
- Verbesserung und Ausbau der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV an ausgewählten Verknüpfungspunkten im Kreis Coesfeld (SPNV, Regionalverkehr, Stadtverkehr),
- Verbesserung und Ausbau der Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV und den ergänzenden Mobilitätsangeboten,
- Gewährleistung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen,
- Berücksichtigung der gesellschaftlichen Vernetzung und Digitalisierung insbesondere im Ticketing und der Fahrgastinformation, nach dem sich entwickelnden „Stand der Technik“ (keine „Insellösungen“),
- Gezielte Verbesserung der Fahrzeugqualität und Haltestellenausstattung bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation,
- Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei allen verkehrs-, regional- und stadtplanerischen Entwicklungen und Veränderungen,
- Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit im ÖPNV durch geeignete Maßnahmen, z. B. durch Einsehbarkeit der Fahrzeuge und Haltestellen,
- Prüfung von langfristigen Entwicklungsvorhaben im Schienenpersonenverkehr und entsprechender Ausrichtung des straßengebundenen ÖPNV,
- Berücksichtigung der Belange des Fahrpersonals bspw. zu den Themenfeldern Schulungen, Sicherheit und Verdienst,

- Implementierung von erweiterten Instrumenten zur Qualitätsmessung, -sicherung und -kontrolle.

Bezug nehmend auf § 8 des ÖPNVG NRW ([...]“Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (Modal Split) benennen.“) und dem in Abbildung 6 dargestellten aktuellen Modal Split, formuliert der Kreis Coesfeld folgendes Ziel:

- Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs (inkl. SPNV) am Gesamtverkehr soll bis 2025 im Kreis Coesfeld im heutigen Niveau von 6 % stabilisiert werden. Langfristig mit einem Planungshorizont nach 2030 wird, unter Zugrundelegung der heutigen verkehrs-, ordnungs- und preispolitischen Rahmenbedingungen, ein Ausbau angestrebt. Um den heutigen Anteil mindestens zu stabilisieren bzw. sogar auszubauen ist ein Ausbau des ÖV-Systems erforderlich, um zum einen eine höhere Attraktivität anbieten zu können und zum anderen das mit der Erhöhung des Modal-Split-Anteils einhergehende Fahrgastwachstum abwickeln zu können. Das Erreichen dieses Ziels liegt nicht ausschließlich im Handlungsbereich des Kreises, sondern ist maßgeblich auch von den Planungen des NWL im SPNV und von der finanziellen Unterstützung des Bundes und des Landes abhängig.

### 6.1.3 Produktpolitik und ÖPNV-Angebot

Die im Münsterland bestehende Produktpalette ist zu pflegen. Der SchnellBus ist das Premium-Produkt im Münsterland. Der RegioBus wird als Produkt des ÖPNV-Grundnetzes im Münsterland gestärkt.

Das Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs im Kreisgebiet bildet der Schienenpersonenverkehr, der in schienenfernen Räumen durch Schnell- bzw. RegioBus-Linien ergänzt wird. Weitere Buslinien nehmen die Aufgabe der flächenhaften Erschließung sowie – in wichtigen, nicht im Schienenverkehr bedienten Relationen – der Verbindung zwischen zentralen Orten sowie der Anbindung der Ortsteile an die Hauptorte wahr; dabei sind Erschließungs- und Verbindungsfunktionen so weit als möglich zu entflechten. Die Erschließungsfunktion kann auch durch ergänzende Mobilitätsangebote wie z. B. Bike+Ride abgedeckt werden.

Schienen- und Busangebote sind so aufeinander abzustimmen, dass in den Hauptnachfragerelationen bzw. -zeiten zuverlässige Umsteigeverbindungen mit kurzen Gesamtreisezeiten gewährleistet werden. Das Angebot ist so zu bemessen, dass große Teile der Mobilitätsnachfrage für sämtliche Wegezwecke mit dem ÖPNV in angemessener Qualität befriedigt werden können; örtliche und teilräumliche Besonderheiten (z. B. besondere Arbeitsplatzschwerpunkte, Räume mit besonderen demographischen Herausforderungen, naturräumliche Barrieren etc.) sind bei der Angebots- und Infrastrukturausstattung ggf. zu berücksichtigen. Auf besonders gering nachgefragten Relationen sind ehrenamtlich initiierte Angebotsformen wie der Bürgerbus begrüßenswert. Bürgerbusverkehre sollen dabei das reguläre ÖPNV-Angebot ergänzen und nicht in Konkurrenz dazu treten.



### **6.1.4 Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen**

Das öffentliche Verkehrsangebot soll die wesentlichen Mobilitätsbedürfnisse zur Zufriedenheit der Bürger erfüllen können. Hierfür sind Informationen über das Angebot und den Zugang essenziell. Folgende Aktivitätsfelder im Bereich Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen (mit teilweise zeitlich unterschiedlichem Entwicklungshorizont) sind von zentraler Bedeutung:

- Stärkung und Weiterentwicklung der Fahrgastinformationen, insbesondere an Haltestellen, in öffentlichen Einrichtungen mit starkem ÖPNV-Bezug sowie in den Fahrzeugen, zur aktuellen Betriebslage (Ist-Daten zu Abfahrtszeiten, Verspätungen usw.), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld. Als Informationsmedien sind alle Kanäle (Aushänge, Ansagen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet) zu nutzen. Ziel ist es, ein möglichst einheitliches Informationsdesign auf der Basis einer Informationsplattform für das gesamte Münsterland weiter auszubauen.
- Stärkung des zielgruppenorientierten Marketings durch leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen (Mobilitätsmanagement) in Abstimmung mit dem ZVM.
- Forcierung der Nutzung der Nahverkehrsangebote im Freizeitverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote und Zusatznutzen.

### **6.1.5 Zusammenarbeit der Akteure im öffentlichen Verkehr im Münsterland**

Um die Qualität und Attraktivität des Produktes ÖPNV zu sichern und zu verbessern, müssen alle Akteure im ÖPNV – Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden und weitere Beteiligte wie z. B. Tourismusverbände, Bürgerbusvereine und Anbieter ergänzender Mobilitätsangebote – kooperativ und in effizienten Strukturen zusammenarbeiten. Über ÖPNV-relevante Veränderungen im Kreis Coesfeld (z. B. zu Straßenbauarbeiten, Ausweisung und Erschließung neuer Wohn- und Arbeitsplatzstandorte, Angebotsveränderungen, Einführung neuer Mobilitätsangebote) sollen alle betroffenen Akteure rechtzeitig informiert und beteiligt werden.

Die traditionell enge Zusammenarbeit der Aufgabenträger im Verkehrsraum Münsterland basiert auf den intensiven verkehrlichen Verflechtungen und der gemeinsamen Verantwortung für das kommunale Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM).

Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße haben die Kreise Borken, Coesfeld und Warendorf im Jahr 2006 als gemeinsame Regie- und Bestelleinheit die ÖPNV-Facheinheit „Regionale Nahverkehrsge-

meinschaft“ (RNVG) gegründet. Daraus entstand im Jahr 2012 den ZVM Fachbereich Bus im Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM). Mit dem Kreis Steinfurt bestehen intensive Abstimmungsprozesse zu den Fragen der Ausgestaltung des ÖPNV.

Die wesentlichen künftigen Zielsetzungen bleiben unabhängig von der Organisationsstruktur die gegenseitigen Abstimmungen in den Bereichen

- Angebots- und Tarifgestaltung,
- Entwicklung einer einheitlichen, münsterlandweiten Produktpalette und
- Definition einheitlicher verkehrsunternehmensunabhängiger Qualitätsmerkmale.

## 6.2 Raum- und Netztypologie

### 6.2.1 Siedlungsstrukturelle Gliederung des Kreises Coesfeld

Wesentliche Grundlage für die Erarbeitung von Qualitätsstandards für das kreisweite ÖPNV-Angebot und dessen räumliche Differenzierung ist die Gliederung des Kreisgebietes nach einheitlichen raum- und siedlungsstrukturellen Kriterien. Damit wird insbesondere die unterschiedliche verkehrliche Bedeutung der Städte und Gemeinden (sowie innerhalb derer der Kernbereiche, Stadt- und Ortsteile) und die Beziehungen zwischen diesen Städten und Gemeinden untereinander berücksichtigt.

In Anlehnung an den Gliederungsansatz des zweiten Nahverkehrsplans des Kreises Coesfeld sowie an die zentralörtliche Gliederung des Landesentwicklungsplanes werden die Städte und Gemeinden in drei Gemeindetypen unterteilt<sup>34</sup>:

- (benachbarte) Oberzentren,
- Mittelzentren,
- Grundzentren,

Die Gliederung berücksichtigt

- die unterschiedliche Konzentration in den Bereichen Arbeit/ Wohnen/ Freizeit/ Einkauf/ Bildung,
- die Bevölkerungsgröße sowie
- das Vorhandensein regional bedeutsamer Institutionen.

In der folgenden Tabelle 9 wird die raumplanerische Kategorisierung der Städte und Gemeinden im Kreis Coesfeld dargestellt.

<sup>34</sup> Landesentwicklungsplan NRW.

■ **Tabelle 9: Gemeindetypologie im Kreis Coesfeld**

	<b>(benachbartes) Oberzentrum (OZ)</b>	<b>Mittelzentrum (MZ)</b>	<b>Grundzentrum (GZ)</b>
<b>Kreis Coesfeld</b>	Münster Dortmund Essen	Coesfeld Dülmen Lüdinghausen	Ascheberg Billerbeck Havixbeck Nordkirchen Nottuln Olfen Rosendahl Senden

■ **Karte 7: Hierarchie der Verkehrsbeziehungen**

### 6.2.2 Hierarchisierung des regionalen ÖPNV-Netzes

Aufbauend auf der siedlungsstrukturellen Gliederung, den Pendlerrelationen und den heutigen Nachfragekennziffern – soweit vorliegend - wird die Netzhierarchie für den regionalen ÖPNV abgeleitet, die insbesondere für die Formulierung der Qualitätsstandards der Bedienungsqualität des ÖPNV-Angebots von Bedeutung ist.

Hierzu werden die verfügbaren quantitativen Basisdaten (Ortskategorien mit Einwohnerzahlen, Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Pendler) verwendet für die Bewertung der Relationen zwischen den Städten und Gemeinden innerhalb des Kreises Coesfeld sowie zu ausgewählten Zielen außerhalb des Kreises. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass mit der Darstellung und Verwendung der Pendlerdaten nur ein Teil der Potenziale zwischen zwei Orten quantitativ ableitbar ist. Weitere Mobilitätswege z. B. im Versorgungs- und Freizeitverkehr sowie Schülerrelationen spielen ebenfalls eine wichtige Rolle bei der Festlegung der Verkehrskorridore, auch wenn für diese Wege nur eingeschränkt Daten vorliegen. Hierzu erfolgt bei den relevanten Verbindungen eine qualitative Einschätzung und Bewertung, sofern keine aussagekräftige Datengrundlage herangezogen werden kann.

Für die Kategorisierung der Verkehrskorridore wird für den Kreis Coesfeld nachfolgende Differenzierung vorgenommen:

■ **Tabelle 10: Hierarchie der Verkehrskorridore im regionalen ÖPNV-Netz**

<b>Korridorkategorie</b>	<b>Charakterisierung</b>
<b>Achse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direkte Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial, z. B. Relationen zwischen Ober- und Mittelzentren und zwischen Mittelzentren mit ausgeprägten Verkehrsverflechtungen</li> <li>• Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors in der Regel nur auf direktem Linienweg übernommen; bedeutende</li> </ul>

Korridorkategorie	Charakterisierung
	Sonderziele können hiervon ausgenommen werden
<b>Hauptverbindung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Möglichst direkte Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial, können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen, z. B. Relationen zwischen Ober- und Mittelzentren, zwischen Mittelzentren, zwischen Grundzentren und Oberzentren und zwischen Mittel- und Grundzentren, mit bedeutenden Verkehrsverflechtungen</li> </ul>
<b>Grundverbindung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbindungen mit mittlerem Nachfragepotenzial bzw. moderaten Verkehrsverflechtungen, z. B. gemeindeübergreifende Verbindungen</li> </ul>
<b>Ergänzungsverbindungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbindungen mit vergleichsweise geringem oder zeitlichem (bzw. saisonal) begrenztem Nachfragepotenzial bzw. Verkehrsverflechtungen</li> </ul>

### 6.3 Qualitätsvorgaben an die Ausgestaltung des ÖPNV im Kreis Coesfeld

Die Qualitätsstandards sind für alle Linien, für die der Kreis Coesfeld Aufgabenträger ist, verbindlich. Sie bieten den betreibenden Verkehrsunternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Entwicklung. Für einbrechende Linien anderer Aufgabenträgerschaft strebt der Kreis die Erfüllung dieser Standards in den Abstimmungen mit dem zuständigen Aufgabenträger an.

Mit der Definition der Qualitätsstandards werden verschiedene Ziele verfolgt:

#### A) Qualitätssicherung

- Eine Bewertung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes erfolgt im Rahmen der Nahverkehrsplanung anhand klar formulierter Qualitätsstandards.
- Die aufgrund der Qualitätsstandards ermittelten Defizite (im Rahmen der Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots) werden hinsichtlich ihres Handlungsbedarfes für eine Beseitigung der Defizite bewertet. Unter Beachtung der Zielsetzungen stellt der Handlungsbedarf eine wesentliche Basis für die Erarbeitung von zielgerichteten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems dar.
- Qualitätsstandards sind die Basis für eine effiziente Erfolgskontrolle der vergebenen Verkehre durch den Aufgabenträger und sind Bedingung für die Ausgestaltung eigenwirtschaftlicher Anträge sowie Bestandteil von Verkehrsverträgen.

## **B) Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung**

- Auf Grundlage der Qualitätsvorgaben wird ein einheitliches und angemessenes Angebot im ÖPNV im Kreis Coesfeld gewährleistet.

## **C) Nahverkehrsplan als Grundlage für die Vergabe der Verkehrsleistungen**

- Damit der Nahverkehrsplan rechtssicher als Grundlage für zukünftige Vergabeverfahren dienen kann, muss er die Qualitäten betreiberneutral beschreiben und festlegen.

Die Ableitung der im Folgenden dargestellten Qualitätsstandards erfolgt auf folgenden Grundlagen:

- Qualitätsstandards des zweiten Nahverkehrsplans Kreis Coesfeld.
- Qualitätsstandards der Vorabbekanntmachungen und Ausschreibungen der Kreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf.
- Anerkannte wissenschaftliche und brancheninterne Empfehlungen zur Ausgestaltung der Qualitätsstandards im öffentlichen Personennahverkehr. Insbesondere sind hier die Veröffentlichungen der FGSV und des VDV zu nennen.
- Raum- und siedlungsstrukturelle Entwicklungen, gesellschaftliche und demografische Veränderungen, geänderte Rahmenbedingungen im Bereich der Arbeits- und Freizeitzeiten bzw. entsprechender Verhaltensanpassungen.

### **6.3.1 Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung**

Unter „ausreichender Verkehrsbedienung“ wird die im öffentlichen Verkehrsinteresse angemessene Bedienung durch ÖPNV-Leistungen verstanden. Der Begriff bezieht sich dabei weitreichend auf alle Merkmale der Verkehrsbedienung und -erstellung, nicht nur die Bedienungshäufigkeit, sondern auch auf die Durchführungsqualität, die Fahrzeug- und Personalanforderungen, die Umweltaspekte und die Verkehrsintegration.

Mit der Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 ist in § 8, Abs. 3 Satz 2 ausdrücklich geregelt, dass der Aufgabenträger *„Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“* definiert. Der Aufgabenträger kann somit im Nahverkehrsplan sämtliche Kriterien der Verkehrsbedienung festlegen und hat dabei einen großen Ermessensspielraum. Es handelt sich um eine vom jeweiligen Aufgabenträger spezifisch vorzunehmende, planungshoheitliche Festlegung. Die Genehmigungsbehörde hat demgegenüber keinen eigenen Spielraum zur Beurteilung der ausreichenden Bedienung.<sup>35</sup>

Im Falle einer Vergabe der Verkehrsdienste müssen also die vom Aufgabenträger definierten Anforderungen mindestens erfüllt werden. Dies gilt auch für konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge, über die die Genehmigungsbehörde zu entscheiden hat: „Die Genehmi-

<sup>35</sup> Sibylle Barth in Recht des ÖPNV, Praxishandbuch für den Nahverkehr mit VO (EG) Nr. 1370/2007, PBefG und ÖPNV-Gesetze der Länder; Band 2 Kommentar, S. 273 (Dr. Hubertus Baumeister, Hamburg 2013).

gung ist zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht.“ (§ 13 Absatz 2a PBefG, Satz 3). Abweichungen, die als „wesentlich“ gelten, definieren die Sätze 4 und 5 der Norm: „Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen, für die ein Ausgleich nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gezahlt werden soll.“ (§ 13 Absatz 2a PBefG, Sätze 4 und 5).

Im vorliegenden NVP ist die ausreichende Verkehrsbedienung sowohl hinsichtlich der Quantität (Bedienungszeiten und Taktfrequenz) als auch in der Qualität (siehe Kapitel 6.3.2) abgebildet. Sie stellen das bisherige Verkehrsangebot inklusive der anstehenden heute schon geplanten konkreten Angebotsentwicklungen dar. Das in den Liniensteckbriefen (siehe Anlagenband II) beschriebene Verkehrsangebot darf, soweit in den Vorabbekanntmachungen bzw. in den Vergabeunterlagen keine anderen Regelungen formuliert sind, nicht ohne eine vorherige erneute Absichtserklärung des Aufgabenträgers unterschritten werden.

### 6.3.2 Qualitätsanforderungen und Bewertungskriterien im Überblick

Die Qualitätsanforderungen werden differenziert für die nachfolgenden Themenfelder formuliert:

- Verkehrstage und Verkehrszeiten,
- Erschließungsqualität,
- Bedienungsqualität,
- Verbindungsqualität und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln,
- Anforderung an die Netz- und Fahrplangestaltung,
- Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit,
- Qualitätsanforderungen Haltestellen,
- Qualitätsanforderungen Fahrzeuge,
- Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards,
- Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement,
- Anforderungen an Information und Vertrieb,
- Anforderungen an das Marketing,
- Anforderungen an das Qualitätscontrolling,
- Tarif,
- Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement.

### 6.3.3 Definition der Verkehrstage und Verkehrszeiten

Zur Festlegung der **zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes** werden Verkehrstage und Verkehrszeiten definiert. Folgende Verkehrstage werden aufgrund des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens der Fahrgäste an den einzelnen Wochentagen separat betrachtet:

- Montag – Freitag (Mo-Fr),
- Samstag (Sa),
- Sonn- und Feiertag (So+Fei).

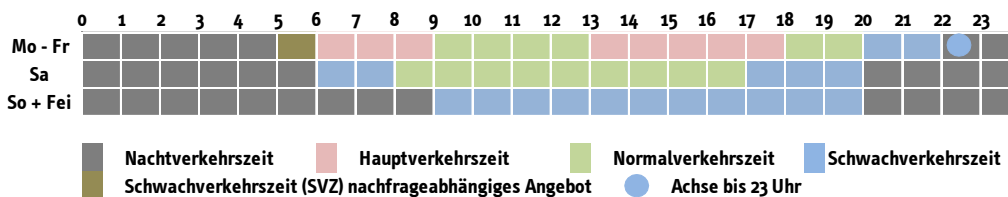
Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z. B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt sind. Es wird unterschieden zwischen:

- Hauptverkehrszeit (HVZ),
- Normalverkehrszeit (NVZ),
- Schwachverkehrszeit (SVZ),
- Nachtverkehrszeit (NaVZ),

■ **Tabelle 11: Definition der Verkehrszeiten**

Verkehrstag	Zeitfenster	Abk.	Verkehrszeit
Montag – Freitag	05:00 – 06:00 Uhr	SVZ I	Schwachverkehrszeit
	06:00 – 09:00 Uhr	HVZ I	Hauptverkehrszeit
	09:00 – 13:00 Uhr	NVZ I	Normalverkehrszeit
	13:00 – 18:00 Uhr	HVZ II	Hauptverkehrszeit
	18:00 – 20:00 Uhr	NVZ II	Normalverkehrszeit
	20:00 – 22:00 Uhr* **	SVZ II	Schwachverkehrszeit
	00:00 – 05:00 Uhr 22:00 – 24:00 Uhr	NaVZ	Nachtverkehrszeit
Samstag	06:00 – 08:00 Uhr	SVZ I	Schwachverkehrszeit
	08:00 – 17:00 Uhr	NVZ	Normalverkehrszeit
	17:00 – 20:00 Uhr	SVZ II	Schwachverkehrszeit
	00:00 – 06:00 Uhr 20:00 – 24:00 Uhr	NaVZ	Nachtverkehrszeit
Sonn- und Feiertag	09:00 – 20:00 Uhr	SVZ	Schwachverkehrszeit
	00:00 – 09:00 Uhr 20:00 – 24:00 Uhr	NaVZ	Nachtverkehrszeit

■ **Abbildung 11: Übersicht über die Verkehrszeiten**



\*Eine Rückfahrt nach 20 Uhr aus dem Ober- oder Mittelzentrum muss möglich sein

\*\* Achsen bis 23 Uhr (in Anlehnung an Bedienung im SPNV)

An den Verkehrstagen Montag bis Freitag besteht für bestimmte Linien bzw. Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion in Richtung arbeitsplatzintensiver Zentren bereits vor 06:00 Uhr ein Fahrtenbedarf. Ein kreisweiter Standard wird aufgrund der häufig lastrichtungsbezogenen Bedeutung sowie der fehlenden kreisweiten Allgemeingültigkeit nicht definiert, die Relationen mit erkennbarem Bedarf werden jedoch über die Definition des konkreten Verkehrsangebotes in den Liniensteckbriefen entsprechend berücksichtigt.

In der vorangestellten Tabelle 11 werden die Verkehrstage in die verschiedenen Verkehrszeiten unterteilt. Die Zeitfenster definieren die Gültigkeit der Verkehrszeiten am jeweiligen Verkehrstag. Die Anwendung der Verkehrstage und Verkehrszeiten gilt grundsätzlich im gesamten Kreis Coesfeld. Dem gesamten ÖPNV-Angebot liegt somit diese Gliederung zu Grunde.

Nur **in begründeten Einzelfällen kann ein Abweichen** von den dargestellten Verkehrstagen und Verkehrszeiten vorgesehen werden. Dies gilt insbesondere für Angebote zur NaVZ<sup>36</sup>, Angebote zur stärkeren Berücksichtigung von Schichtzeiten im Berufsverkehr oder für die Belange der ausschließlichen Schülerbeförderung sowie zur besseren Abbildung der spezifischen, örtlichen ÖPNV-Nachfrage am Wochenende und an Feiertagen.

### 6.3.4 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Unter Erschließung versteht man die **räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV** über eine Zugangsstelle (z. B. eine Haltestelle im Busverkehr oder einen Bahnhof im Schienenverkehr). Maßgeblich für die Qualität ist die fußläufige Entfernung zur Haltestelle. Mit zunehmender Entfernung zur nächsten Haltestelle wird die Nutzung des dort verkehrenden ÖPNV-Angebotes immer unattraktiver. Neben dem rein körperlichen Aufwand für den Weg zur/von der Haltestelle spielt der Zeitaufwand eine wichtige Rolle: Mit wachsender Fußweglänge steigt die Gesamtreisedauer für eine Fahrt mit dem ÖPNV überproportional an und wird damit nicht mehr konkurrenzfähig. Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte sollen deshalb möglichst gut mit Bushaltestellen erschlossen sein.

<sup>36</sup> Ein Angebot in den Nachtverkehrszeiten spricht insbesondere Fahrgäste im Freizeitverkehr an. Die relevante Nachfrage ist im Kreis Coesfeld nur auf Achsen und Hauptverbindungen zwischen den Zentren größerer Städte gegeben. Die Bedienung in dieser Zeit konzentriert sich auf die nachfragestärkeren Nächte Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und ggf. in den Nächten vor Feiertagen auf Hauptrelationen.



Veröffentlichungen des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen empfehlen für die Bewertung der Erschließungsqualität von Zugangsstellen im ÖPNV die Definition von (kartographischen) Einzugsbereichen um die Haltestellen und Bahnhöfe.

Grundsätzlich sind alle Gebiete und Ziele des Kreises über eine Zugangsstelle durch den ÖPNV zu erschließen. Ausnahmen hiervon gelten für sehr kleine Wohngebiete und disperse Streusiedlungen mit weniger als 200 Einwohnern, die abseits definierter Verbindungen liegen (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Für diese abseits gelegenen sehr kleinen Siedlungsgebiete ist eine wirtschaftliche ÖPNV-Anbindung in den meisten Fällen nicht möglich.

Im Kreisgebiet wird die Größe der Einzugsbereiche einheitlich jeweils für Bahnhöfe und Bushaltestellen definiert, mit Ausnahme der Erschließung in zentralen Bereichen der Mittel- und Grundzentren, wo aufgrund der hohen Nutzungsdichte und entsprechend höherer Anforderungen an die Erreichbarkeit kleinere Einzugsbereiche vorgesehen werden:

■ **Tabelle 12: Haltestelleneinzugsbereiche**

Kategorie	Anforderungen / Messgrößen
Räumliche Erschließung mit dem ÖPNV	<p>Erschließung der Siedlungsbereiche durch Haltestellen in einem Einzugsbereich von maximal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 300 m: bei Bushaltestellen in zentralen Bereichen von Mittel- und Grundzentren</li> <li>• 500 m: bei Bushaltestellen (außerhalb der zentralen Bereiche von Mittel- und Grundzentren)</li> <li>• 1.000 m: bei Stationen des SPNV</li> <li>• 3.000 m: bei Stationen des SPNV und ÖPNV mit qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen</li> </ul>

Ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet oder ein Ortsteil gelten dann als erschlossen, wenn mindestens 80 Prozent der Bebauung in die Haltestelleneinzugsbereiche entfallen.<sup>37</sup>

Abweichungen von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen festgelegt werden. Folgende Aspekte sind dabei von besonderer Bedeutung:

- Bei der Bewertung der Erschließungsqualität sind in Abhängigkeit der topographischen Bedingungen (z. B. starke Steigungsstrecken zwischen Wohnvierteln und der nächstgelegenen Haltestelle) oder in Hinblick auf Elemente mit starker Barrierewirkung (z. B. Gewässer oder Schienenstrecken) im Einzelfall abweichende Standards für den Haltestelleneinzugsbereich zu berücksichtigen.
- Für Siedlungsbereiche (auch mit mehr als 200 Einwohnern) und Gewerbestandorte, die nur sehr aufwändig erschlossen werden können, ist zu prüfen, ob für bestimmte

<sup>37</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (Ausgabe 2010).

Nutzergruppen eine Verbesserung der Anbindung über eine nahegelegene ÖPNV-Zugangsstelle mit dem Fahrrad erreicht werden kann<sup>38</sup>. Die Einrichtung von qualitativ hochwertigen und diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen, mit etwaigen Sonderausstattungen wie Ladestationen für Elektrofahrräder und/ oder Leihfahrräder, kann die Erschließungswirkung einer Haltestelle deutlich erhöhen.

### 6.3.5 Anforderungen an die Bedienungsqualität

Unter Bedienungsqualität wird die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer verstanden. Dabei sind vor allem die Kriterien **Angebotshäufigkeit** (Fahrtenzahl innerhalb eines Zeitfensters) **und Regelmäßigkeit** (vertaktetes Fahrtenangebot mit wiederkehrend gleichen Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten) von Bedeutung.

Die Standards zur Bedienungsqualität gelten grundsätzlich im gesamten Kreis auf den jeweils definierten Relationen im regionalen Liniennetz. Hierzu wird eine **Mindestbedienung für jede Netzkategorie, differenziert nach Verkehrszeiten**, formuliert. Diese gilt unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung handelt. Zu beachten ist, dass sich das Bedienungsangebot sowohl aus dem Fahrplanangebot (Bus und Bahn) einer einzelnen Linie als auch durch das Angebot sich überlagernder und in ihrem Fahrtenangebot aufeinander abgestimmten Linien (auch abschnittsweise) ergeben kann.

Für den Kunden ist ein im festen Takt verkehrendes ÖPNV-Angebot maßgeblich für die Merkbarkeit des Fahrplans. Gleichzeitig ist ein fester Takt bedeutend für die Planung und Sicherung von über den ganzen Tag gleichen Anschlüssen durch die Verkehrsunternehmen. Im Kreis Coesfeld ist im SPNV ein Fahrplanangebot im 60- bzw. 30-Minuten-Takt vorherrschend. Wegen der leichten Merkbarkeit des Angebotes ist daher auch im Busnetz das **Takt-raster von 30/ 60/ 120 Minuten** beizubehalten bzw. weiterzuentwickeln.

Wo nicht andere planerische Ziele (Herstellung von Umsteigemöglichkeiten bzw. Anschlüssen) entgegenstehen, sind die Fahrpläne von sich überlagernden Linien so aufeinander abzustimmen, dass es zu einer **Taktverdichtung** kommt, also das z. B. in einem von zwei im 60-Minuten-Takt verkehrenden Linien bedienten Streckenabschnitt die Linien um 30 Minuten versetzt verkehren, sodass ein 30-Minuten-Takt besteht. Bei einer Linien-Bedienung im 120-Minuten-Takt ist bei der Planung besonderes Augenmerk auf Anschlüsse zu legen, um z. B. den Umstieg zwischen zwei im 120-Minuten-Takt verkehrenden Linien zu gewährleisten.

In der folgenden Tabelle werden die Standards der Bedienungsqualität im Kreis Coesfeld definiert.

<sup>38</sup> Hinweis: In diesem Fall sind Rückfallebenen für Menschen, die nicht das Fahrrad nutzen können oder wollen, vorzusehen.

■ **Tabelle 13: Anforderungen Bedienungsqualität im Kreis Coesfeld**

Netzkategorien im regionalen Liniennetz	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)		
	HVZ Mo-Fr: 06:00 – 09:00 Uhr Mo-Fr: 13:00 – 18:00 Uhr	NVZ Mo-Fr: 09:00 – 13:00 Uhr Mo-Fr: 18:00 – 20:00 Uhr Sa: 08:00 – 17:00 Uhr	SVZ Mo-Fr: 05:00 – 06:00 Uhr Mo-Fr: 20:00 – 22:00 Uhr Sa: 06:00 – 08:00 Uhr Sa: 17:00 – 20:00 Uhr So+Fei: 09:00 – 20:00 Uhr
Achsen	T 30	T 60	T 60
Hauptverbindungen	T 60	T 60	T 120
Grundverbindungen	T 60	T 120	Einzelfallbetrachtung, Festlegung innerhalb der Liniensteckbriefe
Ergänzungsverbindungen	T 120	Einzelfallbetrachtung, Festlegung innerhalb der Liniensteckbriefe	Einzelfallbetrachtung, Festlegung innerhalb der Liniensteckbriefe
Fahrtenangebot an Haltestellen außerhalb der Achsen und Verbindungen			
Erschließungsverkehr innerhalb von Gemeinden/Städten und zu ihren Ortsteilen	<p>Bereiche außerhalb des regionalen Liniennetzes sind mit erschließenden örtlichen Verkehrsangeboten zu bedienen. Dazu zählen unter anderem Ortsverkehre, Schulverkehre, Bürgerbusangebote und weitere alternative Bedienungsformen. Das Angebot dieser Erschließungsverkehre ist bedarfsgerecht auszugestalten. Dabei gilt der Grundsatz, dass nach Möglichkeit diese Verkehre in Abstimmung und in Ergänzung zum Regionalverkehr zu gestalten sind. Das Bedienungsangebot soll sich am heutigen Angebot orientieren. Erfolgreich erprobte Strukturen sind dabei zu festigen und ggf. weiterzuentwickeln. Die potenzielle Erschließung von Ortsteilen durch den regionalen ÖPNV obliegt immer einer Abwägung zwischen Reisezeit (insbesondere für durchfahrende Fahrgäste) und örtlichen Erschließungserfordernissen. Es ist somit im Einzelfall zu entscheiden, welche Bereiche durch den regionalen ÖPNV angefahren werden können und welche nicht. In Bereichen, in denen der regionale ÖPNV dementsprechend Aufgaben des Erschließungsverkehrs in den Städten und Gemeinden nicht übernehmen kann, sind ergänzende Maßnahmen anteilig oder in Gänze durch die Städte und Gemeinden (mit-) zu finanzieren. In Bereichen, in denen eine Erschließung durch den regionalen ÖPNV mit Genehmigungspflicht nach PBefG nicht vorgehalten werden kann, sollen ergänzende Mobilitätsangebote umgesetzt werden (siehe Teil B des NVP).</p>		
<p><b>Erläuterung:</b> Txx = xx-Minuten-Takt; HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Normalverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit.</p> <p><b>Generell:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In der SVZ II, Montag bis Freitag muss eine Rückfahrt aus dem Ober- oder Mittelzentrum möglich sein.</li> <li>• Auf Achsen erfolgt Montag bis Freitag eine Bedienung in der SVZII bis 23 Uhr.</li> <li>• In schwächer nachgefragten Zeiten und Räumen kann eine Bedienung mit bedarfsgesteuerten Angeboten vorgesehen werden, wenn die entsprechenden verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen dies ermöglichen und damit eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung möglich ist. Bestehende Angebote mit bedarfsgesteuerten Verkehren können bei entsprechender Nachfrage in Linienverkehre umgewandelt wer-</li> </ul>			

den.

- Bereiche mit erhöhtem Nachfragepotenzial können häufiger bedient werden.
- An den Verkehrstagen Montag bis Freitag besteht für bestimmte Linien bzw. Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion in Richtung arbeitsplatzintensiver Zentren bereits vor 06:00 Uhr ein Fahrtenbedarf. Ein kreisweiter Standard wird aufgrund der häufig lastrichtungsbezogenen Bedeutung sowie der fehlenden kreisweiten Allgemeingültigkeit nicht definiert, die Relationen mit erkennbarem Bedarf werden jedoch über die Definition des konkreten Verkehrsangebotes in den Liniensteckbriefen entsprechend berücksichtigt.
- Ein kreisweit gültiger Standard für die Bedienung in der NaVZ wird nicht definiert. Auf den SPNV-Strecken wird die Mindestbedienung durch den zuständigen SPNV-Aufgabenträger festgelegt. Bei erkennbarem Bedarf sind Angebote für bestimmte Relationen im straßengebundenen ÖPNV durch Kreis, Städte und Gemeinden sowie mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen und aufzunehmen.

In einzelnen Netzabschnitten kann die **parallele Bedienung** mehrerer Linien, insbesondere auch von SPNV-Linien und Bus-Linien zu einem höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der dargestellten Bedienstungsstandards erforderlich wäre. Dies ist nicht zwangsläufig als Indiz für eine Überbedienung zu werten. Vielmehr wird dadurch folgenden Aspekten Beachtung geschenkt:

- Vermeiden des Brechens von Linien kurz vor dem Erreichen wichtiger Ziele und Verknüpfungspunkten,
- parallele Bedienung aus Kapazitätsgründen aufgrund hoher Nachfrage sowie
- Erschließung und Bedienung von Bereichen ohne SPNV-Haltepunkt

**Abweichungen** von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt werden.

Dies gilt bspw. für Ausnahmefälle, z. B. Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln oder aufgrund spezieller Fahrgastbedarfe (z. B. zu Zeiten mit erhöhtem Schüleraufkommen). Hier kann von der festen Taktfolge abgewichen werden. Diese Abweichungen sind jedoch im Einzelfall für bestimmte Linien und Fahrten zu prüfen, wenn dadurch für die Mehrzahl der betroffenen Fahrgäste eine Verbesserung des Gesamtangebots verbunden ist.

Weitere räumlich strukturelle Besonderheiten, die das Abweichen von den festgelegten Qualitätsstandards erforderlich machen können, sind:

- **Große Gewerbestandorte** (Angebotsverdichtung zu Schichtzeiten und zu Arbeitsbeginn und -ende, eingeschränkte Bedienung zur restlichen Zeit),
- **Neubaugebiete** (ÖPNV-Probetrieb in Neubauquartieren im Sinne einer frühzeitigen Kundenbindung),
- **Einzelziele mit besonderer Bedeutung für Versorgung, Tourismus und Freizeit** (Verdichtetes Angebot zu bestimmten Verkehrszeiten zur Befriedigung der Nachfrage und Potenziale im ÖPNV, aber auch Festlegung spezifischer Bedienstungszeiten und Bedienstungsformen).

### 6.3.6 Anforderungen an Verbindungsqualität und an die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die Standards zur Verbindungsqualität beschreiben **die Anforderungen an die Reisezeit einer Verbindung zwischen zwei Orten** und die **Zahl der Umstiege**.

Lange Fahrtzeiten und viele Umsteigevorgänge vermindern die Attraktivität des ÖPNV aus Sicht des Fahrgastes. Ziel für die Nahverkehrsplanung im Kreis Coesfeld ist es daher, die Fahrtzeiten und die Zahl der Umsteigevorgänge so gering wie möglich zu halten. Dennoch kann das ÖPNV-System nicht nur mittels direkter Verbindungen betrieben werden. Im Nahverkehrsplan werden daher Anforderungen definiert, innerhalb derer Fahrgäste ihr Ziel erreichen sollen. Die Anforderungen gelten grundsätzlich auf den Verbindungen vom kleineren Ort zum Hauptnetz, auf den Relationen zum nächstgelegenen Mittelzentrum und den Verbindungen vom Hauptort eines Mittelzentrums zum nächstgelegenen Oberzentrum. Die Formulierung der Zielwerte erfolgt auf Grundlage der Netzkategorien der Netzhierarchie.

■ **Tabelle 14: Zielwerte zur Verbindungsqualität im Kreis Coesfeld<sup>39</sup>**

Kategorie	Zielwerte	
Verbindung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindung der Ortsteile und außenliegenden, in sich geschlossenen Siedlungsbereiche mit 200 - 1.500 EW an das Hauptnetz, ggf. durch ergänzende Mobilitätsangebote</li> <li>• Verbindung der Ortsteile &gt;1.500 EW mit dem nächstgelegenen Mittelzentrum innerhalb von 45 Minuten mit maximal einem Umstieg</li> <li>• Umsteigefreie Verbindung aller Mittelzentren mit dem nächstgelegenen Oberzentrum innerhalb von 90 Minuten (in der HVZ und NVZ)</li> </ul>	
Reisezeitverhältnis ÖPNV/ MIV <sup>40</sup>	Achsen	Reisezeitverhältnis ÖPNV/ MIV von maximal 1,6
	Hauptverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV/ MIV von maximal 1,8
	Grundverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV/ MIV von maximal 2,0
	Ergänzungsverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV/ MIV von maximal 2,0

#### **Anschlüsse an Verknüpfungspunkten**

Bei Umsteigeverbindungen sind an den Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Zug oder zwischen Buslinien untereinander Anschlüsse mit möglichst optimalen Wartezeiten zu gewährleisten. Verknüpfungspunkte sind diejenigen Haltestellen, an denen systematisch Anschlüsse / Übergänge zwischen den verschiedenen Produkten (Bahn, Bus) und Linien geplant und angeboten werden. In der Regel weisen sie neben umsteigenden

<sup>39</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (Ausgabe 2010).

<sup>40</sup> Gemäß: FGSV 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Köln.

Fahrgästen auch aufgrund ihrer zentralen Lage eine besonders hohe Zahl von Ein- und Aussteigern auf. Wesentliches Kennzeichen der Bus-Bus-Verknüpfungspunkte ist, dass Anschlüsse nicht nur geplant sondern auch in der Praxis gesichert werden, z. B. bei Verspätungen.

Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung festgelegt. Aufgrund der spezifischen räumlichen und verkehrlichen Situation der einzelnen Standorte und der damit verbundenen baulichen Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte ergeben sich unterschiedliche Umsteigewege und Umsteigezeiten, die bei der Ausgestaltung der Fahrpläne zu berücksichtigen sind. Im Folgenden sind **die Verknüpfungspunkte dargestellt, die aus konzeptioneller Sicht für das ÖPNV-Gesamtangebot und die Verknüpfung der Teilräume von besonders hoher Relevanz** sind. Für diese werden Umsteigezeiten festgelegt.

Für alle weiteren Verknüpfungspunkte gilt, dass die Linien des ÖPNV ebenfalls sinnvoll aufeinander abzustimmen sind, unter Berücksichtigung, dass Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten gemäß Tabelle 15 Priorität haben. **Integrale Taktfahrpläne** mit tagesdurchgängig einheitlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind im Kreis Coesfeld vor allem auf den Achsen und Hauptverbindungen vorzusehen, die übrigen Taktangebote auf weiteren Relationen daran auszurichten.

■ **Tabelle 15: Definition von Verknüpfungspunkten im Kreis Coesfeld**

Kategorie	Beschreibung	Verknüpfungspunkt
Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen zwischen SPNV und Bus oder Buslinien auf den Hauptlinien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coesfeld, Bahnhof</li> <li>• Havixbeck, Bahnhof</li> <li>• Lüdinghausen, Bahnhof</li> <li>• Lüdinghausen, Busbahnhof</li> <li>• Nottuln, Rhodeplatz</li> <li>• Nordkirchen Capelle, Bahnhof</li> </ul>
Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Weitere Verknüpfungspunkte mit SPNV-/ Bus- und Bus-Bus-Verknüpfung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appelhülsen, Bahnhof</li> <li>• Dülmen, Bahnhof</li> <li>• Lüdinghausen, Zentrum</li> <li>• Senden, Busbahnhof</li> </ul>
Verknüpfungspunkt 3. Ordnung	Nebenumsteigepunkte (insbesondere Umsteigepunkte zwischen Regel- und bedarfsgesteuertem Angebot)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ascheberg, Bahnhof</li> <li>• Billerbeck, Bahnhof</li> <li>• Nordkirchen, Plettenberger Hof</li> <li>• Nottuln-Darup, Alter Hof Schoppmann</li> <li>• Ottmarsbocholt, Dillenbaum/ Bäuerliche</li> <li>• Rosendahl-Osterwick, Hauptstr.</li> </ul>

■ **Tabelle 16: Richtwerte der Anschlussbildung an Verknüpfungspunkten**

	Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Verknüpfungspunkt 3. Ordnung
	(max. Übergangszeiten in Minuten); zu erfüllen für Hauptumsteigerelationen (insbesondere in und aus Richtung der Mittel- und Oberzentren)		
Umsteigen Bus auf SPNV oder zwischen Buslinien bzw. bedarfsgesteuerten Bedienungsformen	bis 10 Minuten	bis 15 Minuten	bis 20 Minuten
	Bei gut einsehbaren Verknüpfungssituationen kann auch eine kürzere Übergangszeit zwischen Buslinien bzw. bedarfsgesteuerten Bedienungsformen vereinbart werden, wenn die Anschlüsse somit durch das Fahrpersonal im Regelfall gewährleistet werden können.		

Bei ausgeprägten Nachfragerelationen, die über Umsteigeverbindungen abgewickelt werden, ist eine Anschlussgarantie zwischen Linien auf den Hauptumsteigerelationen vorzusehen.

Darüber hinaus soll eine betriebliche Anschlusssicherung dafür Sorge tragen, dass insbesondere bei Verkehren mit einem geringeren Fahrtenangebot (60-Minuten-Takt oder seltener) Umsteigebeziehungen auch dann gewährleistet werden können, wenn die Fahrt zum Umsteigepunkt Verspätung hat.

Zur Verbesserung der **inter- und multimodalen Verknüpfung** sind ergänzende bauliche Ausstattungen durch die Baulastträger an den Verknüpfungspunkten anzustreben (vgl. hierzu Kapitel 6.3.17).

Abweichungen von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt werden:

- Von der Anforderung einer betrieblichen Anschlusssicherung bei Taktfolgen von mindestens 60 Minuten kann abgewichen werden, sofern Fahrplan und Betriebskonzept erheblich beeinträchtigt würden.
- Da verschiedene Linien an mehrere Verknüpfungspunkte gebunden sind, können definierte Umsteigezeiten nicht immer an allen Verknüpfungspunkten eingehalten werden. Im Rahmen der linienscharfen Betrachtung sind daher Prioritäten in der Anschlussbildung festzulegen.

### 6.3.7 Anforderung an die Netz- und Fahrplangestaltung und an die Produktprofilierung

Das heute im Münsterland überwiegend vorhandene **übersichtliche und leicht begreifbare Liniennetz im ÖPNV** ist grundsätzlich beizubehalten und ggf. in Teilräumen weiterzuentwickeln. Übergeordnetes Ziel ist die Vorhaltung eines Liniennetzes, in dessen Ausgestaltung auch eine verkehrliche Klassifizierung des Bedienungsangebotes deutlich wird, die z. B. durch eine Unterscheidung der Liniennummern (z. B. vorangestellte Buchstaben für SchnellBusverbindungen oder Linien des Regionalen Hauptnetzes oder Verwendung bestimmter Nummernkreise) erkennbar wird. Diese Differenzierung ist als Bestandteil der Fahrgastinformation entsprechend zu vermarkten. Erfolgreich erprobte Strukturen sind dabei zu festigen und weiterzuentwickeln.

Einzelne Fahrten, die vom regulären Linienweg abweichen, können dann vorgesehen werden, wenn die Bedienung von Einzelzielen (z. B. Schulen, Arbeitsstätten) nur zu wenigen Tageszeiten sinnvoll erscheint. Dies gilt in Ausnahmefällen auch für Achsen und Hauptverbindungen. Wenn möglich sollten zeitlich parallele Fahrten (Verstärker, etc.) den direkten und damit beschleunigten Linienweg bedienen. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen gleich sein, einzelne Schüler-, Verstärker- und Expressfahrten können davon abweichen.

Für ein attraktives, funktionsgerechtes und gleichzeitig wirtschaftlich tragbares Nahverkehrsangebot hat es sich im Münsterland bewährt, das ÖPNV-Angebot nach Verkehrsaufgaben zu differenzieren. Bei der Gestaltung des Liniennetzes ist deshalb darauf zu achten, die Produktpalette weiter zu profilieren. Schnell- und RegioBusse werden wegen ihrer überwiegend raumverbindenden Funktion möglichst direkt, das heißt auf kürzestem Weg und beschleunigt, geführt. Stadt- und Ortsbusse mit überwiegend kleinräumig erschließender Funktion, TaxiBusse, AnrufSammelTaxen und ggf. BürgerBusse sichern die flächendeckende Raumschließung.

Der Einsatz von AnrufSammelTaxen, TaxiBussen und BürgerBussen ist wegen ihrer geringen Kapazität begrenzt. Erfahrungen zeigen, dass der Einsatzbereich dieser Betriebsformen auf kleinere Teilräume sowie i. d. R. auf Zeiten mit schwacher Verkehrsnachfrage beschränkt ist.

Tabelle 17 gibt einen Überblick der bereits im Kreis Coesfeld etablierten Produktformen im ÖPNV. Nicht alle Verkehre sind dabei Produkte, sondern nur die mit ihren Merkmalen klar profilierbaren Angebote.



■ **Tabelle 17: Angebotsformen des Gesamt-ÖPNV im Kreis Coesfeld**

<b>Produkt</b>	<b>Beschreibung</b>
<b>Produkte im SPNV</b>	
RegionalExpress (RE)	Dient der schnellen Verbindung von Regionen und Städten entlang der Hauptverkehrsachsen im Schienenpersonennahverkehr. Er verbindet ausschließlich größere Siedlungskonzentrationen miteinander und fährt als ergänzendes Produkt zur Regionalbahn.
RegionalBahn (RB)	Dient der Flächenerschließung und der Verbindung von Städten und Gemeinden in der Region. Sie bildet das Grundnetz des regionalen Schienenpersonennahverkehrs.
<b>Produkte im straßengebundenen ÖPNV</b>	
SchnellBus (S)	Dient der schnellen Verbindung von Städten und Gemeinden in der Region entlang der nachfragestarken Relationen; kann auf stark nachgefragten Relationen ohne direkte Schienenanbindung eingerichtet werden. Besitzt hochwertige Innenausstattung (z. B. besondere, hochwertige Bestuhlung) und Serviceleistungen (z. B. Zeitungen)
RegioBus (R)	Dient der Flächenerschließung und der Verbindung der Städte und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienenkorridore. Er übernimmt in Korridoren ohne ergänzende Stadtbussysteme auch die Ortschafterschließung (sofern umlauftechnisch möglich). RegioBusse sichern das Grundangebot des regionalen ÖPNV, den Zugang zum Schienenverkehr sowie die Anbindung an das zugehörige Zentrum. Verkehren taktgebunden im 30- oder 60-Minuten-Takt.
StadtBus (C)	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde (vielerorts auch Schülerverkehre) und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Verkehren taktgebunden im 30- oder 60-Minuten-Takt.
NachtBus (N)	Dient insbesondere dem Freizeitverkehr und der Verbindung der Städte und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienenkorridore in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende.
TaxiBus (T)	Ersetzt den Stadt-/ Orts- und Regionalbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten sehr geringer Nachfrage. Linienhafte, zuschlagsfreie Bedienung mit Taxi und Kleinbus von festen Haltestellen in einem festgelegten Fahrplan nach rechtzeitiger telefonischer Anmeldung oder als Anschlusslinie zum RegioBus, StadtBus oder NachtBus mit Anmeldung im Bus. Der TaxiBus sichert den Anschluss an Stadt-/ Orts- und Regionalbusse. Die Nutzung ist zuschlagsfrei.
AnrufSammelTaxi (AST)	Ergänzungsangebot zum Stadt-/ Orts- und Regionalbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten sehr geringer Nachfrage. Bedarfsorientierte flächendeckende Bedienung mit Taxen oder Kleinbussen nach rechtzeitiger telefonischer Anmeldung. Einstieg an jeder Haltestelle, Ausstieg vor der Haustür; eigener AST-Tarif.

<b>Weitere Angebotsformen im straßengebundenen ÖPNV</b>	
Regionalbus	Dient der Flächenerschließung und der Verbindung der Städte und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienenkorridore. Verkehrt nicht taktgebunden.
Stadt-/ Ortsverkehr	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde (vielerorts auch Schülerverkehre). Teilweise wird zudem die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr gesichert. Verkehrt nicht taktgebunden.
Fahrrad- und FietsenBus	Spezialprodukt als ergänzendes Angebot im Freizeitverkehr, das durch einen Anhänger die Mitnahme von Fahrrädern erlaubt. Verkehrt während der Fahrradsaison an Sonn- und Feiertagen.
BürgerBus	Fährt in Kooperation mit dem regulären Linienverkehr in Bereiche, die mit großen Bussen fahrtechnisch nicht erreicht oder aus wirtschaftlichen Gründen nicht erschlossen werden können. Dient der Erschließung von Stadt-/ Gemeindeteilen mit geringer Verkehrsnachfrage und verkehrt nach festem Fahrplan, ggf. bedarfsgesteuert. Linienverkehr mit Kleinbussen und ehrenamtlichen Fahrpersonalen.
Alternative Mobilitätsangebote	(E-)Rad und Sharingangebote sowie Infrastrukturen zur Erschließung der nicht vom Linienverkehr erschließbaren Zwischenräume. Diese sind durch schwache Nachfrage und somit schwache Bedienung geprägt.

### 6.3.8 Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger ÖPNV-Betrieb ist für die Fahrgäste neben den Anforderungen an die Bedienungs- und Verbindungsqualität und den Tarif **ein entscheidendes Merkmal für die Beurteilung der Qualität des ÖPNV-Systems**. Dies ergeben regelmäßig Befragungen von Fahrgästen zur Kundenzufriedenheit. Dabei ist für den Fahrgast entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist.

Als **Zielwerte** für einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb werden folgende Kriterien definiert:

- Ein pünktlicher Betrieb wird gewährleistet, wenn die im Fahrplan veröffentlichten Abfahrts- und Ankunftszeiten eingehalten werden. Ziel ist, realistische Zielwerte (Pünktlichkeitsquote) für die im Kreis verkehrenden Bahn- und Buslinien zu definieren. Die Sicherung der Pünktlichkeit soll dabei jedoch nach Möglichkeit nicht durch Streckung der Fahrpläne (Verlängerung der Reisezeiten), sondern vordergründig durch Beschleunigungsmaßnahmen erreicht werden.
- Permanente Verspätungen sollen möglichst vermieden werden; hierzu sind regelmäßige Überwachungen des reibungslosen Betriebs durch die Verkehrsunternehmen durchzuführen, um betriebliche Probleme zu identifizieren und zusammen mit den weiteren Beteiligten (Straßenbaulastträger, Aufgabenträger etc.) Lösungen zu entwi-

ckeln. Verspätungen lassen sich jedoch im Straßenverkehr auf stark belasteten Abschnitten oder bei plötzlich auftretenden unvorhersehbaren Ereignissen nicht immer vermeiden. Aus Sicht des Aufgabenträgers gilt ein Bus mit einer Abweichung von **5 Minuten gegenüber der definierten Abfahrtszeit als verspätet, selbst wenn die planmäßigen Anschlüsse trotzdem sichergestellt werden können**. Verfrühte Abfahrten an den Haltestellen sind nicht zulässig.

### 6.3.9 Garantie- und Serviceleistungen

Die Verkehrsunternehmen sind verantwortlich für die Fahrplantreue. Sie haben ihre Linien kontinuierlich zu überwachen, müssen Problempunkte identifizieren und analysieren und müssen auf die übrigen Beteiligten zugehen, um Lösungen anzustoßen.

Die Verkehrsunternehmen haben die landesweit gültige **Mobilitätsgarantie NRW zu gewährleisten**. Hier heißt es:

*Bei Abfahrtsverspätungen von mehr als 20 Minuten können Fahrgäste im NRW-Nahverkehr einen Fernverkehrszug oder ein Taxi<sup>41</sup> zum Ziel nehmen. Voraussetzung für eine Kostenübernahme ist, dass das gewünschte Nahverkehrsmittel mehr als 20 Minuten später an der Abfahrtshaltestelle abfährt als im Fahrplan angegeben und es keine alternative Verbindung gibt. Außerdem darf es keine andere Fahralternative mit Bus und Bahn geben. Die Mobilitätsgarantie NRW greift nicht bei Streik, Unwetter, Naturgewalten und Bombendrohungen sowie bei Verspätungen, die während der Fahrt auftreten. Wird durch eine während der Fahrt auftretende Verspätung ein Anschluss verpasst, so greift die Garantie ebenfalls nicht. Hat hingegen ein Anschlussverkehrsmittel mehr als 20 Minuten Verspätung an der Umstiegshaltestelle, so kann die Mobilitätsgarantie NRW ab dieser genutzt werden.<sup>42</sup>*

Die Themen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit erhalten eine besondere Bedeutung für abseits der Hauptkorridore gelegene Raumeinheiten sowie für die Tagesrandzeiten, aufgrund des zeitlich und örtlich begrenzten Angebots im Busverkehr. Folgende ergänzende Leistungen sind von den Verkehrsunternehmen über die landesweit gültige Mobilitätsgarantie NRW für den Kreis Coesfeld den Fahrgästen anzubieten:

An allen Tagen ist das **Halten auf Wunsch** ab 20:00 Uhr vorzusehen. Damit können Fahrgäste auch zwischen den im Fahrplan veröffentlichten Haltestellen aussteigen, wenn es die Verkehrssituation zulässt (darüber entscheidet das Fahrpersonal im Einzelfall).

<sup>41</sup> Es werden tagsüber bis zu 25 €/ Person und im Abend- und Nachtverkehr (20 Uhr bis 5 Uhr) bis zu 50 €/ Person erstattet.

<sup>42</sup> siehe [www.mobigarantie-nrw.de](http://www.mobigarantie-nrw.de).

### 6.3.10 Qualitätsanforderungen Haltestellen

Die Qualitätsstandards für die Haltestellen beschreiben die Anforderungen an die erforderliche Ausstattung der Haltestellen. Bei der baulichen Gestaltung sind die sich aus den Themenfeldern **Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Sicherheit, Komfort** und **Verknüpfung** resultierenden Anforderungen zu beachten.

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Haltestellen gelten grundsätzlich für alle Haltestellen im Kreisgebiet. **Für die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind grundsätzlich die Straßenbauasträger oder von ihm beauftragte Dritte zuständig.**

Beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen.

Folgende Aspekte sind daher bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung:

- Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege,
- Kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion,
- Kontrastierende, taktile und akustische Leit- und Orientierungssysteme für blinde und seh- und hörbehinderte Menschen,
- Orientierungshilfen für Menschen mit kognitiven Einschränkungen,
- Erhöhung des Einstiegsbereichs an den Haltestellen, um Reststufenhöhen beziehungsweise Neigungswinkel der Rollstuhlrampen der Fahrzeuge möglichst gering zu halten,
- Sitzgelegenheiten, auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet,
- Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzer,
- Ausreichende und blendfreie Beleuchtung,
- Geeignete akustische und visuelle Fahrgastinformation an zentralen Haltestellen,
- Richtungshaltestellen sollten dicht gegenüber liegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen an verkehrsreichen Straßen sollten (soweit möglich) Querungshilfen angelegt sein.

Die Standards für die Ausgestaltung der Haltestellen werden differenziert nach der Bedeutung und Funktion einer Haltestelle. Daher erfolgt zunächst eine Kategorisierung der Haltestellen.

■ **Tabelle 18: Kategorisierung der Haltestellen**

Kategorie	Eigenschaft
Kategorie I	<p>Wichtige Verknüpfungspunkte Bus/ Schiene und zentrale Umsteigehaltestellen in den Zentren (zentrale Omnibusbahnhöfe) Bus/ Bus, hohes Fahrgastaufkommen und hohe Zahl an Umsteigern</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Coesfeld, Bahnhof</li> <li>■ Havixbeck, Bahnhof</li> <li>■ Lüdinghausen, Bahnhof</li> <li>■ Lüdinghausen, Busbahnhof</li> <li>■ Nottuln, Rhodeplatz</li> <li>■ Nordkirchen Capelle, Bahnhof</li> </ul>
Kategorie II	<p>Weitere Verknüpfungspunkte und Haltestellen mit, hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen und durchschnittlicher Umsteigebedeutung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Appelhülsen, Bahnhof</li> <li>■ Dülmen, Bahnhof</li> <li>■ Lüdinghausen, Zentrum</li> <li>■ Senden, Busbahnhof</li> <li>■ Nordkirchen, Plettenberger Hof</li> </ul>
Kategorie III	<p>Standardhaltestellen (alle Haltestellen, die nicht zu den Kategorien I, II, IV gehören)</p> <p>Geringeres Fahrgastaufkommen, kaum Umsteigebeziehungen</p>
Kategorie IV	<p>Haltestellen mit sehr eingeschränktem Busangebot (Bspw. Haltestelle in Ortsrandlage zur Bedienung einzelner Schüler), Haltestellen mit einem sehr geringen Fahrgastaufkommen</p>

**Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:**

- erforderliche Ausstattung (bei Neu- und Umbau)
- anzustrebende Ausstattung (bei Neu- und Umbau erforderlich)
- 1 im Einzelfall zu prüfen
- nicht erforderliche Ausstattung
- \* Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung“

■ **Tabelle 19: Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen**

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
<b><i>Komfort, Kundenservice und Sauberkeit</i></b>				
Witterungsschutz und Sitzgelegenheit <sup>43</sup> für relevante Einstiegsrichtungen	■	■	■	1*
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle (wartender Fahrgast muss vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein; Fahrgastinformationen müssen lesbar sein)	■	■	■	1*
Abfallbehälter	■	■	■	○
<b><i>Fahrgastinformation</i></b>				
Haltestellenmast/ -schild	■	■	■	■
Haltestellenbezeichnung <sup>44</sup>	■	■	■	■
Fahrplaninformationen an jedem Bussteig	■	■	■	■
Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig oder an einem zentralen Punkt inkl. Uhr	■	1	-	-
Umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (Fahrplan, Tarifinformationen <sup>45</sup> , schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan)	■	1	1	-
<b><i>behindertengerechte Gestaltung/ Barrierefreiheit</i></b>				
barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle	■	■	■	○*

<sup>43</sup> Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

<sup>44</sup> Haltestellen sind nach Straßennamen, örtlich bekannten und wichtigen Zielpunkten wie öffentlichen Gebäuden, Kirchen, Plätzen etc. oder Ortsteilen zu benennen. Die Lage der Haltestelle muss aufgrund ihres Namens im Stadtplan in etwa auszumachen sein. Bei der Vermarktung von Haltestellenbezeichnungen durch Verkehrsunternehmen ist sicherzustellen, dass der o. g. örtliche Bezug im Haltestellennamen nicht verloren geht. Zudem sind Namen zu vermeiden, die ein öffentliches Ärgernis hervorrufen können. Namensänderungen sind im Vorfeld mit der jeweiligen Gemeinde und dem Aufgabenträger abzustimmen.

<sup>45</sup> Aushangfahrpläne mit Angabe von: Abfahrtszeiten, Linienband, Fahrtdauer (nach: VDV-Empfehlung „Aushangfahrpläne im ÖPNV“); Tarifinformationen: Fahrkartensortiment und Preisstufenübersicht, Servicenummer, Preisstufenübersicht „Westfalen-Tarif“; Aushangkästen sind so zu dimensionieren, dass die Informationen vollständig ausgehängt werden können; Aushangkästen sind mit Servicenummern zu versehen (Meldung von Beschädigungen); gedruckte Fahrgastinformationen sind aus nicht bleichenden und wetterfesten Materialien zu erstellen; Kombinationen von rot/ grünen Farben sind zu vermeiden, die Schriftgröße ist auch für Sehbehinderte ausreichend groß zu wählen.

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Bushaltestellen in der Regel als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen gestalten, Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit	■	■	■	○*
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung <sup>46</sup> (Bordhöhen: 18 cm <sup>47</sup> )	■	■	■	_*
Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen)	■	■	■	_*
visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten	■	■	■	○
akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	■	○*	○*	_*
kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Möblierung	■	■	■	■
Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	■	■	1	1
ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der Tür an der fahrzeugseitigen Mehrzweckfläche mit mind. 1,50 x 1,50 m unter Beachtung der Auskragung der Rampe)	■	■	■	_*
Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)	■	■	■	-
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	■	■	■	○
Barrierefreie Toiletten	○	-	-	-
<b>Sicherheit</b>				
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes)	■	■	○	-
Videoüberwachung/ Videoschutz <sup>48</sup>	■ <sup>1</sup>	○ <sup>1</sup>	-	-
Notruf/Telefon	■	○	-	-

<sup>46</sup> Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

<sup>47</sup> Bei Busbuchten im Ausnahmefall 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche).

<sup>48</sup> Hinweis: Die Realisierung von Videoüberwachung/ Videoschutz an Haltestellen ist im Einzelfall bzgl. der Erforderlichkeit datenschutzrechtlich zu bewerten und abzustimmen. Kriterien können die Häufigkeit von Übergriffen, Höhe und Schwere von Schäden, Verletzungsgefahr Unbeteiligter zum Beispiel durch Glasscherben oder ähnlich sein. Es ist zwischen permanenter und Bildaufzeichnung nur bei relevanten Situationen zu unterscheiden. Für die datenschutzrechtliche Zulässigkeit ist es dabei unerheblich, ob eine Videokamera dauerhaft oder nur zeitweise aufzeichnet.

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
<b>Ausstattung inter- und multimodale Verknüpfung<sup>49</sup></b>				
Fahrradabstellanlagen / Fahrradboxen und -käfige <sup>50</sup>	■	■	- <sup>1</sup>	- <sup>1</sup>
Kurzzeitparkzonen	■	○	- <sup>1</sup>	-
Park+Ride-Stellplätze	■	○	-	-
Carsharing-Stellplätze	■	○	-	-
Lademöglichkeiten Elektrofahrrad	- <sup>1</sup>	-	-	-
Fahrradverleihsystem	- <sup>1</sup>	-	-	-

Dem **Straßenbaulastträger** obliegt die Errichtung von Haltestellen im Einvernehmen mit den Verkehrsunternehmen sowie die Verkehrssicherungspflicht (z. B. Winterdienst) im Bereich der Haltestellen.

Die **Verkehrsunternehmen** sind zuständig für die Anbringung und Instandhaltung der Haltestellenmasten- und Schilder<sup>51</sup> und haben die Haltestellen hinsichtlich der Fahrgastinformationen auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit zu kontrollieren. Fehlende bzw. beschädigte Fahrgastinformationen sind unverzüglich durch das Verkehrsunternehmen nach Meldung zu ersetzen. Die **Kommunen** oder von ihnen beauftragte Dritte sind für die Reparatur von beschädigten Haltestellenflächen und Unterständen verantwortlich. Mängel an Haltestellenflächen und Unterständen sind unverzüglich zu beseitigen.

Die Sicherstellung der Sauberkeit der Haltestellen erfolgt durch die Verkehrsunternehmen und die Kommunen. Die **Verkehrsunternehmen** sind für die Reinigung der angebrachten Kundeninformationen zuständig. Diese sind bedarfsabhängig zu reinigen. Die **Kommunen** sind für die regelmäßige Reinigung der Fahrgastunterstände aus Glas und Wartehäuschen zuständig. Ebenso sind die Kommunen für die Reinigung der Haltestellenflächen (einschließlich Mülleimer) zuständig.

Weiteres Ziel ist ein sukzessiver Aufbau eines webbasierten, vereinheitlichten Haltestellenkatasters<sup>52</sup>. Der Zugriff soll sowohl für den Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen, die Fahrgäste und ggf. weitere Planungsbeteiligte ermöglicht werden.

**Abweichungen** von den dargestellten Standards sind bei der Neueinrichtung einer Haltestelle für eine Testphase (max. zwei Jahre) möglich. Hier können die Standards der Kategorie IV angewendet werden. Danach sind jedoch das tatsächliche Fahrgastaufkommen zu erfassen und die entsprechenden Ausstattungsmerkmale zu ergänzen.

<sup>49</sup> unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und der örtlichen Gegebenheiten.

<sup>50</sup> in Abhängigkeit der jeweiligen örtlichen Situation.

<sup>51</sup> Verkehrszeichen 224 StVO.

<sup>52</sup> Derzeit beim ZVM Bus in Bearbeitung (Stand 10.01.2017).



### 6.3.11 Qualitätsanforderungen Fahrzeuge

Die Qualitätsstandards für die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge im Kreisgebiet beschreiben die erforderliche Ausstattung, den Zustand und das Erscheinungsbild. Dabei spielen die Themen Barrierefreiheit, Komfort, Fahrgastinformation, Betrieb, Vertrieb, Emissionen und Sicherheit eine wichtige Rolle.

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten. Darüber hinaus sind bei Neubeschaffungen die aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte einzuhalten.

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Fahrzeuge gelten grundsätzlich für alle im Kreis Coesfeld eingesetzten Fahrzeuge, so im Weiteren nicht explizit Ausnahmen formuliert werden. Für die Einhaltung der Anforderungen sind die jeweiligen Konzessionsinhaber und Betriebsführer zuständig.

Die folgende Tabelle 20 regelt die Ausstattungsstandards für Fahrzeuge für Verkehre im Linienbetrieb.

**Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:**

Merkmalausprägung	Kategorie
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ erforderliche Ausstattung</li> <li>○ anzustrebende Ausstattung</li> <li>1 im Einzelfall zu prüfen</li> <li>- nicht erforderliche Ausstattung</li> <li>* Bei Neuanschaffung erforderlich</li> </ul>	Kategorie I: SB – SchnellBus Kategorie II: RB – RegioBus, C StadtBus, N NachtBus Kategorie III: SR – Sonstige Regionallinien, Linien mit unregelmäßiger Bedienung Kategorie IV: EV – Ergänzungsverkehre und Einsatzfahrten

■ **Tabelle 20: Anforderungen an die Ausstattung für Fahrzeuge im Linienbetrieb**

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
<b>Fahrplansicherheit</b>				
Das VU betreibt ein Kommunikationssystem zwischen Fahrzeugen und Leitstellen. Ein unternehmensübergreifender Informationsaustausch wird auf geeignete Weise sichergestellt.	■	■	■	■
Das VU unterstützt ein System, das Echtzeitdaten übermittelt. Unterschiedliche technische Lösungen sind denkbar. Eine Möglichkeit ist die Übermittlung der Daten an die EFA.	■	■	○	-
Fahrzeugseitige Lichtsignalbeeinflussung	■	■	○	-
Die Fahrzeuge sind so motorisiert, dass sie den vorgegebenen Fahrplan einhalten können. Die gängigen Sicherheitssysteme sind vorhanden.	■	■	■	■

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Fahrzeuge sind mit mindestens zwei Türen auszustatten; für Busse ab 10m Länge ist mindestens eine doppelbreite Tür (>1250 mm) erforderlich.	■	■	■	○
Doppeldecker-Busse im Linienverkehr haben zwei Treppen (ein Aufstieg und ein Abstieg)	■	■	■	■
<b>Ein- und Ausstieg, Raumangebot</b>				
Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge mit Kneelingfunktion	■	■	○	○
Kleinfahrzeuge als Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge	-	■	○	○
„Schwerbehindertensitzplätze“ müssen stufenfrei erreichbar sein und dürfen nicht auf Podesten angeordnet sein	■	■	○	○
Rampe an der Ausstiegstür (Tür 2)	■	■	○	○
Mehrzweckfläche (mind. 900 x 1300 mm) für mindestens einen Rollstuhl, Kinderwagen, Fahrrad oder Ähnliches, mit Klappsitzen	■	■	○	○
Anhängerkupplung für Fahrradanhänger	○	○	○	-
<b>Fahrgastsicherheit</b>				
Reversiereinrichtung an allen Türen	■	■	■	■
Mikrofon/ Funkgerät/ Telefon mit Freisprecheinrichtung	■	■	■	○
Gut erreichbare Haltestangen- und Griffe in unterschiedlichen Höhen (Zwischen Vorder- und Mitteltür müssen mindestens auf einer Seite Halteschlaufen an den Querstangen angebracht sein.) und in kontrastierender Farbe	■	■	■	■
Haltewunschtasten (auch für kleinere Menschen selbstständig erreichbar)	■	■	■	■
Gut erreichbare Haltewunschtasten, Signaltasten (innen und außen) für Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollstuhl	■	■	■	○
Fahrzeugbodenverlauf: Im Bereich zwischen 1. und 2. Tür ist der Fahrzeugbodenverlauf ohne Querstufen gestaltet.	■	■	○	○
Rutschfester Bodenbelag	■	■	■	■
Etwaige Podeste im Inneren sind mit kontrastierenden Markierungen kenntlich zu machen	■	■	■	■
Videoschutzeinrichtung	○	○	-	-
<b>Fahrgastinformation</b>				
Außenanzeige von Liniennummer und Fahrtziel	■	■	■	■

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Automatische Haltestellenansage	■	■	○	○
Anzeige der nächsten Haltestelle(n) im Fahrzeug Es muss die nächste wie die unmittelbar folgenden Haltestellen angezeigt werden.	■	■	○	○
Geeignete optische Anzeige des Linienverlaufes im Fahrzeug	■	○	○	○
Plakathalter und Prospekthalter	■	■	■	■
<b>Fahrkartenverkauf</b>				
Der Auftragnehmer rüstet die Fahrzeuge mit einem elektronischen Fahrscheindrucker für den Fahrscheinverkauf gemäß den Richtlinien der Tarifgemeinschaft Münsterland/ Ruhr-Lippe aus.	■	■	■	■ <sup>1</sup>
Der Auftragnehmer rüstet die Fahrzeuge mindestens mit einem Entwerter aus	■	■	■	○
Prüfmöglichkeit für E-Tickets gemäß Vorgaben der Tarifgemeinschaft Münsterland/ Ruhr-Lippe	■	■	■	○
<b>Reisekomfort</b>				
Klimaanlage	■	■*	○	○
12-m-Bus mind. 34 Sitze, 15-m-Bus und Gelenkbus mind. 54 Sitze, Doppeldecker mind. 80 Sitzplätze.	■	■	○	○
Liniengerechte Bestuhlung mit ausreichend Festhaltungsmöglichkeiten. Regelsitzabstand 720 mm; soweit wegen technisch konstruktiver Randbedingungen bei einzelnen Sitzen die Realisierung nicht möglich ist, kann das Maß unterschritten werden. Sitzfläche und Rückenlehne gepolstert.	■	■	■	■
Werbung auf dem Wagenkasten darf nur zu einem kleinen Teil die Fensterfläche mit einbeziehen. Falls Werbung auf den Fensterflächen vorgesehen ist, ist der Umfang der Beeinträchtigung vorab mit dem Auftraggeber abzustimmen.	■	■	■	■
Kostenloses WLAN	■	■	■*	
Fest installierter Abfallbehälter	■	■	■	○
<b>Emissionen</b>				
Einhaltung der aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerten bei Neubeschaffung <sup>53</sup>	■	■	○	○

<sup>53</sup> Umweltbezogene Fahrzeugstandards unterliegen dynamischen Entwicklungsprozessen, sodass eine Verbesserung der ökologischen Standards innerhalb der Fahrzeugflotten ebenfalls sukzessive erfolgt. Konkretere Bestimmungen sind Gegenstand der anstehenden Vorbereitungen zur Vergabe der Verkehrsleistungen.

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Die Schadstoffklassifizierung der eingesetzten Fahrzeuge entspricht dem in den jeweiligen Städten und Gemeinden geforderten Standard.	■	■	■	■
<b>Barrierefreiheit</b>				
Hilfen zum Einstieg und Beleuchtung (keine Mittelgeländer im Einstiegsbereich)	■	■	■	■
Barrierefreie Ausstattung gemäß EU-Vorgaben	■	■	■	■
Ausstattung mit technisch aktueller Hardware zur Unterstützung der Anforderung einzelner Funktionen per Smartphone (z. B. mit Steuergerät BusCore zum Empfang eines Bluetooth-Signals „Haltewunsch“ zum Ein- oder Ausstieg oder „Türerkennung“)	■	■	■	■
<b>Reinigung/ Beschädigungen</b>				
Die Fahrzeuge werden durch kontinuierliche Wartung und Pflege in dem Zustand gehalten, den sich die Fahrgäste wünschen. Falls ein Besen im Fahrzeug mitgeführt wird, ist er im Bereich der ersten Sitzreihe oder auf der Gepäckablage unterzubringen und nicht im Mehrzweckbereich.	■	■	■	■
Unfall- und Vandalismusschäden am Fahrzeug werden kurzfristig beseitigt.	■	■	■	■

### 6.3.12 Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards

Aufgrund des direkten Kontakts mit den Fahrgästen nimmt das Fahrpersonal eine zentrale Rolle im ÖPNV-System ein. Die Außenwirksamkeit des Verhaltens, der Hilfsbereitschaft, des Fahrverhaltens etc. sind ähnlich bedeutend einzuschätzen wie die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge.

**Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:**

Merkmalausprägung	Kategorie
<input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Vorgabe <input type="checkbox"/> anzustrebende Vorgabe	Kategorie I: SB – SchnellBus Kategorie II: RB – RegioBus Kategorie III: SR – Sonstige Regionallinien, Linien mit unregelmäßiger Bedienung Kategorie IV: EV – Ergänzungsverkehre und Einsatzfahrten

■ **Tabelle 21: Anforderungen an das Fahrpersonal**

Anforderungen an das Fahrpersonal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Sicheres Beherrschen der deutschen Sprache.	■ <sup>54</sup>	■ <sup>54</sup>	○ <sup>55</sup>	○ <sup>55</sup>
Kennen und Anwenden von Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen.	■	■	■	■
Die rechtlichen Vorgaben (BOKraft, DF Bus, PBefG, StVO, StVZO) kennen und anwenden.	■	■	■	■
Den richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung nennen und verkaufen können sowie Fähigkeit zur Beratung des Fahrgastes hinsichtlich des für ihn passenden Tarifangebotes.	■	■	■	■
Den Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen, sowie Kenntnis über sämtliche Verknüpfungspunkte).	■	■	■	■
Die Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher bedienen können.	■	■	■	■
Kundenfreundliches und serviceorientiert Verhalten.	■	■	■	■
Ordentliches, sauberes äußeres Erscheinungsbild.	■	■	■	■
Über die tariflichen Übergangsgebiete und über Sonderangebote (z. B. Kom-	■	■	■	■

<sup>54</sup> siehe <http://www.europaeischer-referenzrahmen.de/sprachniveau.php>: Nach Sprachniveau Globalskala mindestens Selbstständige Sprachverwendung (B2).

<sup>55</sup> siehe <http://www.europaeischer-referenzrahmen.de/sprachniveau.php>: Nach Sprachniveau Globalskala mindestens Elementare Sprachverwendung (A2).

bitickets) jederzeit richtig Auskunft geben können.				
Über Ortskenntnisse im Bereich des Linienverlaufs verfügen (Kenntnis wichtiger öffentlicher Einrichtungen, wie z. B. Sportanlagen, öffentliche Verwaltung, Museen, Schulen), Auskünfte zu den Anschlussmöglichkeiten geben können.	■	■	■	■
Einheitliche Dienstkleidung.	■	■	○	○

■ **Tabelle 22: Anforderungen an die Verkehrsunternehmen**

<b>Anforderungen an die Verkehrsunternehmen</b>
Regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer und des Servicepersonals zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen (Mobilitätsberatung).
Schulung der Fahrer zum korrekten Anfahren von (barrierefreien) Haltestellen etc.
Schulung der Fahrer zum energiesparenden Fahren.
Schulung der Fahrer zur Einleitung von Erste-Hilfe-Maßnahmen.
Schulung der Fahrer zum freundlichen Umgang mit Fahrgästen und Kunden.
Alle Fahrzeugführer sind regelmäßig im Rahmen eines Deeskalationstrainings zu schulen.
Die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen hat nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge zu erfolgen (§ 8 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG NRW). In NRW sind dies der NWO sowie der TVöD (Tarifvertragsparteien: Verband nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen e. V. (NWO) und ver.di, Landesbezirk Nordrhein-Westfalen).
Bei wiederkehrenden Belästigungen bzw. Übergriffen auf das Fahrpersonal und/ oder Fahrgäste ist Service-/ Sicherheitspersonal einzusetzen.

### 6.3.13 Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement

Bei Störungen ist zwischen „geplanten“ und unvorhersehbaren Störungen zu unterscheiden. Unvorhersehbare Ereignisse (z. B. Straßensperrungen aufgrund von Verkehrsunfällen) können zu einer einmaligen Abweichung vom Fahrplan führen, für die planerisch keine Vorsorge getroffen werden kann. Bei etwaigen ad hoc-Ereignissen soll das **Fahrpersonal Störungen an die Leitstelle melden** woraufhin Entscheidungen für den Betriebsablauf auch auf weiteren Linien getroffen werden können. So können z. B. bei kleineren Fahrplanabweichungen Linien an Verknüpfungspunkten **zum Warten aufgefordert** werden, wodurch **Anschlüsse gesichert** werden.

Für einen pünktlichen ÖPNV sind geplante Eingriffe im Straßennetz, die Störungen des Betriebs nach sich ziehen werden, rechtzeitig beim Aufgabenträger und beim Verkehrsunter-

nehmen zu melden. Um Behinderungen für den ÖPNV zu minimieren, ist anzustreben von Städten und Gemeinden initiierte Umleitungen wegen Baustellen und Veranstaltungen im Vorfeld **mit den Unternehmen und dem Kreis Coesfeld** abzustimmen.

Die Straßenbaulastträger sind verantwortlich für eine störungs- und mangelfreie Straßeninfrastruktur. Der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger für den ÖPNV und die Verkehrsunternehmen wirken durch Anzeige von Mängeln und Schäden **auf die Straßenbaulastträger** hin, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht.

Die Anforderungen zur **Weitergabe der Informationen bis zum Fahrgast** werden im Kapitel 6.3.14 dargestellt. Bei permanent wiederkehrenden Veranstaltungen sind dauerhaft installierte Ersatzhaltestellen auf der Umleitungsstrecke vorzusehen.

Die Beschleunigung des ÖPNV ist z. B. durch separate ÖPNV-Trassen und/ oder Beschleunigung an Lichtsignalanlagen und/ oder Abbau von Störpotenzialen auf dem Fahrweg weiter zu verfolgen (siehe hierzu Kapitel Maßnahmenkonzeption). Hierzu gehört auch die leistungsfähige Gestaltung der zentralen Haltestellen und ZOBs in den Kernstädten der zentralen Orte im Kreis Coesfeld.

### **6.3.14 Anforderungen an Information und Vertrieb**

Öffentlicher Nahverkehr ist insbesondere für Erstnutzer eine erklärungsbedürftige Dienstleistung. Daher ist es eine wichtige Aufgabe für den Kreis als Aufgabenträger sowie die Verkehrsunternehmen, neue Kunden mit den erforderlichen Informationen zu versorgen, die für eine Erstnutzung des ÖPNV notwendig sind. Ebenso sind aber auch bestehende Kunden umfangreich und aktuell über das Angebot und dessen Veränderungen zu informieren und zu beraten. Nur wenn die notwendigen Informationen leicht zu erhalten sind, können potenzielle Neukunden dauerhaft für den ÖPNV gewonnen werden.

Eine aktuelle, umfassende und richtige Information der (potenziellen) Fahrgäste ist somit entscheidende Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch die Bürger. Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien und Informationskanäle zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon, Internet und Smartphone-App. Derzeit findet durch die Digitalisierung eine Veränderung der Informationskultur statt. Während Printmedien tendenziell an Bedeutung verlieren, gewinnen digitale Informationskanäle auch im Bereich des ÖPNV stetig an Bedeutung. Gemeinsam mit stationären Informationseinrichtungen gilt es eine ausgewogene Mischung von Informationsquellen bereitzustellen. Die Koordination und Vermarktung der Informationsangebote und die Bereitstellung attraktiver Informationskanäle ist dabei in Zusammenarbeit des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Partnern voranzutreiben.

Unter „Vertrieb“ werden alle Dienstleistungen verstanden, die im Zusammenhang mit dem Verkauf von Fahrkarten und der Weitergabe von Informationen stehen. Beschrieben werden die Vertriebswege und Vertriebsstätten.

Es kommen folgende Informations- und Vertriebswege in Betracht:

- Information- und Buchungsservice über Telefon, Internet und Smartphone-App
- Information und Verkauf in Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen
- Information- und Verkaufsstellen
- Vertrieb über stationäre Fahrscheinautomaten, Online-Vertriebs-Systeme (OVS) und mobilen Ticketshop (Handy-Ticket)
- neue Verfahren des E-ticketing und ein neuer E-Tarif.

### Information und Vertrieb per Telefon, Internet und Smartphone-App

Sowohl bei der Beschaffung von Informationen durch den Kunden als auch dem Dialog zwischen Kunden und Verkehrsunternehmen (Anregungen, Beschwerden) kommen Telefon, Smartphone-App und Internet eine große Bedeutung zu. Insbesondere bei ländlich geprägten Strukturen mit einzelnen kompakten Siedlungskörpern wie dem Kreis Coesfeld spielen diese nicht ortsgebundenen Informationskanäle eine wichtige Rolle. Daher sind sie in Zukunft weiter auszubauen. Ziel ist es, dem potenziellen Kunden einen möglichst einfachen Zugang zu den Informationen zu ermöglichen. Der Vertrieb wird im Übrigen mit den Partnern in der Tarifgemeinschaft Münsterland abgestimmt.

Für die zunehmend bedeutsameren bedarfsgesteuerten Bedienungsformen (AnrufSammel-Taxi und TaxiBus) sind die einheitlichen Buchungsmöglichkeiten weiter zu entwickeln.

#### ■ Tabelle 23: Anforderungen an Informationen und Vertrieb über Telefon, Internet und Smartphone-App

Kategorie	Anforderungen/ Messgrößen
Information und Vertrieb per Internet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das gesamte Internetangebot ist barrierefrei auszugestalten (barrierefreies Internetangebot).</li> <li>• Die Fahrplanauskunft per Internet (EFA) ist bereitzustellen und laufend zu aktualisieren. Ergänzend hierzu ist auf die Tarifauskunft der Tarifräume (Westfalen, VRR, NRW-Tarif) zu verlinken.</li> <li>• Informationen zu aktuellen Änderungen (z. B. Zusatzverkehr zu Großveranstaltungen) sind innerhalb von 24 Stunden in das System einzupflegen.</li> <li>• Informationen über kurzfristige Betriebsstörungen sind auf den Homepages der Verkehrsunternehmen laufend aktuell darzustellen. Ziel ist die Aufnahme in die elektronische Fahrplanauskunft (z. B. über die Bubim-App).</li> <li>• Über die Homepages der Verkehrsunternehmen ist die Möglichkeit zu geben, Informationen zu bestellen.</li> <li>• Der Fahrscheinverkauf erfolgt im Rahmen der Vertriebsrichtlinie zum WestfalenTarif.</li> <li>• Über die Homepage bubim.de sind die Fahrplantabellen aller Linien sowie Liniennetzpläne als Download anzubieten.</li> <li>• Anzubieten sind weiterhin Infos zu Zuständigkeiten und Ansprechpartnern.</li> </ul>



Kategorie	Anforderungen/ Messgrößen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zur individuellen Planung müssen detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen im Internet abrufbar sein.</li> </ul>
Information per Telefon	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für die telefonische Kundeninformation wird die landesweite einheitliche „Schlaue Nummer für Bus &amp; Bahn“ eingesetzt.</li> <li>Die Erreichbarkeit der telefonischen Kundeninformation ist an allen Wochentagen ganztätig zu gewährleisten.</li> <li>In der Zeit von Montag bis Samstag von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr ist vom Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, dass Anrufern Angaben zum planmäßigen Fahrplanangebot und zum Tarif erteilt werden können. Auf Wunsch werden die Informationen auch zugesandt.</li> <li>Die bereitzustellende Kapazität hat sich an der tageszeitlich schwankenden Zahl der Anrufe auszurichten. Sicherzustellen ist, dass 80 % der Anrufer im ersten Versuch bedient werden.</li> <li>Über Zahl und Art der Anrufe ist eine Statistik zu führen und auf Wunsch dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.</li> </ul>
Buchung per Telefon und Internet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für die verschiedenen Angebote ist eine Harmonisierung der Buchungsfrist auf 30 Minuten vorzusehen, im Ausnahmefall ist eine Stunde zulässig (z. B. weite Anfahrtswege des Unternehmers).</li> <li>Die Buchungsmöglichkeit per Internet ist anzustreben.</li> <li>Über Zahl und Art der Anrufe ist eine Statistik zu führen und auf Wunsch dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.</li> </ul>

### Service in den Bussen

Bezüglich der Qualitätsstandards zur Serviceorientierung, zur Informiertheit, zum äußeren Erscheinungsbild und zu sonstigen Qualifikationen der in den Verkehrsunternehmen Beschäftigten mit Kundenkontakt wird auf das Kapitel 6.3.12 verwiesen.

■ **Tabelle 24: Anforderungen an den Service in den Bussen**

Kategorie	Anforderungen/ Messgrößen
Fahrgastinformation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Fahrpersonal verfügt über Informationen zu Fahrzeiten, Anschlüssen und Tarifen im Bedienungsgebiet und berät den Fahrgast hinsichtlich seines Fahrtwunsches.</li> <li>Es besteht für den Fahrer die Möglichkeit, fahrgastbezogene Informationen über eine Leitstelle zu beschaffen bzw. an diese weiterzugeben.</li> <li>Das Fahrpersonal ist über aktuelle Änderungen informiert und gibt diese ohne Aufforderung an die Fahrgäste weiter.</li> </ul>

Kategorie	Anforderungen/ Messgrößen
Fahrscheinverkauf	<ul style="list-style-type: none"> <li>In allen Fahrzeugen im Gebiet des Kreises Coesfeld werden Fahrschein des Bartarifs verkauft. Hierzu sind die Fahrzeuge mit Fahrscheindruckern und Entwertern auszurüsten.</li> <li>Neben dem Westfalen-Tarif wird der NRW-Tarif (nur Pauschalpreistickets mit Ausnahme SchönesJahrTicket (NRW) sowie das Schöne-Weekend-Ticket verkauft. In Grenzübereichen zu Nachbarverkehrsgemeinschaften / -verbänden sollen auch deren Tarife verkauft werden können.</li> <li>E-Tickets müssen geprüft werden können.</li> </ul>

### Verkaufsstellen

Um eine angemessene Beratung auch vor Ort zu gewährleisten, kann die Möglichkeit zum persönlichen Kundengespräch angeboten werden.

Es können bereits bestehende Verkaufsstellen sowie Einrichtungen wie Bürgerbüros etc. genutzt und bei Bedarf punktuell ausgebaut werden. Mittels Info-Bussen kann temporär auch an weiteren Standorten des Kreises flexibel auf das ÖPNV-Angebot aufmerksam gemacht und hierzu beraten werden, z. B. im Rahmen von Veranstaltungen und Festen.

### Printmedien

Unter Printmedien werden die Veröffentlichungen zum ÖV-Angebot, insbesondere Fahrplan, Tarif und Liniennetz in gedruckter Form verstanden. An Printmedien sind folgende Anforderungen zu stellen:

- eindeutig, klar und schnell verständlich,
- übersichtlich, anschaulich und gut lesbar,
- wiedererkennbares Design,

#### ■ Tabelle 25: Anforderungen an die Printmedien

Kategorie	Anforderungen/ Messgrößen
Fahrplanbuch	Es ist ein Fahrplanbuch für das gesamte ÖV-Angebot zu erstellen. Dieses kann in Teilausgaben geteilt werden. Die Fahrplanbücher sind jeweils zum Fahrplanwechsel neu zu produzieren. Die Fahrplanbücher enthalten neben Netzplänen, Fahrplänen und Tarifinformationen auch Informationen zum barrierefreien Angebot sowie zum Serviceangebot wie z. B. Informations- und Vertriebsstellen.
Liniennetzpläne	Der Aufgabenträger gibt einen Liniennetzplan heraus. Für alle Stadtverkehre sind separate Stadtliniennetzpläne auszugeben.
Pocket-Folder, Mini-fahrpläne	Für SchnellBus-Linien, NachtBus-Linien und RegioBus-Linien sind die Fahrplaninformationen in Einzeldarstellungen (Pocket-Foldern, Minifahrpläne o. ä.) bereitzustellen. Informationen zum Tarif sind in kompakter Form anzubieten.

Kategorie	Anforderungen/ Messgrößen
Plakate	Über wichtige Änderungen im ÖPNV-Angebot (Fahrplanwechsel, Tarifänderungen, Änderungen im Netz, langfristige Baustellen usw.) ist durch Aushang entsprechender Plakate in den Bussen rechtzeitig zu informieren.
Printmedien	Informationen zu kurzfristig notwendigen Änderungen des Fahrplanes (Umleitungen o. ä.) sind in der örtlichen und regionalen Tagespresse zeitnah zu veröffentlichen.
Vertrieb und Verfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrplanbuch, Liniennetzplan, Stadtliniennetzplan und Pocket-Folder werden über die Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen ganzjährig vertrieben. Neben der persönlichen Abholung ist eine telefonische/ schriftliche Bestellung mit Zusendung per Post möglich.</li> <li>Ein Vertrieb der Medien über weitere Stellen wie etwa Bürgerbüros ist wünschenswert.</li> <li>Fahrplanbücher und Liniennetzpläne werden mindestens 4 Wochen lang nach ihrer Veröffentlichung in den Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen angeboten.</li> <li>Die Auflagen sind so zu bemessen, dass eine lückenlose Verfügbarkeit der Medien gewährleistet ist.</li> <li>Die Fahrplanmedien werden kostenlos abgegeben.</li> </ul>

### 6.3.15 Anforderungen an das Marketing

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebotes sind durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit der Verkehrsunternehmen und Marketingmaßnahmen, in Abstimmung und Kooperation mit dem Aufgabenträger, zu bewerben. Dabei sind aus in der Vergangenheit bereits erfolgreichen Kooperationen entstandene übergreifende Marketingmaßnahmen zu pflegen und für bestimmte Zielgruppen weiterzuentwickeln. Durch Marketingaktivitäten (z. B. Imagekampagnen, kontinuierliche Pressearbeit/ Öffentlichkeitsarbeit, Events, Sponsoring etc.) werden Bekanntheitsgrad und Image des ÖPNV gepflegt und verbessert. Ziel ist es, vorhandene Kunden zu pflegen und neue zu gewinnen. Marketingmaßnahmen sollten im Layout der Dachmarke „Bus und Bahn im Münsterland“ durchgeführt werden.

### 6.3.16 Tarif

Die Sicherstellung eines verständlichen und nachvollziehbaren Tarifsystems ist weiterhin zu gewährleisten. Im Untersuchungsgebiet gilt der WestfalenTarif. Die aktuellen Bestimmungen, Gültigkeiten und die Fahrpreistafel sind unter <http://westfalentarif.de/> abrufbar.

Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbänden oder Tarifgemeinschaften bestehen und sind sicherzustellen.

Das im WestfalenTarif vorgesehene Fahrkartensortiment ist anzubieten.

- Tickets können in Bussen, an den Automaten an Bahnhöfen, an den bekannten Verkaufsstellen der Verkehrsbetriebe oder bei anderen Vertriebspartnern erworben werden (siehe hierzu auch Kapitel 6.3.14).
- Der Ausbau des Sortiments elektronischer kundenfreundlicher Fahrkarten im Rahmen von Handytickets, Chipkarten und weiteren papierlosen Ticketformen ist anzustreben.
- Der Vertrieb von Fahrkarten soll nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein.
- Die unternehmensübergreifende Interoperabilität der elektronischen Fahrkarten ist durch die Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

### **6.3.17 Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement - Zielsetzungen aus Sicht des Kreises Coesfeld -**

Der ÖPNV kann aufgrund vorgegebener Linienwege und Fahrtzeiten nicht überall und zu jeder Zeit Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Er kann und sollte daher durch weitere Mobilitätsangebote wie Verleihsysteme (z. B. Carsharing, Fahrradverleihsysteme) und Plattformen für Mitfahrgelegenheiten etc. funktional ergänzt werden.

Abschließend zu klären ist, bei wem die Verantwortung für solche ergänzenden Mobilitätsangebote liegt. Sofern solche Systeme jedoch eingerichtet werden, sollten sie regional durchgängig gestaltet sein (bezüglich Tarif, Marketing, Anbindung an den ÖPNV etc.). Fahrradverleihsysteme sollten Stationen an allen SPNV-Halten und wichtigen ÖPNV-Halten sowie an wichtigen Einkaufs- und Arbeitsplatzstandorten haben. Carsharing-Stationen sollten in eine Mobilitätsstation<sup>56</sup> integriert werden (Voraussetzung hierfür ist ein hochwertiger ÖPNV-Anschluss) und an Unternehmens-/ Verwaltungsstandorten als Angebot für Dienstwege vorgehalten werden. Ergänzende Mobilitätsangebote für den Kreis Coesfeld werden in Teil B des NVP bei der Maßnahmenentwicklung weiter ausgeführt.

Sinnvollerweise ist die Einführung von Sharing-Angeboten mit einem Mobilitätsmanagement (siehe im Folgenden) für Unternehmen, Verwaltungseinrichtungen sowie ggf. Schulen zu koppeln. Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Im Gegensatz zur klassischen Verkehrsplanung liegt der Fokus nicht auf dem Angebot, sondern auf der Nachfrage und den Bedürfnissen der Menschen. Mobilitätsmanagement ist zielgruppenspezifisch ausgelegt und adressiert sich direkt an die „verkehrserzeugenden Einrichtungen“, wie z. B. Unternehmen, Verwaltungen, Schulen usw. Es erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure und arbeitet integriert mit Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.

<sup>56</sup> Eine Mobilitätsstation – auch Mobilitätspunkt genannt – verknüpft unterschiedliche Mobilitätsangebote auf engem Raum. Nahverkehrshaltestellen und Bahnhöfe werden durch andere Services wie bspw. Carsharing, Mietradsystemen, Taxiständen, Fahrradabstellanlagen, Ladepunkten für elektrifizierte Verkehrsmittel, Park+Ride und Bike+Ride Flächen ergänzt.

### 6.3.18 Anforderungen an das Qualitätsmanagement

Das Qualitätsmanagement im ÖPNV umfasst alle organisatorischen Maßnahmen, die der Sicherung der Angebots- und Servicequalität dienen. Die nachfolgend im Nahverkehrsplan beschriebenen Verfahren beinhalten dabei ausschließlich das Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsinhaber.

Das Qualitätsmanagement umfasst

- die Qualitätsfestlegung,
- die Qualitätskontrolle und -messung,
- das Qualitätsberichtswesen sowie
- die Qualitätssicherung.

Die **Qualitätsfestlegung** erfolgt durch den Aufgabenträger als „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (Direktvergabe oder wettbewerbliche Vergabe) werden die Anforderungen in der Vorabkennzeichnung oder ggf. in den Vergabeunterlagen präzisiert. Diese Anforderungen sind dann verbindlich für die gesamte Laufzeit. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren (Genehmigungswettbewerb) ist entscheidend, welche Qualitäten der siegreiche Antragssteller mit seinem Antrag als „verbindliche Zusicherung“ fixiert hat bzw. welche Anforderungen im Genehmigungsbescheid enthalten sind (siehe § 12, Absatz 1a PBefG). Die zugesicherten Qualitäten des siegreichen Antrages können dabei nur unter den Anforderungen des Nahverkehrsplans bzw. der Vorabkennzeichnung bleiben, wenn der Aufgabenträger mangels besserer Anträge sein Einvernehmen erteilt (siehe § 13, Absatz 2a Satz 2 PBefG). Von diesen zugesagten Qualitäten darf während der Genehmigungslaufzeit nicht abgewichen werden. Sie werden als Auflage Bestandteil der Genehmigung (siehe § 15, Absatz 3 PBefG). Die Nichterfüllung wird als Ordnungswidrigkeit, z. B. mit Bußgeldern, sanktioniert (siehe § 61, Absatz 1 Nr. 1 PBefG).

Mit der Festlegung von Qualitätsanforderungen in seinem Nahverkehrsplan gibt der Aufgabenträger den potenziellen Antragstellern wesentliche Hinweise, welche Qualitäten für einen siegreichen Antrag von Bedeutung sein können. Vor diesem Hintergrund beschreibt der Aufgabenträger in der Vorabkennzeichnung, welche Leistungen des Genehmigungsinhabers er im Qualitätsmanagement „erwartet“.

Während bei Direktvergaben und bei wettbewerblichen Vergaben der Aufgabenträger „Herr des Verfahrens“ ist, liegt bei Genehmigungswettbewerben die Entscheidung bei der Bezirksregierung.

Bei der **Qualitätskontrolle** ist hinsichtlich der Ausrichtung ebenfalls zwischen eigenwirtschaftlichen Verkehren und öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDA) zu differenzieren (siehe Tabelle 26). Bei den eigenwirtschaftlichen Verkehren kann (von der Genehmigungsbehörde) nur die Erfüllung der Qualitäten kontrolliert werden, welche das Verkehrsunternehmen mit seinem Genehmigungsantrag zugesichert hat bzw. die im Genehmigungsbescheid aufgeführt sind. Der Aufgabenträger kann auf seinen Wunsch in die Kontrolle der

Qualitätserfüllung eingebunden werden (siehe § 15, Absatz 3 PBefG). Die Genehmigungsbehörde muss dies jedoch mit entsprechenden Auflagen in der Genehmigung absichern.

Bei einem ÖDA kann die Qualitätskontrolle neben der Erfassung der grundsätzlichen Leistungserfüllung (Nichtleistung) auch die Erfassung einer minderwertigen Leistungserbringung (Schlechtleistung) bzw. das Erreichen von festgelegten Qualitätszielwerten umfassen. Die betrifft folgende Qualitäten:

- technische Qualitäten (z. B. Fahrzeugstandards),
- objektive Qualität (z. B. Zielwerte Pünktlichkeit),
- kundenseitig empfundene subjektive Qualitäten (z. B. Freundlichkeit des Fahrpersonals).

Anstelle eigener Kontrollen bzw. Messungen durch den Aufgabenträger kann die Qualitätskontrolle für den ÖDA vollständig oder teilweise als Qualitätsnachweis durch das Verkehrsunternehmen erfolgen.

Die vom Verkehrsunternehmen zu erstellenden **Qualitätsberichte** sind das Instrument zur Dokumentation der Qualitätserfüllung gegenüber dem Aufgabenträger. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren kommt ein solcher Qualitätsbericht nur zum Tragen, wenn dieser verbindlich vom Unternehmen mit dem Antrag zugesichert wurde. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan seine Anforderungen an die Qualitätskontrolle und -nachweise formuliert. Dadurch erhält der Antragsteller die Botschaft, dass aus Sicht des Aufgabenträgers zu einem zustimmungsfähigen Antrag auch die Kontrolle und der Nachweis der Qualitätserfüllung gehören.

Die **Qualitätssicherung** beinhaltet

- Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität,
- Sanktionen bei (wiederholter bzw. permanenter) Nichterfüllung der Anforderungen (bei eigenwirtschaftlichen Verkehren Sanktionen ausschließlich durch Genehmigungsbehörde).

Der Schwerpunkt der Maßnahmen zur Qualitätssicherung liegt auf der Einhaltung der vereinbarten bzw. zugesicherten Qualität. Hierzu zählen:

- turnusmäßiger Arbeitskreis „Qualitätsmanagement“ (i. d. R. im zeitlichen Kontext mit dem Qualitätsbericht),
- anlassbezogene Arbeitsgespräche mit Fixierung von Maßnahmen und Fristen,
- bei permanenter Nichterfüllung Erstellung eines Maßnahmenplans durch das Verkehrsunternehmen, aus dem ersichtlich wird, mit welchen Maßnahmen bis wann eine messbare Qualitätsverbesserung bzw. der Zielwert erreicht wird.

Bei nach Ausschreibung vergebenen Verkehrsleistungen (Verkehrsvertrag) werden zur Sanktionierung von den Aufgabenträgern schwerpunktmäßig Vertragsstrafen und Maluszah- lungen vorgesehen. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren erfolgt die Sanktionierung durch die Genehmigungsbehörde.

Zusammenfassend ist zur Wirksamkeit der Qualitätsmanagement-Instrumente einzuschätzen, dass der Aufgabenträger bei nach öffentlichen Ausschreibungen erfolgten Auftragsvergaben bzw. bei Direktvergaben die Qualität in seiner Hoheit umfassend steuern kann. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren sind die Möglichkeiten der Steuerung wesentlich geringer. Hier ist die Genehmigungsbehörde unmittelbar zuständig, der Aufgabenträger kann die Genehmigungsbehörde nur auf Abweichungen von den im Genehmigungsantrag verbindlich getroffenen Zusicherungen zur Qualität hinweisen.

■ **Tabelle 26: Bausteine und Inhalte des Qualitätsmanagements**

<b>eigenwirtschaftliche Verkehre (Genehmigungswettbewerb)</b>	<b>öffentliche Dienstleistungsaufträge (Direktvergaben bzw. nach Ausschreibung erfolgte Vergaben)</b>
<b>Qualitätsfestlegung</b>	
<p>Auflage der verbindlich zu erfüllende Leistungen und Qualitäten im Genehmigungsbescheid auf Basis des Antrages des siegreichen Verkehrsunternehmens (Hinweis: Nahverkehrsplan und/ oder Vorabbekanntmachung sind von der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen (§ 8, Absatz 3a PBefG)).</p>	<p>Verbindliche Festlegung der Leistungen und Qualitäten in den Vergabeunterlagen (Vertrag zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen).</p>
<b>Qualitätskontrolle</b>	
<p>Hat der Genehmigungsinhaber in seinem Genehmigungsantrag verbindlich zugesagt, einen Qualitätsbericht zu erstellen, dann prüft er die Qualität und legt die Ergebnisse dem Aufgabenträger offen.</p> <p>Im Falle von dauerhaften Nicht- und Schlechtleistungen kann der Aufgabenträger die Genehmigungsbehörde auf Abweichungen von den im Genehmigungsantrag verbindlich getroffenen Zusagen hinweisen, da nur diese entsprechende Sanktionen durchführen kann.</p>	<p><b>Direktvergabe:</b></p> <p>Aufgabenträger überwacht und dokumentiert kontinuierlich mit verschiedenen Instrumenten (siehe Tabelle 27) die Qualität der Leistungserbringung im Hinblick auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schlecht- und Minderleistungen,</li> <li>■ Nichtleistungen,</li> <li>■ Erreichen von festgelegten Zielwerten.</li> </ul> <p><b>Nach Ausschreibung erfolgte Vergabe:</b></p> <p>Mix aus Kontrollen des Aufgabenträgers und Nachweis der Qualitätserfüllung durch Verkehrsunternehmen .</p>
<b>Qualitätsberichte</b>	
<p>Qualitätsbericht, wenn dieser laut Qualitätszusage des Genehmigungsinhabers vorgesehen ist.</p>	<p>Monatliche, quartalsweise oder jährliche Qualitätsberichte des Verkehrsunternehmens entsprechend der Vorgaben des ÖDA.</p>
<b>Qualitätssicherung</b>	
<p>Regelmäßige (ggf. wiederholende) Information der Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung)</p>	<p>In den Vergabeunterlagen fixierte Verfahren zur Beseitigung der festgestellten Mängel bzw.</p>

über Schlecht- bzw. Nichterfüllung der verbindlich zugesicherten Qualitäten;  Gespräche mit dem Verkehrsunternehmen bzgl. Qualitätserfüllung.	zur Erfüllung der Zielwerte (z. B. Gespräche mit Verkehrsunternehmen, gemeinsam festgelegte Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung);  bei ÖDA nach Ausschreibung mit Verkehrsvertrag Vertragsstrafen und Maluszahlungen bei Schlecht- und Minderleistungen bzw. Nichtleistungen.
---	---

■ **Tabelle 27: Instrumente der Qualitätskontrolle**

Was? Instrument	Wer? Zuständigkeit	Wie? Methode	Wann? Zeitpunkte Erfassung und Nachweise
<b>Direkte Messung</b>	Verkehrsunternehmen/ Genehmigungsinhaber	<p>Auswertung der Daten aus kontinuierlichen Erfassungen des Verkehrsunternehmens (RBL, Zählsysteme) und Abgleich der Zielerfüllung anhand festgelegter Zielwerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Pünktlichkeit</li> <li>■ Fahrtausfälle</li> <li>■ Anschlusssicherheit (Pünktlichkeit an festgelegten Anschlussknoten)</li> <li>■ Überlastung</li> <li>■ Inanspruchnahme der „Mobilitätsgarantie NRW“</li> <li>■ Anteil Niederflurfahrzeuge an den durchgeführten Fahrten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Permanente Erfassung</li> <li>■ Monatlicher Nachweis über Statusbericht</li> </ul>
<b>Offene Kontrolle</b>	Aufgabenträger	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ unmittelbare Kontrolle der Leistungserfüllung durch vom Aufgabenträger autorisierte Personen</li> <li>■ Das Verkehrsunternehmen wird kurzfristig mit Kontrollergebnis konfrontiert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ regelmäßige, möglichst turnummäßige Durchführung</li> <li>■ Rückmeldung an Verkehrsunternehmen zu den Kontrollergebnissen</li> </ul>
<b>Mystery Shopping/ Profitester</b>	Verkehrsunternehmen/ Genehmigungsinhaber (ggf. auch Aufgabenträger bei eigenwirtschaftlichen Verkehren)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ objektive Messmethode</li> <li>■ Fixierung von Zielwerten in den Vergabeunterlagen bzw. im Genehmigungsantrag</li> <li>■ verdeckte Kontrolle der Leistungserfüllung durch (dem Verkehrsunternehmen) unbekannte Personen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Durchführung mindestens zweijährlich, möglichst jährlich</li> <li>■ Erhebungen per Zufallsprinzip, stichprobenweise über das ganze Jahr und das Bedienungsgebiet verteilt (möglichst periodische oder</li> </ul>



Was? Instrument	Wer? Zuständigkeit	Wie? Methode	Wann? Zeitpunkte Erfassung und Nachweise
			kontinuierliche Erhebung)
<b>Kundenzufriedenheitsbefragungen</b>	Verkehrsunternehmen/ Genehmigungsinhaber (ggf. auch Aufgabenträger bei eigenwirtschaftlichen Verkehren)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Wahrnehmung der Dienstleistungs- und Servicequalität durch die Fahrgäste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kundenzufriedenheitsbefragungen können z. B. über regelmäßige (jährliche) systematisierte Kundenbarometer erfolgen</li> <li>■ Dokumentation in den jährlichen Qualitätsberichten</li> </ul>
<b>Kundenhinweise</b>	Verkehrsunternehmen/ Genehmigungsinhaber	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kundenhinweise und Beschwerden sind keine objektiven Messgrößen, da sie nicht repräsentativ sind. Sie liefern jedoch wichtige Hinweise über Schwerpunkte der Nichterfüllung von Qualitäten.</li> <li>■ Kundenhinweise werden Bestandteil des Qualitätsmanagements, wenn diese vom Verkehrsunternehmen gegenüber dem Aufgabenträger offengelegt werden (z. B. überblickartige Darstellung im Qualitätsbericht).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Permanente Erfassung</li> <li>■ Monatlicher Nachweis über Statusbericht (Auswertung in Kategorien)</li> </ul>

## **7 Bestandsbewertung**

### **7.1 Bewertung der Erschließungsqualität**

Zur Bewertung der Erschließungsqualität im Kreis Coesfeld dienen die in Kapitel 6.3.4 definierten Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche. Die Analyse erfolgt unter Zugrundelegung des Fahrplans mit Stand 09.01.2017.

Die räumliche Erschließungsqualität im Kreis Coesfeld ist grundsätzlich als gut zu bewerten, nur wenige Gebiete liegen außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche. Das ÖPNV-Netz im Untersuchungsgebiet ist weitgehend ohne größere Mängel in der Erschließung, die zentralen Bereiche der Kommunen sowie größere zusammenhängende Siedlungen sind ausreichend gut an den ÖPNV angeschlossen.

Kleinere Erschließungslücken konzentrieren sich weitgehend auf die Randbereiche von Wohngebieten, einwohnerschwache Ortsteile und Siedlungsplätze außerhalb der geschlossenen Bebauung und abseits der regionalen Korridore mit in der Regel weniger als 200 Einwohnern. Lediglich in einzelnen Teilbereichen sind kleinere zusammenhängende Siedlungsbereiche nicht den kreisweit definierten Standards entsprechend erschlossen. Darüber hinaus gibt es abseits der regionalen Hauptachsen diverse Gebiete, die nur zu schulverkehrsrelevanten Zeiten über ein ÖPNV-Angebot verfügen.

Defizite in der Erschließung treten punktuell auch im Umfeld von Gewerbegebieten auf (vgl. hierzu Kapitel 7.3.2). Die Potenziale von Gewerbegebieten für den ÖPNV sind abhängig von der Größenordnung bzw. der Struktur. Zu berücksichtigen ist hierbei außerdem, dass gerade im produzierenden Gewerbe häufig im Schichtbetrieb gearbeitet wird und eine hierauf ausgerichtete ÖPNV-Erschließung nur sehr eingeschränkt möglich ist.

Größere Erschließungsdefizite wurden in folgenden Siedlungsbereichen festgestellt:

- Coesfeld (Gewerbegebiet Süd, Randbereiche, Wohngebiet im nord-östlichen Bereich (östlich von der Billerbecker Str.))
- Coesfeld, Industriepark Nord.Westfalen
- Coesfeld, Lette (Randbereiche, Gewerbegebiet bei Lette)
- Havixbeck (Randbereiche, Wohngebiet im süd-östlichen Bereich)
- Rosendahl, Osterwick (Randbereiche, Wohngebiet im nördlichen Bereich)
- Senden (Randbereiche, Wohngebiet im östlichen Bereich)

Aufgrund der derzeitigen Linienführung und Haltestellenlage sind vor allem Randbereiche in einigen Städten und Gemeinden nicht optimal erschlossen. Zum Teil ist die disperse Verteilung der Siedlungsbereiche Ursache der geringen Erschließungswirkung des ÖPNV in diesen Bereichen.

Die Analyse der nicht bzw. unzureichend erschlossenen Gebiete im Kreisgebiet zeigt nur in wenigen Teilbereichen eine Defizitprägung, die mit einem gewissen Handlungsbedarf im regionalen Verkehr bewertet werden kann. Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes werden

im Einzelfall Lösungsvorschläge unterbreitet, sofern diese verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll zu realisieren sind.

Für viele Bereiche ist eine eigenständige ÖPNV-Anbindung im regionalen Verkehr jedoch wirtschaftlich oft nicht darstellbar. Hier sollte geprüft werden, ob und welche Möglichkeiten es gibt, mit alternativen und ergänzenden Mobilitätsangeboten die Erschließung zu verbessern (siehe Kapitel 11 und 12 -> Teil B des NVP).

#### Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung der Einrichtung zusätzlicher oder Verlegung von Haltestellen
- ➔ Prüfung alternativer Linienführungen
- ➔ Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen

## **7.2 Bewertung der Bedienungsqualität**

Zur Bewertung der Bedienungsqualität im Kreis Coesfeld werden die in Kapitel 6.3.5 definierten Richtwerte für die zeitliche Verfügbarkeit, die Angebotshäufigkeit und die Regelmäßigkeit (Taktangebot bzw. die Anzahl der Fahrtenpaare pro Stunde) zur Überprüfung des Status Quo herangezogen. Die Analyse erfolgt unter Berücksichtigung der Netzhierarchie zum Fahrplanstand 09.01.2017.

### **Ergebnisse – Zusammenfassende Darstellung**

Das kreisweit ausgeprägte Netz von Produktlinien (S- und R-Linien im Zusammenspiel mit den SPNV-Achsen) sichert eine insgesamt weitgehend gute bzw. dem Bedarf entsprechende ÖPNV-Bedienung im Kreis Coesfeld sichert.

Weite Teile des Kreisgebietes werden an Werktagen tagesdurchgängig mit einem Taktangebot bedient. Auf den meisten Relationen wird ein stündliches Angebot vorgehalten. Lediglich in den Tagesrandlagen vor 6:00 Uhr morgens bzw. nach 20:00 Uhr werden die definierten Standards für die Bedienungsqualität häufiger nicht erfüllt.

Das Bedienungsangebot am Wochenende wird auf den meisten Linien im Regionalverkehr deutlich zum Angebot Mo-Fr reduziert. Samstags wird außerhalb der Achsen und Hauptverbindungen (SPNV, SchnellBus, RegioBus) meist ein zweistündiges Angebot vorgehalten. Bis in die frühen Nachmittagsstunden werden die Anforderungen weitgehend erfüllt. An Sonn- und Feiertagen wird außerhalb der Schienenkorridore auch entlang der Achsen und Hauptverbindungen (SchnellBus, RegioBus) meist ein zweistündiges Angebot vorgehalten. Außerhalb der Achsen und Hauptverbindungen werden vorwiegend nur einzelne Fahrtenpaare angeboten, zudem werden viele Linien sonntags gar nicht bedient.

Defizite in der Bedienungsqualität resultieren in erster Linie aus der infolge eines veränderten Mobilitätsverhaltens erfolgten Ausweitung der Verkehrszeiten gegenüber dem NVP 2005. Diese sind in unterschiedlicher Ausprägung weitgehend flächendeckend über das

gesamte Kreisgebiet verteilt erkennbar. Es ergibt sich ein konkreter Handlungsbedarf, für den in der Maßnahmenkonzeption des NVP Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.

- **Karte 8: Defizite in der Bedienungsqualität – Abweichungen von den definierten Standards zur Bedienungsqualität**

### 7.2.1 Bedienungsangebot auf Relationen der Kategorie Achse



Auf Relationen, die als **Achse** definiert wurden, ist das Bedienungsangebot kreisweit als gut zu bezeichnen.

Aufgrund eines nicht durchgängigen 30-Minuten-Taktes in der HVZ auf den SPNV-Linie RB51 und RB63 weisen die Relationen Dülmen – Coesfeld und Coesfeld – Münster gegenüber dem definierten Bedienungsstandard einzelne Defizite auf.

Defizite weist sowohl an Werktagen als auch am Wochenende auch die Verbindung zwischen Ascheberg und Münster auf. Der Korridor wird über unterschiedliche Relationen abgedeckt. Zum einen verkehrt stündlich die RB50 zwischen Ascheberg Bf und Münster Hbf Ergänzt wird dieses Angebot durch eine Verbindung mit der Linie T54 mit Umstieg auf die RB89/ RE7 in Drensteinfurt (mit Innenstadtanbindung von Ascheberg).

Auf den SchnellBus- sowie RegioBus-Linien wird meist ein durchgängiger 60-Minuten-Takt mit einzelnen Verstärkerfahrten in der HVZ vorgehalten. Durch die Überlagerung der Linien S60 und R63 wird somit auch auf der als Achse definierten Relation Nottuln – Münster an Werktagen der Standard erfüllt. Aufgrund von fehlenden Fahrten am Samstagnachmittag sowie dem an Sonn- und Feiertagen vorgehaltenen 120-Minuten-Takt auf der Linie R63 (Linie S60 wird an Sonn- und Feiertagen nicht bedient) weist diese Relation hinsichtlich der definierten Bedienungsqualität Defizite am Wochenende auf.

#### Erläuterung der nachfolgenden Tabelle:

X	Defizit der Bedienung in beide Richtungen
H	Defizit der Bedienung in Hinrichtung
R	Defizit der Bedienung in Rückrichtung
	Defizit der Bedienung mit Lastrichtungsbezug
	Defizit der Bedienung ohne Handlungsbedarf

■ **Tabelle 28: Bedienungsqualität auf „Achsen“ im Kreis Coesfeld (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards**

**Coesfeld – Münster**

bestimmende Linie: RB63

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr				R						X	H <sup>57</sup>							
Sa																		
So+Fei																		

**Nottuln – Münster**

bestimmende Linie: S60, R63, N8 (685-RE42, T85-RE2)

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr	R																	
Sa														X		H		
So+Fei					R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R			

Anmerkungen:

- Mo-Fr: in der HVZ ~T30 durch Überlagerung S60/R63
- Sa: Nottuln -> Münster ab ca. 18 Uhr und Münster-Nottuln ab ca. 19 Uhr Bedienung mit N8; zwischen 17 und 18 Uhr Umsteigeverbindung mit längerer Reisezeit
- So+Fei: S60 kein Angebot, R63 in T120

**Dülmen – Münster**

bestimmende Linie: RE2, RE42

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		
Sa																		
So+Fei																		

Anmerkungen:

- **Ausgangspunkt dieser Verbindung ist Dülmen Bf** (Hinweis: Verbindung Innenstadt – Dülmen Bf mit mangelnder Verknüpfung zwischen Bus und Bahn)
- Mo-Fr: in der HVZ ~T30 durch Überlagerung der Angebote

**Lüdinghausen – Münster**

bestimmende Linie: S90/ S92 , N4 (R53-RB50)

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		H
Sa															H			
So+Fei					R													

Anmerkungen:

- Mo-Fr: Münster -> Lüdinghausen um 05 Uhr Verbindung mit RB50-R53
- Sa: Lüdinghausen -> Münster ab 17 Uhr und Münster -> Lüdinghausen ab 20 Uhr Verbindung mit N4
- So+Fei: Lüdinghausen -> Münster S90/S92 durch Überlagerung mit R53- RB50

<sup>57</sup> Einrichten einer Fahrt ab 01.08.2018 geplant.

**Ascheberg – Münster**

bestimmende Linie: RB50

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr		X	X	X					X	X	X	X	X					
Sa																		
So+Fei																		

Anmerkungen:

- **Ausgangspunkt dieser Verbindung ist Ascheberg Bf bzw. Davensberg Bf bzw. Capelle Bf** (Hinweis: Verbindung Innenstadt – Ascheberg Bf mit mangelnder Anbindung)
- Mo-Fr: T60

**Ascheberg (Zentrum) – Münster (Verbindung über Drensteinfurt)**

bestimmende Linie: T54-RB89/RE7

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr			X		X		X		R	H	X		X		X	X	X	
Sa		X	X		X		X		X	X	X	X	X	X	X			
So+Fei									Kein Angebot									

Anmerkungen:

- Mo-Fr: Verbindungen über Drensteinfurt in T120/(T180)
- Sa: 3 Fahrtenpaare zwischen 08 und 12 Uhr

**Dülmen - Coesfeld**

bestimmende Linie: RB51

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr	H	X	X	X					X	X	-	X	X					
Sa																		
So+Fei																		

Anmerkungen:

- **Ausgangspunkt dieser Verbindung ist Dülmen Bf** (Hinweis: Verbindung Innenstadt – Dülmen Bf mit mangelnder Verknüpfung zwischen Bus und Bahn)
- Mo-Fr: ~T60, mit einzelnen Verdichtern durch Linie 580

**Dülmen – Haltern am See – Marl – Essen**

bestimmende Linie: RE2, RE42

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		
Sa																		
So+Fei																		

Anmerkungen:

- **Ausgangspunkt dieser Verbindung ist Dülmen Bf** (Hinweis: Verbindung Innenstadt – Dülmen Bf mit mangelnder Verknüpfung zwischen Bus und Bahn)
- Mo-Fr: in der HVZ ~T30 durch Überlagerung der Angebote

## 7.2.2 Bedienungsangebot auf Relationen der Kategorie Hauptverbindung

Das Bedienungsangebot auf den Relationen der Kategorie **Hauptverbindung** ist insbesondere an Werktagen als gut zu bezeichnen. An Werktagen liegen Defizite in erster Linie in Tagesrandlagen der SVZ vor. Weitere systematische Defizite bestehen am Wochenende und an Feiertagen. An Samstagen sind die Defizite in erster Linie bedingt durch die frühzeitige Ausdünnung des Angebotes in den frühen Nachmittagsstunden sowie fehlenden Fahrten in zeitlichen Randlagen. Auch an Sonn- und Feiertagen sind die Defizite vor allem in Tagesrandlagen. Lediglich auf der Relation Coesfeld – Burgsteinfurt weicht das Angebot sowohl am Samstagnachmittag als auch am Sonntag bis in die Mittagsstunden von den im Anforderungsprofil definierten Richtwerten ab.

Des Weiteren weist die Verbindung Coesfeld – Reken Defizite am Samstag auf, da die bestimmende Linie RB45 zweistündlich verkehrt.

- **Tabelle 29: Bedienungsqualität auf „Hauptverbindungen“ im Kreis Coesfeld (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards**

### Ascheberg – Dortmund

bestimmende Linie: RB50

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		
Sa																		
So+Fei																		

Anmerkungen:

- **Ausgangspunkt dieser Verbindung ist Ascheberg Bf** (Hinweis: Verbindung Innenstadt – Ascheberg Bf mit mangelnder Anbindung, bestimmendes Angebot ab Ascheberg Innenstadt aktuell mit Umstieg in Drensteinfurt)

### Nordkirchen – Lüdinghausen

bestimmende Linie: R53 (T24)

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr	H																R	X
Sa														R	R	R		
So+Fei					X	H										R		

Anmerkungen:

- Sa: Nordkirchen -> Lüdinghausen ab 17 Uhr Verbindung mit T24 (Lüdinghausen -> Nordkirchen Verbindung mit T24 nur in der NaVZ)

**Olfen – Lüdinghausen**

bestimmende Linie: S91/ T91

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr	X															R	X	
Sa		H												R	X			
So+Fei						R	R											

**Lüdinghausen (Bf) – Dülmen (Bf)**

bestimmende Linie: RB51

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr	H																	
Sa		H																
So+Fei																		

Anmerkungen:

- **Ausgangspunkt dieser Verbindung ist Dülmen Bf** (Hinweis: Verbindung Innenstadt – Dülmen Bf mit mangelnder Verknüpfung zwischen Bus und Bahn)
- **Ausgangspunkt dieser Verbindung ist Lüdinghausen Bf** (Hinweis: Verbindung Innenstadt – Lüdinghausen Bf mit mangelnder Verknüpfung zwischen Bus und Bahn)

**Lüdinghausen (Bf) – Dortmund**

bestimmende Linie: RB51

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		
Sa																		
So+Fei																		

Anmerkungen:

- **Ausgangspunkt dieser Verbindung ist Lüdinghausen Bf** (Hinweis: Verbindung Innenstadt – Lüdinghausen Bf mit mangelnder Verknüpfung zwischen Bus und Bahn)

**Lüdinghausen (Zentrum) – Dortmund**

bestimmende Linie: R53-RB50 (R/T19-RB51, T14-RB51, T4-RB51)

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr	H																X	X
Sa													X	X	X			
So+Fei					X										X			

Anmerkungen:

- Mo-Fr: ab ca. 19 Uhr: Anbindung an Lüdinghausen Bf vorhanden, im Weiteren jedoch keine Anbindung an die Innenstadt
- Sa ab 17 Uhr: Anbindung an Lüdinghausen Bf vorhanden, im Weiteren jedoch keine Anbindung an die Innenstadt, um 20 Uhr Verbindung mit T14-RB51
- So+Fei: 9-10 und ab 19 Uhr: Anbindung an Lüdinghausen Bf vorhanden, im Weiteren jedoch keine Anbindung an die Innenstadt



**Olfen – Datteln**

bestimmende Linie: S91/T91

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																H	X	
Sa		H														H		
So+Fei						R										R		

**Havixbeck – Münster**

bestimmende Linie: R64, N7 (564)

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		R
Sa		X	H															
So+Fei						H												

Anmerkungen:

- Mo-Fr: Havixbeck -> Münster um 05 Uhr Verbindung mit 564
- Mo-Fr: Münster -> Havixbeck zwischen 20 und 23 Uhr keine Fahrt
- Sa: Havixbeck -> Münster um 18 Uhr und ab 20 Uhr und Münster -> Havixbeck ab 19 Uhr Verbindung mit N7

**Coesfeld – Nottuln**

bestimmende Linie: R62, N8

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr	X																	R
Sa										H		R						
So+Fei						R	R											

Anmerkungen:

- Sa: Coesfeld -> Nottuln ab ca. 18 Uhr und Nottuln -> Coesfeld ab ca. 19 Uhr Bedienung mit N8

**Coesfeld – Reken (untersucht wurde Relation Coesfeld – Reken, Bahnhof)**

bestimmende Linie: RB45

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr	R																H	
Sa		R		H	R	H	R	H	R	H	R	H						
So+Fei					R													

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf: Angebotsausweitung der SPNV-Verbindung langfristig vorgesehen
- Sa: 8-17 Uhr T120 statt T60

**Coesfeld – Gescher**

bestimmende Linien: R51, R61

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr	H																	
Sa																		
So+Fei																		

**Coesfeld – Legden – Ahaus**

bestimmende Linie: RB51

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr	H																	
Sa		H																
So+Fei																		

Anmerkungen:

- Anbindung zwischen Coesfeld Bf und Innenstadt mit verschiedenen Linien (~T60)

**Rosendahl – Coesfeld**

bestimmende Linie: R81, N7-N8 (581, 582-589)

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		H
Sa		X	R							H	R	H						
So+Fei					X	X	X	R								H		

Anmerkungen:

- Mo-Fr: Rosendahl -> Coesfeld um 07 Uhr und Coesfeld -> Rosendahl zwischen 12 und 13 Uhr Verbindung mit 581
- Mo-Fr: Coesfeld -> Rosendahl um 21 Uhr Verbindung mit 582-589
- Mo-Fr: Rosendahl -> Coesfeld zwischen 07 und 08 Uhr in ca. T75
- Sa: Rosendahl -> Coesfeld ab 13 Uhr und Coesfeld -> Rosendahl ab 14 Uhr in T120
- Sa: Rosendahl -> Coesfeld ab 20 Uhr und Coesfeld -> Rosendahl ab 23 Uhr mit N7-N8

**Rosendahl (Osterwick) – Burgsteinfurt**

bestimmende Linie: R81

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr	H																H	X
Sa		X	H							R	H	R						
So+Fei					X	X	X	H								R		

Anmerkungen:

- Sa: Rosendahl -> Burgsteinfurt ab 14 und Burgsteinfurt -> Rosendahl ab 13 Uhr in T120

## 7.2.3 Bedienungsangebot auf Relationen der Kategorie Grundverbindung

Das Bedienungsangebot auf den Relationen der Kategorie Grundverbindung ist insbesondere an Werktagen grundsätzlich als gut zu bewerten, in den Tagesrandlagen bestehen vereinzelte Defizite.

Vermehrte Defizite in der Hauptverkehrszeit an Werktagen bestehen auf der Relation Lüdinhäusen – Ascheberg – Drensteinfurt. Abweichungen von den definierten Standards gibt es darüber hinaus in der Verbindung der Kernorte von Nottuln und Dülmen. Zwar gibt es im Korridor eine attraktive Schienenverbindung, die Anbindung insbesondere des Bahnhofs Dülmen an die Innenstadt ist jedoch nur sehr bedingt gegeben. Des Weiteren sind auf der Linie 589 (Relation Rosendahl, Osterwick – Holtwick) an Samstagen nur einzelne Fahrtenpaare vorbehalten.

■ **Tabelle 30: Bedienungsqualität auf Grundverbindung im Kreis Coesfeld (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards**

### Rosendahl (Osterwick) – Holtwick

bestimmende Linie: 589, N7

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		
Sa							X	X	X	X								
So+Fei							Kein Angebot											

Anmerkungen:

- Sa: Osterwick -> Holtwick ab 20 Uhr und Holtwick -> Osterwick ab 18 Uhr Bedienung mit N7

### Coesfeld – Billerbeck

bestimmende Linie: RB63

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		
Sa																		
So+Fei																		

Anmerkungen:

- **Ausgangspunkt dieser Verbindung ist Billerbeck Bf** (Hinweis: Verbindung Innenstadt – Billerbeck Bf mit mangelnder Verknüpfung zwischen Bus und Bahn sowie mangelnde Anbindung)
- Innenstadtanbindung Coesfeld ~T60 durch Überlagerung mit R81-RB63, 582-RB63 und R62-RB63

**Nottuln (Innenstadt) – Dülmen (Innenstadt)**

bestimmende Linie: R62-565, R62-T65

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr			H	X						X		X		X		X		
Sa									X	X	X	X						
So+Fei																		

Anmerkungen:

- **Anbindung Dülmen Bahnhof:** Erfüllung des Anforderungsprofils in HVZ und NVZ, einzelne Defizite in SVZ (s. u.)

**Nottuln (Innenstadt) – Dülmen Bf**

bestimmende Linie: T85-RE2

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		
Sa																		
So+Fei																		

Anmerkungen:

- **Ausgangspunkt dieser Verbindung ist Dülmen Bf** (Hinweis: Verbindung Innenstadt – Dülmen Bf mit mangelnder Verknüpfung zwischen Bus und Bahn sowie mangelnde Anbindung)

**Lüdinghausen – Seppenrade**

bestimmende Linie: S91/T91

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		
Sa																		
So+Fei																		

**Senden – Lüdinghausen**

bestimmende Linie: S90, N4

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		
Sa																		
So+Fei																		

### Ottmarsbocholt – Münster

bestimmende Linie: R41/StadtBus 7, S90, N4, T541/StadtBus 7

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		
Sa				R														
So+Fei																		

Anmerkungen:

- Sa: Ottmarsbocholt -> Münster ab 16 Uhr und Münster -> Ottmarsbocholt ab 19 Uhr Verbindung mit N4
- So+Fei: Verbindung mit T541/7 sowie ab 18 Uhr Verbindung mit S90

### Lüdinghausen – Ascheberg

bestimmende Linie: T54(512)

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr		R	H	R						R	H	R	H		H			
Sa									H	X	X	X						
So+Fei									Kein Angebot									

- Sa: Lüdinghausen -> Ascheberg zwischen 08 und 12 Uhr und Ascheberg -> Lüdinghausen zwischen 09 und 13Uhr drei Fahrtenpaare

### Ascheberg – Drensteinfurt

bestimmende Linie: T54

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr		R	H	R						X	H	R	H		H			
Sa									H	X	X	X						
So+Fei									Kein Angebot									

Anmerkungen:

- Mo-Fr: Ascheberg -> Drensteinfurt zwischen 13 und 16 Uhr in T180
- Sa: Ascheberg -> Drensteinfurt zwischen 08 und 12 Uhr und Drensteinfurt -> Ascheberg zwischen 09 und 13 Uhr drei Fahrtenpaare

### Nordkirchen (Plettenberger Hof) – Capelle Bf

bestimmende Linie: R53

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		
Sa																		
So+Fei																		

**Nordkirchen (Plettenberger Hof) – Dortmund**

bestimmende Linie: R53-RB50

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr	
Mo-Fr																			
Sa																			
So+Fei																			

**Olfen – Selm**

bestimmende Linie: T57

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr	
Mo-Fr																			
Sa																			
So+Fei						Kein Angebot (ergänzende Verbindungen über Lüdinghausen)													

**Olfen – Dortmund**

bestimmende Linie: T57-RB51 (R44-RB51)

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr	
Mo-Fr																			
Sa																			
So+Fei																			

Anmerkungen:

- Sa: ~T60 durch Überlagerung T57-RB 51/ R44-RB5 1
- So+Fei: Verbindung mit R44-RB51

**7.2.4 Bedienungsangebot auf Relationen der Kategorie Ergänzungsverbindung**

Auch das Bedienungsangebot auf den Relationen der Kategorie Ergänzungsverbindung ist grundsätzlich als gut zu bewerten.

Einzelne Defizite sind auf den Relationen Rosendahl (Osterwick) – Billerbeek und Senden – Ascheberg vorzufinden. Nach Einstellung der Linie 612 von Montag bis Freitag ist das Angebot zwischen Senden und Ascheberg aufgrund der im Vergleich zur Entfernung und der Fahrzeit mit dem MIV vergleichsweise langen Reisezeit über Lüdinghausen bzw. Ottmarsbocholt grundsätzlich als eingeschränkt zu bewerten.

Aufgrund festzustellender gesteigerter Verkehrsbeziehungen wird ein Qualitätsstandard für die Relationen Nottuln – Senden definiert. Aktuell besteht kein adäquates Angebot auf dieser Relation, für das eine Bewertung des Bedienungsangebotes erfolgen kann.

■ **Tabelle 31: Bedienungsqualität auf Ergänzungsverbindung im Kreis Coesfeld (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards**

**Rosendahl (Osterwick) – Billerbeck**

bestimmende Linie: 589, N7

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr	
Mo-Fr		R			R					H	H								
Sa																			
So+Fei										Kein Angebot									

Anmerkungen:

- Mo-Fr: Rosendahl -> Billerbeck zwischen 12 und 15 Uhr keine Fahrt und Billerbeck -> Rosendahl einzelne Fahrt um 07 sowie ab 11 Uhr in T120 (zwischen 11 und 12 Uhr in T60)
- Sa: Rosendahl -> Billerbeck um 08 und 10 Uhr und Billerbeck -> Rosendahl um 14 und 16 Uhr zwei Fahrtenpaare, Verbindung Rosendahl -> Billerbeck ab 18 Uhr und Billerbeck -> Rosendahl ab 20 Uhr mit N7

**Billerbeck – Havixbeck**

bestimmende Linie: RB63 - R64, RB63 - 564, N7

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		
Sa																		
So+Fei																		

Anmerkungen:

- Ausgangspunkt dieser Verbindung ist Billerbeck Bf** (Hinweis: Verbindung Innenstadt – Billerbeck Bf mit mangelnder Anbindung)
- Kein zentrenverbindendes Angebot!**

**Billerbeck – Nottuln**

bestimmende Linie: B61, T67

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr	
Mo-Fr																			
Sa																			
So+Fei										Kein Angebot									

Anmerkungen:

- Sa: 3 Fahrtenpaare zwischen 08 und 12 Uhr mit T67 mit drei Fahrtenpaaren zwischen 08 und 12 Uhr

**Nottuln – Senden**

bestimmende Linie: **aktuell kein adäquates Angebot** (Verbindung über Münster mit langer Reisezeit S60-S90 (612-RE2-685))

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr		X	X	X						X	X	X	X	X				
Sa																		
So+Fei																		

### Senden – Ascheberg

bestimmende Linie: T54-S90, BB81-T51 [nach Wegfall der Linie 612 Mo-Fr aktuell eingeschränktes Angebot Mo-Fr mit vergleichsweise langer Reisezeit über Lüdinghausen bzw. Ottmarsbocholt]

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr		X	H															
Sa																		
So+Fei																		

Anmerkungen:

- Mo-Fr: Senden -> Ascheberg B81/T51 Umstieg zwischen 19 und 23 Min. und Ascheberg -> Senden T51/B81 Umstieg zwischen 44 und 48 Min.
- Mo-Fr: Senden -> Ascheberg um 13 und 16 Uhr mit S92/T54 (ab Senden Mahnmal)
- Mo-Fr: Ascheberg -> Senden um 07 Uhr mit T54/S92 (bis Senden Mahnmal) und ab 09 Uhr in T120 mit T54/S90
- Sa: Senden -> Ascheberg zwischen 08 und 15 Uhr in T60 und Ascheberg -> Senden zwischen 09 und 16 Uhr in T60 mit T612/T51

### Nordkirchen – Werne

bestimmende Linie: T52, 525( R53-RB50 bis Werne Bf)

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr																		
Sa																		
So+Fei																		

Anmerkungen:

- Sa: Nordkirchen -> Werne zwischen 09 und 13 Uhr und Werne -> Nordkirchen zwischen 08 und 12 Uhr drei Fahrtenpaare
- Verbindung mit SPNV bis Werne Bahnhof:** Erfüllung des Anforderungsprofils in HVZ und NVZ, einzelne Defizite in SVZ

### Nordkirchen – Selm

bestimmende Linie: T52, 525

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo-Fr			R															
Sa																		
So+Fei																		

Anmerkungen:

- Sa: Nordkirchen -> Selm zwischen 08 und 12 Uhr und Selm -> Nordkirchen zwischen 09 und 13 Uhr drei Fahrtenpaare



## 7.2.5 Überbedienung/ Überschreitung der Standards:

Bei Relationen, auf denen die definierten Standards überschritten werden, liegt nicht direkt eine Überbedienung mit Handlungsbedarf vor (vgl. auch Formulierung „Mindestbedienung“ bei den Standards zur Bedienungsqualität).

Mögliche Gründe für die Notwendigkeit einer Überschreitung der Standards können sein:

- Bündelung von Linien im Zulauf auf zentrale Orte bzw. Verknüpfungspunkte
- Anforderungen aufgrund von Schulzeiten bzw. Kapazitätsbedarf im Schulverkehr
- notwendige Verdichtung aufgrund von Kapazitätsengpässen, z. B. bei langlaufenden Linien bzw. bei Bedienung mehrerer einwohnerstarker Orte.

### Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur regelmäßigen Vertaktung.
- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur Angebotskoordinierung bei Überlagerungen von mehreren Linien durch Abstimmung der Fahrplanlagen.
- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur Erweiterung des Angebots durch Ergänzen und Auffüllen von Fahrten(-paaren) auf Relationen mit Defiziten.
- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur Anschlussgewährleistung.
- ➔ Weiterentwicklung des Früh-, Abend-, Nacht- und Wochenendverkehrs.
- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur Umprofilierung der Linien.

## 7.3 Bewertung der Verbindungsqualität und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

### 7.3.1 Bewertung der Verbindungsqualität

Bei der Analyse und Bewertung der Reisezeit und Umsteigehäufigkeit werden die Anforderungen zugrunde gelegt, die im Anforderungsprofil in Kapitel 6.3.6 definiert sind. Die Analyse erfolgt zum Fahrplanstand 09.01.2017.

*Hinweis: Die Bewertung erfolgt ausschließlich bezogen auf die Reisezeit und Umsteigefreiheit zum Oberzentrum Münster. Etwaige Handlungsbedarfe resultierend aus Bedienungsdefiziten werden an dieser Stelle ausdrücklich nicht (siehe Kapitel 7.2) mit betrachtet.*

#### Ergebnisse – Zusammenfassende Darstellung

Insgesamt werden die im Anforderungsprofil definierten Richtwerte für die Verbindungsqualität für die meisten Relationen im Kreis Coesfeld eingehalten. Die erkennbaren Defizite

resultieren meist aus einer mangelnden Anbindung von außenliegenden Bahnhöfen an die zentralen Siedlungsbereiche. Eine hohe Betroffenheit zeigt sich insbesondere für die SPNV-Haltestellen in

- Dülmen (mangelnde Verknüpfung zwischen Bus und Bahn; lange Wartezeiten),
- Lüdinghausen (insbesondere in Richtung Dülmen mangelnde Verknüpfung zwischen Bus und Bahn),
- Billerbeck (mangelnde Verknüpfung zwischen Bus und Bahn (lange Wartezeiten) sowie mangelnde ÖPNV-Anbindung insgesamt (Erreichbarkeit zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad),
- Ascheberg (fehlende Bus-Anbindung des Bahnhof in der Innenstadt; Verbindungen in die benachbarten Zentren i. d. R. über Drensteinfurt Bf bzw. Capelle Bf).

Im Kontext mit der Entfernung zum Ortskern und der intensiven Fahrradnutzung im Kreis ist jedoch offen, welche Fahrgastpotenziale für Busverbindungen zwischen den Bahnhöfen und den zentralen Bereichen tatsächlich bestehen.

### 7.3.1.1 Reisezeit

Relationen mit Defiziten bei der Reisezeit wurden zusammenfassend in der Karte 9 dargestellt. Im Einzelnen sind dies:

- Dülmen – Coesfeld (Achse) (auf der zentrenverbindenden Relationen),
- Lüdinghausen – Dülmen (Hauptverbindung) (zentrenverbindende Relationen),
- Olfen – Lüdinghausen (Hauptverbindung),
- Nottuln – Dülmen (Grundverbindung) (zentrenverbindende Relationen),
- Havixbeck – Billerbeck (Ergänzungsverbindung) (zentrenverbindende Relationen),
- Nottuln – Senden (Ergänzungsverbindung) (aktuell kein adäquates Angebot).

Sowohl die Korridore Lüdinghausen – Dülmen – Coesfeld, Billerbeck – Havixbeck sowie auch Dülmen – Nottuln werden über den Schienenverkehr bedient und verfügen somit grundsätzlich über ein gutes und schnelles Angebot im ÖPNV. Die festgestellten Defizite in der Reisezeit bei den zentrenverbindenden Relationen resultieren aus der häufig mangelnden Anbindung zwischen den SPNV-Haltestellen und den Innenstädten. Ein direkter Handlungsbedarf im regionalen ÖPNV kann somit nicht abgeleitet werden. Ggf. ist die Anbindung der jeweiligen SPNV-Haltestellen im lokalen ÖPNV bzw. mit alternativen Mobilitätsangeboten zu prüfen.

Bedingt durch die leicht umwegige Linienführung der SchnellBus-Linie S91 wird für die Relation Olfen – Lüdinghausen ein leichtes Defizit in der Reisezeit festgestellt. Hier sind Möglichkeiten zu prüfen, ob und inwieweit die Linienführung der SchnellBus-Linie gestrafft werden kann, um so eine direktere Führung zwischen den benachbarten Zentren zu erreichen.

Der Qualitätsstandard für die Verbindung Nottuln – Senden wird aufgrund der gesteigerten Verkehrsbeziehungen im NVP neu definiert. Aktuell gibt es auf dieser Relation kein adäquates Angebot (Umsteigeüberbindung über Münster), im NVP wird aus diesem Grund die Einrichtung eines Grundangebotes geprüft.

### 7.3.1.2 Erreichbarkeit des nächstgelegenen Oberzentrums aus den Mittelzentren

Zielwert für die Erreichbarkeit des nächstgelegenen Oberzentrums ist entsprechend der definierten Kriterien im Anforderungsprofil (Kapitel 6.3.6) eine umsteigefreie Verbindung innerhalb von 90 Minuten.

Grundsätzlich wird das Oberzentrum Münster aus den Mittelzentren des Kreises Coesfeld direkt ohne Umsteigerfordernis erreicht. Lediglich aus dem zentralen Bereich von Dülmen wird die Anforderung an die direkte Erreichbarkeit des Oberzentrums aufgrund der Ortsrandlage des Bahnhofs nicht erfüllt. Hier bedarf es eines Umsteigens auf den Bus (verschiedene Verbindungen, jedoch meist lange Wartezeiten) bzw. eines Fußweges von rund 1,5 km. Aus diesem Grund wird im Hinblick auf die Erfüllung der Reisezeit für diese Relation sowohl die Anbindung aus dem Kernbereich als auch die Anbindung ab Bahnhof untersucht.

Die Reisezeit liegt für alle betrachteten Relationen deutlich unter 90 Minuten (siehe Tabelle 4, Anlagenband I).

In Tabelle 32 sind diejenigen Relationen aufgeführt, die die Anforderungen nicht bzw. nicht vollständig erfüllen. Anlagenband I enthält eine vollständige Darstellung und Bewertung aller überprüften Relationen.

■ **Tabelle 32: Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster aus den Mittelzentren - Darstellung der Relationen, die die Anforderungen nicht bzw. nicht vollständig erfüllen**

Relation	Reisezeit ÖPNV (Min.)	Linien	Umstiege	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Dülmen, Gesundheitsamt/ Charleville-Mézières-Platz – Münster, Hbf	~ 00:44	(diverse)	1	► prüfen der Möglichkeiten zur Verringerung der Reisezeit durch Verbesserung der Anschlusssituation (Die Zuständigkeit liegt aufgrund der innerörtlichen Erschließungsfunktion bei der Kommune)
Münster, Hbf – Dülmen, Gesundheitsamt/ Charvil- le-Mézières-Platz	~ 00:44	(diverse)	1	

### 7.3.1.3 Erreichbarkeit des nächstgelegenen Oberzentrums aus den Grundzentren

Überprüft und bewertet wird die Qualität der Anbindung der Grundzentren im Kreis Coesfeld an das Oberzentrum Münster hinsichtlich der Reisezeit und der Zahl der Umstiege. Insbesondere Städte und Gemeinden mit einem SPNV-Halt weisen eine gute Anbindung auf. Aber auch aus den meisten anderen Kommunen des Kreises ist das nächstgelegene Oberzentrum mit einer Reisezeit von in der Regel unter einer Stunde und maximal einem Umstieg zu erreichen.

Aufgrund der Ortsferne verschiedener SPNV-Haltestellen werden auch hier für verschiedene Kommunen jeweils zwei Untersuchungen durchgeführt (Bahnhof und zentrale Haltestelle).

In Tabelle 33 sind diejenigen Relationen aufgeführt, die die Anforderungen nicht bzw. nicht vollständig erfüllen. Tabelle 5 im Anlagenband I enthält eine vollständige Darstellung und Bewertung aller überprüften Relationen.

■ **Tabelle 33: Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster aus den Grundzentren – Darstellung der Relationen, die die Anforderungen nicht bzw. nicht vollständig erfüllen**

Relation	Reisezeit ÖPNV (Min.)	Linien	Umstiege	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Billerbeck, Busbf – Münster, Hbf	mind. 01:00	diverse	1-2	Prüfauftrag: prüfen der Möglichkeiten zur Verbesserung der Anschlusssituation
Münster, Hbf – Billerbeck, Busbf	mind. 01:07	diverse	1-2	Prüfauftrag: prüfen der Möglichkeiten zur Verbesserung der Anschlusssituation
Olfen, Hallenbad – Münster, Hbf	01:13/01:09	S91-S90/S92	o (Weiterfahrt)	Prüfauftrag: Straffen der Linienführung S91
Münster, Hbf – Olfen, Hallenbad	01:11	S90/S92-S91	o (Weiterfahrt)	Prüfauftrag: Straffen der Linienführung S91

### 7.3.1.4 Erreichbarkeit der Mittelzentren im Kreis Coesfeld untereinander

Untersucht wurden die Verbindungen zwischen den drei Mittelzentren des Kreises, den Städten Coesfeld, Dülmen und Lüdinghausen.

Alle drei Mittelzentren sind über die Westmünsterlandbahn (RB51) regelmäßig miteinander verbunden. Aber auch hier wirkt sich die Außenlage der jeweiligen Bahnhaltepunkte, insbe-

sondere in Dülmen und Lüdinghausen, aufgrund mangelnder Bus-Anbindung defizitär auf die Reisezeit im ÖPNV aus. Ein Handlungsbedarf ist jedoch nur bedingt ableitbar, da im Kontext der Entfernung zum Bahnhof sowie der intensiven Fahrradnutzung (Lüdinghausen 31 %, Coesfeld 22 %<sup>58</sup>) offen ist, welche Fahrgastpotenziale für eine Busverbindungen tatsächlich bestehen.

Ein möglicher Handlungsansatz ist die Aufwertung des Busangebotes in der Relation Dülmen – Lüdinghausen (Linie 580). Darüber hinaus sind Möglichkeiten zur Verbesserung der Anschlusssituation am Bahnhof Lüdinghausen aus Richtung Lüdinghausen zu prüfen (Hinweis: aktuell hat die Linie S91 in und aus Richtung Olfen – Datteln Anschluss an den SPNV am Bahnhof in Lüdinghausen).

### **7.3.1.5 Erreichbarkeit des nächstgelegenen Mittelzentrums aus den Ortsteile > 1.500 Einwohner**

Im Hinblick auf die Verbindungsqualität werden die im Anforderungsprofil (Kapitel 6.3.6) definierten Zielwerte zur Erreichbarkeit des jeweils relevanten Mittelzentrums aus den meisten Ortsteilen > 1.500 Einwohner eingehalten (Erreichbarkeit innerhalb von 45 Minuten, max. 1 Umstieg).

Offensichtliches Verbesserungspotenzial weist die Anbindung der meisten Dülmener Ortsteile an den Hauptort, welcher entsprechend auch das relevante Mittelzentrum für die Ortsteile ist, auf (vgl. Tabelle 34). Während am Wochenende und in den Ferien ein regelmäßiges stündliches AnrufSammelTaxi-Angebot besteht, werden die Ortsteile an Schultagen lediglich mit einzelnen Fahrten zu schulverkehrsrelevanten Zeiten bedient. Durch das BürgerBus-Angebot, welches im Sommer 2018 den Betrieb aufgenommen hat, wird für die Ortsteile Hausdülmen und Merfeld eine Verbesserung der Situation erreicht. Für die anderen Ortsteile sollten mittelfristig die Möglichkeiten und Potenziale zur Weiterentwicklung des AST-Angebotes an Schultagen geprüft werden.

Für die Ortsteile Appelhülsen (Nottuln), Bösensell, Ottmarsbocholt (beide Senden), Herbern und Davensberg (beide Ascheberg) wurde die Anbindung an das Oberzentrum Münster analysiert. Für die Ortsteile Herbern (Ascheberg) und Südkirchen (Nordkirchen) ist zudem die Anbindung zu den Mittelzentren Werne bzw. Selm relevant.

Karte 9 enthält eine Zusammenfassung der Abweichungen von den definierten Bedienungs- und Verbindungsstandards.

- **Karte 9: Abweichungen von den definierten Standards zur Bedienungs- und Verbindungsqualität (Mo-Fr) – Zusammenfassung**

<sup>58</sup> Kreis Coesfeld/ Planersocietät – Mobilitätsuntersuchung Kreis Coesfeld 2016.

## 7.3.2 Bewertung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Kreis Coesfeld

### Verbindung der Ortsteile mit > 1.500 Einwohner an ihren Hauptort

Kriterien zur Bewertung einer ausreichenden Anbindung der Ortsteile an ihren Hauptort sind, dass Montag bis Freitag im Tagesgang regelmäßige Hin- und Rückverbindungen zum Hauptort mit seinen Schul-, Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorten und samstags eine Erreichbarkeit des Hauptortes mit seinen Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorten bestehen. Sofern die Ortsteile nicht direkt an das regionale ÖPNV-Netz angeschlossen sind, besteht an den im Hauptort festgelegten Referenzhaltestellen Anschluss.

Aus Gründen der Vollständigkeit und Information wird zudem das Bedienungsangebot am Sonntag mit aufgeführt. Dieses wird bei der Bewertung der Anbindung jedoch nicht explizit berücksichtigt, da Fahrten am Sonntag überwiegend dem Freizeitverkehr zuzurechnen sind. Nachfolgend bewertet wird in erster Linie das grundlegende Fahrtenangebot, welches auf die Anbindung an Schul-, Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorte ausgerichtet ist.

Während die Anbindung der meisten Ortschaften an ihren jeweiligen Hauptort insgesamt als ausreichend bewertet wird, ist jedoch festzustellen, dass viele Dörfer/Ortsteile am Sonntag über kein Bedienungsangebot verfügen.

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Aufstellung der Verbindungen, die im Hinblick auf die Anbindung an den Hauptort Defizite aufweisen.

Tabelle 6 in Anlagenband I enthält eine vollständige Darstellung und Bewertung aller überprüften Relationen.

■ **Tabelle 34: Anbindung der Ortsteile > 1.500 Einwohner an ihren Hauptort - Darstellung der Relationen, die die im Hinblick auf die Anbindung an den Hauptort Defizite aufweisen**

Dorf/ Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung der Anbindung Mo-Fr und Sa (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
<b>Ascheberg</b>		
<b>Davensberg, Schule</b>	<b>Ascheberg, Appelhofstraße</b> Linie 515: Mo-Fr EF an Schultagen (07, 13 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie 615: Mo-Fr EF an Schultagen (07, 11-13 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie 618: Mo-Fr EF an Schultagen (07, 13-16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie T51: Mo-Fr innerörtliches Bedienungsverbot (informell: T120 (06/08-18 Uhr), Sa T120 (08/10-12/14 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie B21: Mo-Fr T120 (07/09-17/18 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot	Keine ausreichende Anbindung zum Hauptort, jedoch ausreichende Anbindung zum Oberzentrum Münster (direkter Zugang zum SPNV am Haltepunkt Davensberg Bf) ► kein Handlungsbedarf

Dorf/ Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung der Anbindung Mo-Fr und Sa (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
<p><b>Herbern, Rankenstraße</b></p>	<p><b>Ascheberg, Appelhofstraße</b></p> <p>Linie 512: Mo-Fr EF an Schultagen (07, 14 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie 522: Mo-Fr EF an Schultagen (07, 13, 14 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie 618: Mo-Fr EF an Schultagen (07, 13-15 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie T12: Mo-Fr T60 (6-19 Uhr), Sa T60 (6-14/15 Uhr), So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie T51: Mo-Fr innerörtliches Bedienungsverbot (informell: T120 (06/07-17/18 Uhr), Sa T120 (08/09-12/13 Uhr), So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie T55: Mo-Fr T120 (06-18 Uhr), Sa T120 (08-12/13 Uhr), So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie B21: Mo-Fr T120(T60) (08/09-18 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie T12 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Drensteinfurt Mersch Bf mit Anschluss an SPNV Ri. Münster und Hamm</p> <p>Linie T55 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Nordkirchen Capelle Bf mit Anschluss an SPNV Ri. Münster und Dortmund</p>	<p>Keine ausreichende Anbindung zum Hauptort, jedoch Mo-Fr ausreichende Anbindung zu den benachbarten Oberzentren</p> <p>► kein konkreter Handlungsbedarf Mo-Fr</p> <p>Prüfauftrag: Prüfen der Möglichkeit und Potenziale zur Ausweitung des Fahrtenangebotes am Samstag sowie zur Einrichtung eines Fahrtenangebotes am Sonntag im bedarfsgesteuerten TaxiBus-Verkehr.</p>
<b>Dülmen</b>		
<p><b>Dernekamp, Olfener Weg</b></p>	<p><b>Dülmen, Charleville-Mézières-Platz</b></p> <p>Linie 651: Mo-Fr EF an Schultagen (07-15 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie 656: Mo-Fr EF an Schultagen (07, 11-16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Angebot abends und am Wochenende, zusätzlich in den Ferien ganztags:</p> <p>AST: Mo-Fr T120 (06-01 Uhr), Sa T120 (06-01 Uhr), So+Fei T120 (10-01 Uhr)</p> <p>Linie AST verkehrt über Dülmen, Bf mit Anschluss an den SPNV (mit Wartezeit)</p>	<p>► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Weiterentwicklung des AST-Angebotes an Schultagen</p> <p><i>Hinweis: Einrichten eines BürgerBus-Angebotes in Planung (Start im Herbst 2018); zunächst Abwarten der Entwicklungen</i></p>

Dorf/ Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung der Anbindung Mo-Fr und Sa (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
<p><b>Hausdülmen, Kleine Brückstr.</b></p>	<p><b>Dülmen, Charleville-Mézières-Platz</b></p> <p>Linie 658: Mo-Fr EF an Schultagen (07/09-16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Angebot abends und am Wochenende, zusätzlich in den Ferien ganztags: AST: Mo-Fr T120 (06-00 Uhr), Sa T120 (06-00 Uhr), So+Fei T120 (08-00 Uhr)</p> <p>Linie AST verkehrt über den Verknüpfungspunkt Dülmen, Bf mit Anschluss an den SPNV (mit Wartezeit)</p>	<p>► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Weiterentwicklung des AST-Angebotes an Schultagen</p> <p><i>Hinweis: Einrichten eines BürgerBus-Angebotes in Planung (Start im Herbst 2018); zunächst Abwarten der Entwicklungen</i></p>
<p><b>Hiddingsel, Kirche</b></p>	<p><b>Dülmen, Charleville-Mézières-Platz</b></p> <p>Linie 659: Mo-Fr EF an Schultagen (07/09-17/18 Uhr), Sa EF (09, 12, 14 Uhr), So+Fei kein Angebot</p> <p>Angebot abends und am Wochenende, zusätzlich in den Ferien ganztags: AST: Mo-Fr T120 (06-00 Uhr), Sa T120 (06-00 Uhr), So+Fei T120 (08-00 Uhr)</p> <p>Linie AST verkehrt über den Verknüpfungspunkt Dülmen, Bf mit Anschluss an den SPNV (mit Wartezeit)</p>	<p>► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Weiterentwicklung des AST-Angebotes an Schultagen</p> <p><i>Hinweis: Einrichten eines BürgerBus-Angebotes in Planung (Start im Herbst 2018); zunächst Abwarten der Entwicklungen</i></p>
<p><b>Merfeld, Kirche</b></p>	<p><b>Dülmen, Bf</b></p> <p>Linie 580: Mo-Fr EF überwiegend an Schultagen (06-16/19 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Angebot abends und am Wochenende, zusätzlich in den Ferien ganztags: AST: Mo-Fr T120 (06-00 Uhr), Sa T120 (06-00 Uhr), So+Fei T120 (08-00 Uhr)</p> <p>Beide Linien verkehren über den Verknüpfungspunkt Dülmen, Bf mit Anschluss an den SPNV (mit Wartezeit)</p>	<p>► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Weiterentwicklung des AST-Angebotes an Schultagen</p> <p><i>Hinweis: Einrichten eines BürgerBus-Angebotes in Planung (Start im Herbst 2018); zunächst Abwarten der Entwicklungen</i></p>



Dorf/ Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung der Anbindung Mo-Fr und Sa (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
<b>Nordkirchen</b>		
<b>Südkirchen, Ehrenmal</b>	<p><b>Nordkirchen, Plettenberger Hof</b></p> <p>Linie 521/522: Mo-Fr EF an Schultagen (06, 14 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie 524: Mo-Fr EF an Schultagen (07, 13-16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie 525: Mo-Fr EF an Schultagen (06-07, 12/13-13/15 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie T52: Mo-Fr T120 mit Verstärkern (06-17/18 Uhr), Sa T120 (08/09-12/13 Uhr), So+Fei kein Angebot</p> <p>Zusätzlich BürgerBus-Angebot jeweils mit Einzelfahrten Mo-Fr</p> <p>B11 Anbindung an Capelle Bahnhof</p> <p>B12 Anbindung an Nordkirchen</p> <p>B13 Anbindung an Selm</p> <p>Mit Ausnahme der BürgerBus-Linien verkehren alle Linien über den Verknüpfungspunkt Nordkirchen, Plettenberger Hof mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV</p>	<p>Anbindung durch Kombination der Angebote Mo-Fr grundsätzlich ausreichend, jedoch insbesondere für Gelegenheitsnutzer vergleichsweise intransparent</p> <p>► Prüfen der Möglichkeit und Potenziale zur Ausweitung des Fahrtenangebotes in der Hauptverkehrszeit Mo-Fr sowie am Samstag im bedarfsgesteuerten Taxi-Bus-Verkehr und ggf. Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes</p> <p>► <i>TaxiBus T52 mit sehr hohem Abrufgrad (&gt; 75 %); (Teil-) Umstellung auf Festbedienung prüfen zur Vereinfachung der Zugangsvoraussetzungen</i></p>
<b>Nottuln</b>		
<b>Appelhülsen, Kreuzung</b>	<p><b>Nottuln, Rhodeplatz</b></p> <p>Linie 685: Mo-Fr EF an Schultagen (06, 14-15 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie T85: Mo-Fr T60 mit Verstärkern (06-19 Uhr), Sa T60 (06-16 Uhr), So+Fei T120 (10-18 Uhr)</p> <p>Linie B31: Mo-Fr T180 (07/09-15/16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Alle Linien verkehren über den Verknüpfungspunkt Nottuln, Rhodeplatz mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV sowie über den Verknüpfungspunkt Appelhülsen, Bf mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des regionalen ÖPNV</p>	<p>Anbindung grundsätzlich ausreichend</p> <p><i>Prüfauftrag: TaxiBus T85 mit sehr hohem Abrufgrad (&gt; 80 %); Umstellung auf Festbedienung prüfen zur Vereinfachung der Zugangsvoraussetzungen</i></p>

Dorf/ Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung der Anbindung Mo-Fr und Sa (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
<b>Rosendahl</b>		
<b>Holtwick, Am Holtkebach</b>	<p><b>Rosendahl, Osterwick Hauptstraße</b></p> <p>Linie 771: Mo-Fr EF an Schultagen (06 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie 589: Mo-Fr T60/T120 (07-11, 12-21 Uhr), Sa T120 (09, 11, 15, 17 Uhr), So+Fei kein Angebot</p> <p>Alle Linien verkehren über den Verknüpfungspunkt Rosendahl-Osterwick, Hauptstraße mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV.</p> <p>Zusätzlich SPNV-Angebot (RB51) am Holtwick Bahnhof (Entfernung zum Kernort bis zu ca. 2 km)</p>	<p>Anbindung Mo-Fr grundsätzlich ausreichend</p> <p>► Prüfen der Möglichkeit und Potenziale zur Ausweitung des Fahrtenangebotes am Samstag im bedarfsgesteuerten TaxiBus-Verkehr.</p>
<b>Senden</b>		
<b>Bösensell, Schule</b>	<p><b>Senden, Busbf</b></p> <p>Linie T612: Sa T60 (07-19 Uhr), Mo-Fr und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie B81: Mo-Fr T120 (08-16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linien T612 und B81 verkehren über den Verknüpfungspunkt Senden, Busbf mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV</p>	<p>► Prüfen der Möglichkeit und Potenziale zur Ausweitung des Fahrtenangebotes Montag bis Freitag.</p> <p><i>Hinweis:</i> <i>Die Linie 612 verkehrt seit Sommer 2017 ausschließlich an Samstagen. Die Bedienung Mo-Fr wird vom BürgerBus geleistet. Zeitlich ist die Bedienung auf den Versorgungsverkehr ausgerichtet, ein Angebot im Berufsverkehr gibt es aktuell nicht.</i></p>
<b>Ottmarsbocholt, Hörsterplatz</b>	<p><b>Senden, Busbf</b></p> <p>Linie T612: Sa T60 (07-20 Uhr), Mo-Fr und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie B81: Mo-Fr T120 (08-16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p>	<p>Keine ausreichende Anbindung zum Hauptort, jedoch gute Anbindung zum benachbarten Oberzentrum Münster</p> <p>► kein Handlungsbedarf</p>

Dorf/ Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung der Anbindung Mo-Fr und Sa (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
	<b>Münster, Hbf</b> Linie R41: Mo-Fr T60 mit Verstärkern (05/06-19/20 Uhr), Sa T60 (08/09-16 Uhr), So+Fei T120 (10-19 Uhr) Linien T612 und B81 verkehren über den Verknüpfungspunkt Senden, Busbf mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV	

### ÖPNV-Anbindung der Krankenhäuser

Bei der Bewertung der ÖPNV-Anbindung von Krankenhäusern ist zu berücksichtigen, dass akut kranke Personen nur in Ausnahmefällen den Bus nutzen, um ins Krankenhaus zu fahren. Für die Arbeitnehmer der Krankenhäuser stellt der Bus oftmals kein geeignetes Verkehrsmittel dar, da mit der Beschäftigung in den Krankenhäusern Arbeitszeiten und Arbeitssituationen einhergehen, die nur selten einen klar definierten Feierabend ermöglichen.

Die größte Fahrgastnachfrage ist somit aus dem Segment der Besucher zu erwarten. Diese entfällt insbesondere auf das Wochenende, die Nachfrage in der Woche ist dahingegen eher moderat.

Zur Bewertung der räumlichen Erreichbarkeit wird als Richtwert ein maximaler Haltestelleneinzugsbereich der relevanten Haltestelle von 300 m (Radius) herangezogen.

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Aufstellung der Krankenhäuser im Kreis Coesfeld, die im Hinblick auf die ÖPNV-Anbindung Defizite aufweisen.

Tabelle 7 in Anlagenband I enthält eine vollständige Darstellung und Bewertung der ÖPNV-Anbindung aller Krankenhäuser im Kreis.

#### ■ Tabelle 35: Kliniken und Krankenhäuser mit Defiziten in der ÖPNV-Anbindung

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
<b>Christophorus Klinik</b> Dülmen	<b>Haltestelle Krankenhaus (&lt; 50 m)</b> Angebot abends und am Wochenende, zusätzlich in den Ferien ganztags: AST: Mo-Fr T120 (06-01 Uhr), Sa T120 (06-01 Uhr), So+Fei T120 (10-01 Uhr)	Anbindung in den Ferien und am Wochenende ausreichend ► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Weiterentwicklung des AST-

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
	<p><b>Haltestelle Bendix</b> (ca. 400 m) (siehe Klinik am Schlossgarten Dülmen GmbH)</p> <p><b>Weitere Haltestellen in der Kernstadt</b> (bis ca. 550 m)</p> <p>Einzelfahrten an Schultagen</p>	<p>Angebotes an Schultagen</p> <p><i>Hinweis: Einrichten eines BürgerBus-Angebotes in Planung (Start im Herbst 2018); zunächst Abwarten der Entwicklungen</i></p>
<p><b>Klinik am Schlossgarten Dülmen GmbH</b> Dülmen</p>	<p><b>Haltestelle Bendix</b> (ca. 300 m)</p> <p>Linie 565 nur eine Richtung: Mo-Fr EF an Schultagen (12 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie 651: Mo-Fr EF an Schultagen (07-15/16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie 660: Mo-Fr EF an Schultagen (07-14, 15-16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie T65 nur eine Richtung über Bendix: Mo-Fr T120 jedoch nur EF über Bendix (12 Uhr), Sa keine Fahrt über Bendix, So+Fei kein Angebot</p> <p>Angebot abends und am Wochenende, zusätzlich in den Ferien ganztags: AST: Mo-Fr T120 (06-01 Uhr), Sa T120 (06-01 Uhr), So+Fei T120 (10-01 Uhr)</p> <p><b>Haltestelle Krankenhaus</b> (ca. 350 m)</p> <p>Angebot abends und am Wochenende, zusätzlich in den Ferien ganztags: AST: Mo-Fr T120 (06-01 Uhr), Sa T120 (06-01 Uhr), So+Fei T120 (10-01 Uhr)</p> <p><b>Weitere Haltestellen in der Kernstadt</b> (bis ca. 550 m)</p> <p>Einzelfahrten an Schultagen</p>	<p>Anbindung in den Ferien und am Wochenende ausreichend</p> <p>► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Weiterentwicklung des AST-Angebotes an Schultagen</p> <p><i>Hinweis: Einrichten eines BürgerBus-Angebotes in Planung (Start im Herbst 2018); zunächst Abwarten der Entwicklungen</i></p>

### ÖPNV-Anbindung der Arbeitsplatzstandorte und Gewerbegebiete mit mehr als 400 Arbeitsplätzen

Die ÖPNV-Anbindung wird für die Arbeitsplatzstandorte bzw. Arbeitsplatzkonzentrationen mit mehr als 400 Beschäftigten durchgeführt. Bei einem aktuellen ÖV-Anteil von 6 % am Modal Split im Kreis Coesfeld sind dies mit rund 25 potenziellen ÖPNV-Nutzern, die täglich hin- und zurückfahren, somit ist eine gewisse ÖPNV-Relevanz gegeben.

Die größte Fahrgastnachfrage ist Mo-Fr 06-08 Uhr und 15-19 Uhr zu erwarten. Außerhalb dieser Kernzeiten und am Wochenende ist mit Ausnahme von großen Betrieben mit Schichtarbeit nur mit einer geringen ÖPNV-relevanten Nachfrage zu rechnen.

Zur Bewertung der räumlichen Erreichbarkeit wird als Richtwert ein maximaler Haltestelleneinzugsbereich der relevanten Haltestelle von 500 m (Radius) herangezogen.

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Aufstellung der Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 400 Arbeitsplätzen im Kreis Coesfeld, die im Hinblick auf die ÖPNV-Anbindung Defizite aufweisen.

Tabelle 8 in Anlagenband I enthält eine vollständige Darstellung und Bewertung der ÖPNV-Anbindung aller Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 400 Arbeitsplätzen im Kreis.

■ **Tabelle 36: Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 400 Arbeitsplätzen mit Defiziten in der ÖPNV-Anbindung**

<b>Standort und Einrichtung</b>	<b>ÖPNV-Anbindung</b>	<b>Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)</b>
<b>Gewerbegebiet Hamern</b> Billerbeck	<b>Haltestelle Hamern, Middendorf</b> (bis ca. 350 m) Linie 686: Mo-Fr EF an Schultagen (07, 11-13 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot	► Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots zur Erweiterung des ÖPNV-Einzugsbereichs von regionalen Hauptlinien (vgl. Kapitel 12; z. B. einfache Fahrradabstellstation am Bahnhof Billerbeck)
<b>Gewerbegebiete Otterkamp und Dreischkamp</b> Coesfeld	<b>Haltestelle Baurat-Wolters-Straße bzw. Wasserturm</b> (bis ca. 1,0 km) Linie R51: Mo-Fr T60/T120 (06-18,19 Uhr), Sa und So+Fei+Fei kein Angebot Linie 580: Mo-Fr EF an Schultagen + Verdichter im Schul- und Berufsverkehr (06,07-15,20 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie 678: Mo-Fr EF an Schultagen (7,14 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot	► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung zusätzlicher Fahrten Mo-Fr zwischen 15 und 19 Uhr ► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Sicherstellung des Angebots in den Schulferien ► Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots zur Erweiterung des ÖPNV-Einzugsbereichs (vgl. Kapitel 12; z. B. Fahrradabstellanla-

		gen, einfache Fahrradausleihstation)
<p><b>Gewerbegebiet Buldern</b> Dülmen</p>	<p><b>Haltestelle Buldern Bahnhof</b> (bis ca. 1,5 km)</p> <p>Linie RE2/RE42: Mo-Fr ~ T30 (04,05-02,03 Uhr), Sa T30/T60 (04,05-02,03 Uhr) und So+Fei T30/T60 (06,07-02,03 Uhr)</p> <p>Linie 659: Mo-Fr EF an Schultagen + Verdichter im Schul- und Berufsverkehr (07,09-17,19 Uhr), Sa EF (10, 12-14), So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie 548: Mo-Fr EF an Schultagen (7, 13-16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p><b>Haltestellen Buldern Clemensstraße bzw. Schürmannstraße</b> (bis ca. 1,0 km)</p> <p>Linie 552: Mo-Fr diverse Fahrten mit zeitlicher Ausrichtung auf Schul- und Berufsverkehr (07-18,19 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Weseler Straße</li> <li>▶ Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Sicherstellung des Angebotes in den Schulferien</li> <li>▶ Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots zur Erweiterung des ÖPNV-Einzugsbereichs (vgl. Kapitel 12; z. B. Fahrradabstellanlagen)</li> </ul>
<p><b>Gewerbegebiet Tetekum und Wieschebrink (südlicher Bereich)</b> (links der Bahntrasse) Lüdinghausen</p>	<p><b>Haltestelle Lüdinghausen Bahnhof</b> (700 m bis ca. 1,5 km)</p> <p>Linie RB51: Mo-Fr T60 (05,06-23,00 Uhr), Sa T60 (06,07-23,01 Uhr) und So+Fei T60 (08,09-23,00 Uhr)</p> <p><b>Haltestelle Darley-Park</b> (Lage im nördlichen GE)</p> <p>Linie S90/91/92 Mo-Fr T60 + Verstärker im Berufs- bzw. Schulverkehr (06-20,21 Uhr), Sa T60 (07-18,19 Uhr), So+Fei T120 (9,12-19,22)</p> <p>Linien 544 und 545 Mo-Fr EF an Schultagen, Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>BürgerBus B41 Mo-Fr EF (07-18 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p><b>Haltestelle Hans-Böckler-Straße</b> (Lage im südlichen GE)</p> <p>Linie 544 Mo-Fr EF an Schultagen (07, 13-16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie 647 Mo-Fr EF an Schultagen (07, 14 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots zur Erweiterung des ÖPNV-Einzugsbereichs insbesondere für das südliche Gewerbegebiet (vgl. Kapitel 12; z. B. Fahrradabstellanlagen, einfache Fahrradausleihstation)</li> </ul>

<p><b>Gewerbegebiet Beisenbusch</b> Nottuln</p>	<p><b>Haltestelle Am Hangenfeld bzw. Storp</b> (bis 700 m bzw. bis 900 m) Linie S60: Mo-Fr T60 (06,07-19,20 Uhr), Sa T60 (06,07-16,17 Uhr), So+Fei T120 (10,11-18,19 Uhr) Linie T85: Mo-Fr T60 (06,08-19,21 Uhr), Sa T60 (08,10-15,17 Uhr), So+Fei T120 (10/11-18/19 Uhr) Linie 685: Mo-Fr EF an Schultagen (07-14,16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p><b>Haltestelle Industriegebiet/Vogelbusch/Wesseler</b> (bis ca. 300 m) Linie 681: Mo-Fr EF an Schultagen (07-16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p>	<p>► Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots zur Erweiterung des ÖPNV-Einzugsbereichs</p> <p>► <i>Prüfen der Umstellung der TaxiBus-Linie T85 auf Festbedienung zur Vereinfachung der Zugangsvoraussetzungen (T85 mit sehr hohem Abrufgrad (&gt; 80 %))</i></p>
<p><b>Gewerbegebiet Osterwick Eichenkamp</b> Rosendahl</p>	<p><b>Haltestelle Osterwick Hauptstraße</b> (bis ca. 2,0 km) Linie R81: Mo-Fr T60 (05,06-19,21 Uhr), Sa T60/120 (08-20 Uhr), So+Fei T120 (13-19 Uhr) Linie 589: Mo-Fr ~stündlich (07-21 Uhr), Sa EF (09-17 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie 581: Mo-Fr EF an Schultagen (07,13 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie 692: Mo-Fr EF an Schultagen (07, 12-16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie 694: Mo-Fr EF an Schultagen (07,09-10,16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie 711: Mo-Fr EF an Schultagen (06-07 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p><b>Haltestelle Osterwick, Tombeyl</b> (ca. 200 m bis ca. 1,5 km) Linien 589, 581, 692, 694 (Bedienungszeitraum siehe Haltestelle Osterwick Hauptstraße)</p> <p><b>Haltestelle Midlich Kreuzung</b> (ca. 50 bis ca. 700 m) Linien 581, 589 (Bedienungszeitraum siehe Haltestelle Osterwick Hauptstraße)</p>	<p>► Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots zur Erweiterung des ÖPNV-Einzugsbereichs (insbesondere der Haltestelle Osterwick Hauptstraße)</p>

<p><b>Gewerbegebiet Im Südfeld</b> Senden</p>	<p><b>Haltestelle Bösensell Bahnhof</b> (bis ca. 1,0 km)</p> <p>Linie RE2/42: Mo-Fr ~T30 (04,05-02,03 Uhr), Sa T30/T60 (04,05-02,03 Uhr) und So+Fei T30/T60 (06,07-02,03 Uhr)</p> <p>Linie 605: Mo-Fr EF an Schultagen (07,14 Uhr)</p> <p>Linie T612: Sa T60 (08-19,20 Uhr), Mo-Fr und So+Fei kein Angebot</p> <p>BürgerBus B81: Mo-Fr T120 (08-16 Uhr)</p>	<p>► Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots zur Erweiterung des ÖPNV-Einzugsbereichs</p> <p>► Prüfen der Möglichkeit und Potenziale zur Ausweitung des Fahrtenangebotes Montag bis Freitag aus Ri. Senden insbesondere vor 08 Uhr und zwischen 16 und 19 Uhr.</p> <p><i>Hinweis: Die Linie 612 verkehrt seit Sommer 2017 ausschließlich an Samstagen. Die Bedienung Mo-Fr wird vom BürgerBus geleistet. Zeitlich ist die Bedienung auf den Versorgungsverkehr ausgerichtet, ein Angebot im Berufsverkehr gibt es aktuell nicht.</i></p>
---	---	---

### ÖPNV-Anbindung der berufsbildenden Schulen und Hochschulen

Untersucht und bewertet wird die ÖPNV-Anbindung der berufsbildenden Schul- und Hochschulstandorte im Kreis Coesfeld. Die Bewertung der ÖPNV-Anbindung erfolgt für Montag bis Freitag. Für Schulen mit berufsbegleitendem Abendangebot ist dabei auch ein Bedienungsangebot in den Abendstunden von Bedeutung.

Zur Bewertung der räumlichen Erreichbarkeit wird als Richtwert ein maximaler Haltestelleneinzugsbereich der relevanten Haltestelle von 300 m (Radius) herangezogen.

Als Ergebnis der Untersuchung ist festzustellen, dass alle untersuchten Schulstandorte mindestens zu den relevanten Zeiten ausreichend im ÖPNV bedient werden.

Tabelle 9 in Anlagenband I enthält eine vollständige Darstellung und Bewertung aller überprüften Schulstandorte.

### Freizeitziele mit gesteigerter Bedeutung für den ÖPNV

Im Folgenden wird die ÖPNV-Anbindung der wesentlichen Freizeitziele im Kreis Coesfeld bewertet und ggf. der Handlungsbedarf dargestellt. Eine gewisse Relevanz für den ÖPNV haben in der Regel nur die Einrichtungen, die mehr als mindestens ca. 20.000 Besucher pro Jahr aufweisen. Die Bewertung der ÖPNV-Anbindung der Freizeitziele wird für das Wochenende als relevantester Besucherzeitraum vorgenommen.



Zur Bewertung der räumlichen Erreichbarkeit wird als Richtwert ein maximaler Haltestelleneinzugsbereich der relevanten Haltestelle von 300 m (Radius) herangezogen.

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Aufstellung der Freizeitziele, die im Hinblick auf die Anbindung im ÖPNV Defizite aufweisen.

Tabelle 10 in Anlagenband I enthält eine Darstellung und Bewertung der ÖPNV-Anbindung aller überprüften Freizeitziele im Kreis.

■ **Tabelle 37: ÖPNV-Anbindung von Freizeitzielen mit gesteigerter Bedeutung für den ÖPNV mit Defiziten in der ÖPNV-Anbindung**

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
<b>Burg Hülshoff</b> Havixbeck	<b>Haltestelle Burg Hülshoff</b> (ca. 200 m) Linie T64 nur in Richtung Roxel, nicht in Richtung Havixbeck Angebot im Sommerhalbjahr in den Ferien und am Wochenende: Mo-Fr (Ferien): T60 (11,12-17,19 Uhr) Sa: T60 (11,12-17,19 Uhr). So+Fei: T60 (12,13-19,20 Uhr)	► Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Verlängerung der TaxiBus-Linie T64 in Richtung Havixbeck
<b>Burg Vischering</b> Lüdinghausen	<b>Haltestelle Abzw. Burg Vischering</b> (ca. 750 m) Linie S90/S92: Mo-Fr T30/T60 mit Verstärkern (05-22, 02 Uhr), Sa T60/T120 (06-02 Uhr), So+Fei T120 (09-21 Uhr) Linie 542: Mo-Fr EF an Schultagen (07, 14-15 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie 548: Mo-Fr EF an Schultagen (07, 13-15 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie 642: Mo-Fr EF an Schultagen (11-15 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie T643: Mo-Fr EF an Schultagen (07, 11-15 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie 644: Mo-Fr EF an Schultagen (11-13 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie 645: Mo-Fr EF an Schultagen (12 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot <b>Haltestelle St. Antonius-Gymnasium</b> (ca. 300 m, ca. 1 km bis Zentrum)	Bedienungsangebot an der Haltestelle Abzw. Burg Vischering grundsätzlich ausreichend, jedoch zu große Entfernung zur Burg ► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines ggf. bedarfsgesteuerten Angebotes mit direkter Anfahrt der Burg Vischering am Samstag und Sonntag (ggf. saisonal)

	<p>Linie 542 nur eine Richtung: Mo-Fr EF an Schultagen (14-15 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie 544: Mo-Fr EF an Schultagen (07, 12-15 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie 645: Mo-Fr EF an Schultagen (11-15 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Alle Linien verkehren über den Verknüpfungspunkt Lüdinghausen Zentrum mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV</p> <p>Linie S90 verkehrt darüber hinaus über den Verknüpfungspunkt Lüdinghausen, Bf mit Anschluss an den SPNV</p>	
<p><b>Klutensee-Bad</b> Lüdinghausen</p>	<p><b>Haltestelle Klutenseeabad</b> (&lt; 50 m)</p> <p>Linie B43: Mo-Fr T120 (08-10, 14-16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p><b>Haltestelle Darley-Park</b> (ca. 1,0 km)</p> <p>Linie S90/91/92 Mo-Fr T60 + Verstärker im Berufs- bzw. Schulverkehr (06-20,21 Uhr), Sa T60 (07-18,19 Uhr), So+Fei T120 (9,12-19,22)</p> <p>Linien 544 und 545 Mo-Fr EF an Schultagen, Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>BürgerBus B41 Mo-Fr EF (07-18 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linien verkehren über den Verknüpfungspunkt Lüdinghausen Bf und/ oder Lüdinghausen, Zentrum mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV sowie des SPNV</p>	<p>Bedienungsangebot an der Haltestelle Darly Park grundsätzlich ausreichend, jedoch zu große Entfernung zum Bad</p> <p>► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots (vgl. Kapitel 12; z. B. Fahrradabstellanlagen, einfache Fahrradausleihstation)</p>
<p><b>Naturbad</b> Olfen</p>	<p><b>Haltestelle Naturbad</b> (ca. 150 m)</p> <p>Linie BB: Mo-Fr T60 (08-17/18 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot</p> <p>Linie BB verkehrt über den Verknüpfungspunkt Olfen, Oststraße mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV</p>	<p>Anbindung Mo-Fr ausreichend</p> <p>► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots oder zur Einrichtung eines saisonalen, ggf. bedarfsgesteuerten Fahrtenangebots im Frei-</p>

		zeitverkehr am Samstag und Sonntag
<b>Freizeitpark Gut Eversum</b> Olfen	<b>Haltestelle Eversum, Freizeitpark</b> ( < 50 m) Linie BB: Mo-Fr T60 (08-17/18 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie BB verkehrt über den Verknüpfungspunkt Olfen, Oststraße mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV	Anbindung Mo-Fr ausreichend ► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots oder zur Einrichtung eines saisonalen, ggf. bedarfsgesteuerten Fahrtenangebots im Freizeitverkehr am Samstag und Sonntag

### 7.3.3 Bewertung der Verknüpfung und Anschlussbildung

Das Busnetz im Kreis Coesfeld ist engmaschig. Alle Hauptorte im Kreisgebiet werden entweder direkt oder mit einem Umstieg Bus/ Bus und/ oder Bus/ Schiene erreicht. Auf den Linien der RVM gibt es an definierten Umsteigepunkten eine Anschlussgarantie.

Im Anforderungsprofil (Kapitel 6.3.6) wurden die bedeutendsten, systemrelevanten Verknüpfungspunkte Bus/ Schiene und Bus/ Bus mit Relationen von regionaler Bedeutung im Kreis Coesfeld definiert. Von größter Systemrelevanz sind hierbei die Verknüpfungspunkte 1. Ordnung:

- Coesfeld, Bahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung),
- Lüdinghausen, Bahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung),
- Lüdinghausen, Busbahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung),
- Nottuln, Rhodeplatz (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung),
- Nordkirchen Capelle, Bahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung),
- Havixbeck, Bahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung).

Auf Basis des in Kapitel 6.3.6 festgelegten Wertes von 10 Minuten Umsteigezeit erfolgt die Auswertung zur Verknüpfungssituation.

Durch die RVM AnschlussGarantie (siehe Kapitel 7.6) wird zwischen diversen Linien im Kreis Coesfeld der Umstieg sichergestellt. Dabei nicht nur zwischen den Hauptorten im Kreisgebiet, sondern auch Umstiege in die Fläche zu kleineren Siedlungseinheiten. Darüber hinaus verknüpfen im Kreis Coesfeld weitere Linien verkehrsunternehmenübergreifend miteinander und schaffen ein ineinandergreifendes System.

Im Rahmen der Überplanung sind – aufgrund der Vielzahl an möglichen Beziehungen und Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Bus und Schiene sowie Bus und Bus Prioritäten für die einzelnen Relationen und den damit verbundenen Verknüpfungspunkten zu formulieren.

Da verschiedene Buslinien in ihrem Verlauf mehrere Verknüpfungspunkte andienen und somit nicht alle möglichen Verknüpfungen fahrplanseitig zufriedenstellend hergestellt werden können, muss eine entsprechende Konkretisierung und Priorisierung für die einzelnen Linien erfolgen.

Im Anlagenband III (Karten) wird das Thema der Verknüpfung für die genannten Haltepunkte in Form von Umsteigeuhren dargestellt. Betrachtet werden alle vertakteten Linien des ÖPNV- und SPNV-Angebots am jeweiligen Verknüpfungspunkt.

Die Umsteigeuhren zeigen die ankommenden und die abfahrenden ÖPNV und SPNV-Linien zu den jeweils bestimmenden Taktlagen an Werktagen an. Die Zeitdifferenz zwischen ankommenden und abfahrenden Produkten zeigt die Übergangs- bzw. Umsteigezeit zwischen den verschiedenen Linien an.

### **Anschlussituation am Verknüpfungspunkt Coesfeld Bahnhof**

In Bezug auf die Bus/ Schiene-Verknüpfung sind die RegioBus-Linien R51 (Bocholt), R62 (Nottuln) und R81 (Burgsteinfurt) auf die SPNV-Linien RB51 (Enschede), RB51 (Dortmund) und RB63 (Münster) ausgerichtet. Der Umstieg von den regionalen Buslinien auf den SPNV liegt in diesem Fall zwischen 5 und 13 Minuten.

In Gegenrichtung beträgt die Umsteigezeit vom SPNV auf die regionalen Buslinien mit Ausnahme der Linie R62 3 bis 13 Minuten. Eine Verknüpfung zwischen den SPNV-Linien und der Buslinie R62 in Richtung Nottuln ist nicht vorhanden. Eine Anpassung der Abfahrzeiten der Linie R62 ist an dieser Stelle nicht möglich, da die Priorität bei der Verknüpfung mit der Linie R63 in Nottuln, Rhodeplatz liegt. Jedoch sollte geprüft werden, ob eine Anpassung der Abfahrzeiten beider Linien realisierbar ist, um den Anschluss sowohl in Coesfeld von der Schiene als auch in Nottuln sicherstellen zu können.

Die Linie R61 (Vreden) ist weder mit dem SPNV noch mit den regionalen Buslinien verknüpft. Die Gründe hierfür liegen ebenfalls bei einer systemrelevanten prioritären Verknüpfung am Busbahnhof in Stadtlohn mit der Linie R76 (Borken).

Grundsätzlich ist auch die Linie 582 (Legden), welche außerhalb des Schulverkehrs etwa 2-stündig verkehrt, in den Knoten am Bahnhof Coesfeld mit einbezogen (Ankunft Coesfeld Bf .58, Abfahrt .02).

Eine Bus/ Bus-Verknüpfung besteht zwischen den Linien R51 aus Richtung Bocholt und R81 in Richtung Burgsteinfurt in 10 Minuten. In Gegenrichtung beträgt der Umstieg 7 Minuten und erfüllt somit die Anforderungen an die Umsteigezeit. Ebenso ist der Umstieg von der Linie R62 aus Richtung Nottuln auf die Linie R51 in Richtung Bocholt sowie auf die Linie R81 in Richtung Burgsteinfurt in weniger als 10 Minuten möglich.

#### ■ **Karte 10a-b: Verknüpfungssituation Coesfeld Bahnhof (Mo-Fr)**

### **Anschlussituation am Verknüpfungspunkt Lüdinghausen Busbahnhof**

An dem Verknüpfungspunkt Lüdinghausen Busbahnhof besteht eine Rundum-Anschluss zwischen den vertakteten regionalen Buslinien. Lediglich die Fahrten der Linie S90 zur Minute '58 bzw. '01 liegen außerhalb der Verknüpfungsmöglichkeiten. Der Umstieg zwischen

den Linien S90/92 (Münster), S91 (Olfen/ Datteln) (Weiterfahrt in einem Fahrzeug zwischen den Linien S91 und S90/92), R19 (Selm/ Lünen) und R53 (Nordkirchen) ist innerhalb 0 und 12 Minuten möglich. Eine Anschlussgarantie von der RVM wird auf die Verbindung Münster – Selm/ Lünen gegeben. Aufgrund der zeitgleichen Ankunftszeit der Linie S90 aus Münster und Abfahrtszeit der Linie R53 nach Nordkirchen zur Minute '28, ist die Verknüpfung dieser beiden Linien störungsanfällig. Durch eine Anschlussgarantie der RVM könnte diese Verknüpfung jedoch sichergestellt werden.

■ **Karte 10c: Verknüpfungssituation Lüdinghausen Busbahnhof (Mo-Fr)**

**Anschlussituation am Verknüpfungspunkt Lüdinghausen Bahnhof**

Am Bahnhof in Lüdinghausen besteht eine Verknüpfung zwischen der SchnellBus-Linie S91 aus Richtung Datteln und der RB51 in Richtung Dortmund sowie in Richtung Coesfeld/ Enschede mit einer Umsteigezeit von 7 Minuten. In Gegenrichtung erfolgt der Umstieg von der RB51 (Dortmund und Coesfeld/ Enschede) auf die Linie S91 (Datteln) in 4 Minuten. Zwischen der Linie S91 aus und in Richtung Lüdinghausen und den SPNV-Linien besteht keine Verknüpfung, an dieser Stelle lässt sich ein Handlungsbedarf ableiten. Aufgrund der systemrelevanten prioritären Verknüpfung/ Durchbindung der Linien S91 und S90/92 am Busbahnhof in Lüdinghausen, sind Anpassungen der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Linie S91 aus und in Richtung Lüdinghausen aktuell jedoch nicht realisierbar.

Zwischen dem Bahnhof und dem Stadtgebiet Lüdinghausen verkehren ca. alle zwei Stunden (kein Taktschema) unterschiedliche BürgerBus-Linien, die zum Teil unterschiedliche Haltestellen im Innenstadtbereich anfahren. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der BürgerBus-Linien sind aktuell nicht auf den SPNV abgestimmt.

■ **Karte 10d-e: Verknüpfungssituation Lüdinghausen Bahnhof (Mo-Fr)**

**Anschlussituation am Verknüpfungspunkt Nottuln Rhodeplatz**

Am Verknüpfungspunkt Rhodeplatz in Nottuln sind die regionalen Buslinien R62 (Coesfeld) und R63 (Münster) aufeinander abgestimmt. Ebenso ist ein Umstieg zwischen der TaxiBus-Linie T85 (Appelhülsen) und der SchnellBus-Linie S60 innerhalb von 10 Minuten möglich, jedoch in der Bedeutung deutlich nachrangig. Lediglich die Verbindung Coesfeld (R62) – Appelhülsen (T85) erfüllt die Anforderungen an die Umsteigezeit in beide Richtungen nicht. Ein direkter Handlungsbedarf besteht nicht, da die Betroffenheit voraussichtlich vergleichsweise gering ist.

■ **Karte 10f: Verknüpfungssituation Nottuln Rhodeplatz (Mo-Fr)**

**Anschlussituation am Verknüpfungspunkt Capelle Bahnhof**

Am Bahnhof Nordkirchen Capelle besteht ein Rundum-Anschluss aller relevanten Linien untereinander. Die regionalen Buslinien R53 (Lüdinghausen) und T55 (Herbern/ Werne)

sind auf die Ankunfts- und Abfahrzeiten der Linie RB50 in Richtung Dortmund und Münster ausgerichtet und ermöglichen zudem eine Verknüpfung untereinander. Es besteht kein Handlungsbedarf.

- **Karte 10g-h: Verknüpfungssituation Capelle Bahnhof (Mo-Fr)**

#### **Anschlussituation am Verknüpfungspunkt Havixbeck Bahnhof**

Am Bahnhof in Havixbeck besteht ein Anschluss der RegioBus-Linie R64 (Münster) auf die RB63 (Münster/ Coesfeld). Aufgrund der zeitgleichen Ankunft sowie Abfahrt der RB63 Richtung Münster und Richtung Coesfeld, ist der Anschluss in bzw. aus beiden Richtungen mit der Linie R64 mit kurzer Wartezeit (max. 5 Minuten) möglich.

- **Karte 10i-j: Verknüpfungssituation Havixbeck Bahnhof (Mo-Fr)**

#### **Anschlussituation am Verknüpfungspunkt Appelhülsen Bahnhof**

Am Bahnhof Appelhülsen besteht Anschluss zwischen der TaxiBus-Linie T85 in und aus Richtung Nottuln an den RE2 in Richtung des Ruhrgebietes (z. B. Recklinghausen, Essen, Düsseldorf). Die Übergangszeit liegt in beide Richtungen jeweils bei 9 Minuten und erfüllt somit den Standard aus dem Anforderungsprofil.

- **Karte 10k-l: Verknüpfungssituation Appelhülsen Bahnhof (Mo-Fr)**

#### **Anschlussituation Dülmen Bahnhof**

Am Bahnhof in Dülmen gibt es aktuell keine systematischen Anschlüsse zwischen Buslinien und Linien des SPNV. Bestehende Übergänge sind eher zufällig. Im Zuge der geplanten Aufwertung der Linie 580 ist eine mögliche Optimierung der Anschlussituation an den RE42 Richtung Münster bzw. Ruhrgebiet mit zu prüfen.

- **Karte 10m-n: Verknüpfungssituation Dülmen Bahnhof (Mo-Fr)**

#### Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Sicherstellung der Verknüpfung zwischen Linien auf systemrelevanten Relationen durch Ausdehnung der AnschlussGarantie über Linien der RVM hinaus,
- ➔ Prüfung der Anpassung der Taktlage bei systemrelevanten Verknüpfungen, insbesondere Bus-Schiene.

## 7.4 Bewertung der Netz- und Fahrplangestaltung sowie der Produktprofilierung

Übergeordnetes Ziel der Netz- und Fahrplangestaltung ist es, ein übersichtliches und leicht begreifbares Liniennetz im ÖPNV vorzuhalten. Folgende Stärken und Schwächen sind hier festzustellen:

- Darstellung des Liniennetzes:
  - Im Liniennetzplan Kreis Coesfeld werden alle regulären Bus- und Bahnlinien dargestellt. Die Differenzierung in der Liniendarstellung ermöglicht dem Leser das Bedienungsangebot zu erfassen. Die Buslinien werden in der Kartendarstellung hinsichtlich ihrer Produktzuordnung SchnellBus (S), RegioBus (R), NachtBus (N), TaxiBus (T) unterschieden. Zusätzlich werden Angebote außerhalb dieser Produktpalette betreffend ihrer Linienführung dargestellt. BürgerBus-Linien (B) werden durch eine eigene Signatur kenntlich gemacht, „sonstige Linien“ sind durch die 3-stellige Liniennummer erkennbar, ebenso wie Linien, die auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet sind. Diese sind zudem in grau dargestellt. Diese Regelung ist allerdings nicht ganz eindeutig, da verschiedene als „sonstige Buslinien“ definierte Linien im Netzplan dargestellt werden, obwohl auch sie weitgehend Schulverkehrsaufgaben übernehmen.
  - Einzelne Linien verkehren nicht zu jeder Zeit auf einem einheitlichen Linienweg (z. B. Linie 564, 580). Die punktuell bedienten Abschnitte werden nicht differenziert zu dem regulären Linienweg dargestellt.
- Nummerierung der Linien:
  - Linien mit Produktzuordnung werden in der Kartendarstellung entsprechend gekennzeichnet und sind somit leicht erkennbar (s. u. „Produktdifferenzierung der Linien“).
  - ‚Sonstigen Linien‘ und jenen mit überwiegender Schulverkehrsfunktion wurden dreistellige Bezeichnungen ohne Buchstaben zugeordnet.
  - Diese Differenzierung ermöglicht es dem Leser, das Bedienungsangebot schnell zu erfassen und Linien mit regelmäßigem Angebot von Linien mit eingeschränktem Angebot bzw. hauptsächlichlicher Bedienung im Schulverkehr zu unterscheiden.
- Produktdifferenzierung der Linien:
  - Für alle Linien wird die Produktdifferenzierung durch die vorgeschalteten Buchstaben deutlich (siehe unter „Darstellung des Liniennetzes“).
- Fahrplangestaltung:
  - Linien, die in ihrer Funktion über ein Grundangebot im Schulverkehr hinausgehen, weisen zu einem Großteil ein Bedienungsangebot mit gut merkbarem Taktmuster auf.

- Alternierende Linienenden bzw. Linienführungen „unterwegs“, abweichende Abfahrtszeiten an den Haltestellen in verschiedenen Bedienungszeiträumen etc., sind vor allem bei Grund- und Ergänzungsverbindungen abseits der Hauptachsen feststellbar. Diese stellen sich jedoch als zeitliche und räumliche Notwendigkeit dar, um unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit ein gesichertes Grundangebot in der ÖPNV-Bedienung/ ÖPNV-Anbindung gewährleisten zu können. Entlang der Achsen und Hauptverbindungen sind die Linienwege in der Regel fest und ohne Abweichungen.

#### Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- kein expliziter Handlungsbedarf, Fortschreibung des Status Quo
- punktuell Prüfen von Linienwegen zum Abbau umwegiger Linienführungen

## 7.5 Bewertung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

### Aktuelle Situation

Aktuell liegen keine Daten zur Bewertung der Pünktlichkeit vor, eine zunehmende Bedeutung erhält diese Thematik zukünftig jedoch insbesondere im Zusammenhang mit der vom Aufgabenträger geplanten Einführung eines Qualitätscontrollings (vgl. Kapitel 6.3.18 „Anforderungen an das Qualitätsmanagement“).

### Maßgebliche Problempunkte aus Sicht der Verkehrsunternehmen

Betriebliche Defizite und Verspätungen im System entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr.

Die Verkehrsunternehmen haben die in der folgenden Tabelle dargestellten Probleme, Störungen und Kapazitätsengpässe, die sich negativ auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV auswirken, in der schriftlichen Befragung genannt. Die hier genannten, problematischen Bereiche decken sich mit der Einschätzung des Aufgabenträgers.

■ **Tabelle 38: Probleme in Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit**

Linie	Linienabschnitt bzw. Haltestelle	Störung/ Probleme	Gründe (sofern bekannt)
S60, S75, S90/92	A 43	Verspätung (insbesondere in der morgendlichen Verkehrsspitze zwischen 07 und 08 Uhr sowie am Nachmittag zwischen 15 bis 18 Uhr)	Stau, Unfälle
S60	Stadtverkehr Nottuln	Verspätung	Innerstädtische Verkehrsdi-



Linie	Linienabschnitt bzw. Haltestelle	Störung/ Probleme	Gründe (sofern bekannt)
			te und hohes Verkehrsaufkommen sowie Behinderungen durch Baustellen
R51	Coesfeld – Gescher	Verspätung in Fahrtrichtung Gescher (vorwiegend ab 15 Uhr)	Große Staubildung zur Abfahrt aufgrund von geschlossenen Schranken an zwei Bahnübergängen
Nachrichtlich Aufnahme in den NVP ( <i>außerhalb des Kreises Coesfeld</i> )			
S60, S75, S90/92	Stadtverkehr Münster	Verspätung (insbesondere in der morgendlichen Verkehrsspitze zwischen 07 und 08 Uhr sowie am Nachmittag zwischen 15 bis 18 Uhr)	Innerstädtische Verkehrsdichte und hohes Verkehrsaufkommen sowie Behinderungen durch Baustellen
Alle Linien	Münster	Verspätung	Veränderung der LSA-Zeiten im Frühjahr 2016 zum Nachteil des motorisierten Verkehrs. Dadurch drastische Zunahme der Verspätungen

Aktuell gibt es nach Aussage der Verkehrsunternehmen im Kreis Coesfeld keine regelmäßigen Kapazitätsengpässen im Platzangebot in den Fahrzeugen.<sup>59</sup> In den Verkehrsspitzen sind die Busse gut ausgelastet. Bei regelmäßig erhöhtem Fahrgastaufkommen werden die Linienbusse durch Verstärkerfahrten ergänzt bzw. es werden Solo- durch Gelenkbusse ersetzt.

#### Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Insgesamt bestehen im wichtigen Themenfeld Pünktlichkeit des ÖPNV nur wenige dringliche Handlungsbedarfe, aufgrund nur weniger problematischer Bereiche und der tlw. nur zeitlich begrenzten Störanfälligkeit.
- ➔ Das gute Niveau gilt es auch zukünftig zu erhalten und die einzelnen Störanfälligkeiten und Beeinträchtigung zu beseitigen.
- ➔ Lieferung von Echtzeitdaten an die EFA (VRR Datendrehscheibe) ist umzusetzen.
- ➔ Eine verbesserte Kommunikation zwischen den Verkehrsunternehmen zur Anschlusssicherung.

<sup>59</sup> Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016.

## 7.6 Bewertung der Garantie- und Serviceleistungen

Im Kreis Coesfeld ist für alle Verkehrsunternehmen die landesweit gültige Mobilitätsgarantie NRW zu gewährleisten, die bei Verspätungen von mehr als 20 Minuten und fehlenden alternativen Verbindungen die Nutzung eines Taxis oder Fernverkehrszuges vorsieht.

Darüber hinaus bietet die RVM im Kreis Coesfeld Anschlussgarantien an, bei denen der fahrplanmäßige Anschluss gesichert wird. Sollte der Anschluss nicht möglich sein, wird ersatzweise ein Taxi ab der Umsteigehaltestelle gestellt und befördert den Fahrgast kostenlos weiter.

Die RVM-Anschlussgarantie gilt für den Umstieg zwischen folgenden Linien im Kreis Coesfeld<sup>60</sup>:

■ **Tabelle 39: Anschlussgarantie im Kreis Coesfeld**

Umsteigehaltestelle	Linie	aus/nach	Linie	nach/ aus
Lüdinghausen, Busbahnhof	S90/92	Münster	R19	Selm/ Bork/ Lünen
	S90/92	Münster	S91	Datteln <sup>61</sup>
Lüdinghausen, Zentrum	S90/92	Münster	T54	Ascheberg/ Drensteinfurt
Senden, Busbahnhof	S90	Münster	611	Senden West

### Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Ausbau des Nutzungskomforts und des Sicherheitsgefühls in den Abendstunden durch Bewerbung der Serviceleistung des ‚Halten auf Wunsch‘,
- ➔ Ausdehnung der Anschlussgarantie auf weitere Umsteigehaltestellen und -knoten und die dort zuständigen Verkehrsunternehmen.

## 7.7 Bewertung der Haltestellen

Haltestellen sind eines der Aushängeschilder für den ÖPNV. Um Fahrgäste anzusprechen, ist es notwendig, dass neben einem ansprechenden Erscheinungsbild auch entsprechende Ausstattungselemente zum Komfort, zur Fahrgastinformation und zur Sicherheit vorhanden sind. Neben den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit gewinnt das Thema auch im Zuge einer älter werdenden Gesellschaft immer mehr an Bedeutung. Dabei geht es zum einen um die bauliche Ausgestaltung der Haltestellen (u. a. Zugang zur Haltestelle, Hochbord, taktile Leitstreifen), als auch um eine entsprechend vorhandene Fahrgastinformation.

<sup>60</sup> RVM: Flyer „Informationen zur Anschlussgarantie“ (Stand März 2018).

<sup>61</sup> Fahrzeugübergang; kein Umsteigen, Weiterfahrt im selben Fahrzeug möglich.

Die Bushaltestelle ist der Zugang zum ÖPNV und somit auch der Zugang zur Mobilität für Menschen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Haltestellen, die nicht barrierefrei ausgebaut sind, können von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen nur eingeschränkt genutzt werden. Neben rein baulichen Elementen wie Hochbordstein und taktilen Leitstreifen gehören dazu auch gut lesbare und verständliche Fahrgastinformationen im „Zwei-Sinne-Prinzip“. Die traditionelle Fahrgastinformation an der Haltestelle wird mit zunehmender Digitalisierung immer besser durch Informationen auf dem eigenen Smartphone (Echtzeit-Informationen, Vorlese-Funktionen) unterstützt.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die Verknüpfungspunkte und Haltestellen der Kategorien I und II im Kreis Coesfeld (vgl. Anforderungsprofil) hinsichtlich verschiedener Qualitätsmerkmale, wie Lage, Zugänglichkeit, Ausstattung etc. untersucht.

Die Bestandsbewertung erfolgt unter Zugrundelegung der Anforderungen nach dem jetzigen Stand der Technik und berücksichtigt nicht den Stand der Technik zur Entstehungszeit bzw. zur Zeit des Umbaus einer Haltestelle.

### **Komfort und Kundenservice**

Die Aufenthaltsqualität einer Bushaltestelle wird im Wesentlichen durch den Komfort der Ausstattung, ihr Erscheinungsbild, ihre Lage und ihr Umfeld bestimmt.

Zur Gewährleistung eines möglichst münsterlandweit einheitlichen Standards orientiert sich die Gestaltung der Haltestellen im Hinblick auf Masten, Fahnen und Fahrplanaushang an den Vorgaben gemäß des „Handbuch Dachmarke Bus und Bahn im Münsterland“ des ZVM Bus.

Einen einheitlichen Standard in Form einer Gestaltungsrichtlinie für den Haltestellenausbau gibt es im Kreis Coesfeld nicht. Um den Fahrgästen eine möglichst einfache und einheitliche Nutzung des ÖPNV im gesamten Nahverkehrsraum zu ermöglichen, sollte zukünftig auf eine einheitliche Ausstattung auch im Hinblick auf die funktionalen Elemente geachtet werden. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Nutzer birgt dies oft große Vorteile (z. B. einheitliches Blindenleitsystem).

Die nachfragestarken Haltestellen im Kreis Coesfeld verfügen weitgehend mindestens in der Haupteinstiegsrichtung über Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten. Defizite sind an einzelnen Verknüpfungspunkten 2. Ordnung festzustellen, bei denen in verschiedenen Fällen keine Fahrgastunterstände bzw. Sitzgelegenheiten am Bussteig vorzufinden sind.

Die Ableitung eines Handlungsbedarfs kann an dieser Stelle nur eingeschränkt erfolgen. Der Ausbau von witterungsgeschützten Fahrgastunterständen und Sitzgelegenheiten muss im Einzelfall unter Berücksichtigung der spezifischen Straßenraumverhältnisse geprüft werden.

### **Fahrgastinformation**

Die Haltestellen von Schnell- und RegioBus-Linien sind für ein Haltestellen-Informationssystem aufgenommen und fotografiert worden. Sie können übers Internet angeschaut werden. So können alle Fahrgäste vor Fahrtbeginn die Erreichbarkeit und Ausstattung der Haltestellen auf persönliche Erfordernisse prüfen.

Die untersuchten Bushaltestellen im Kreis Coesfeld sind grundsätzlich mit einer Beschilderung mit Angabe des Haltestellennamens, der Liniennummer(n) der diese Haltestelle anfahrenden Linien sowie des Fahrtziels und des Verkehrsunternehmens ausgestattet. Auch sind die Haltestellen mit dem aktuellen Fahrplan ausgestattet. Auf dem Fahrplanaushang ist der Name des für die Linie(n) zuständigen Verkehrsunternehmens angegeben.

Weitergehende Informationen zum ÖPNV wie Umgebungspläne und Liniennetzpläne (bzw. Ausschnitte) sind auch an den zentral gelegenen Haltestellen sowie an Haltestellen mit Übergang zum SPNV nicht immer vorhanden.

Echtzeit- und Störungs-Informationen können mittlerweile überall per Smartphone abgerufen werden. Zusätzlichen Komfort bieten Anzeiger für diese dynamischen Fahrgastinformationen an Haltestellen. Diese gibt es im Kreisgebiet aktuell nur am Verknüpfungspunkt Cappelé Bahnhof, die Einrichtung ist jedoch für die folgenden Haltestellen geplant:

- Coesfeld, Bahnhof,
- Havixbeck, Bahnhof,
- Lüdinghausen, Busbahnhof,
- Nottuln, Rhodeplatz,
- Olfen, Hallenbad,
- Senden, Busbahnhof.

Grundsätzlich favorisiert der Kreis Coesfeld, dass die Fahrgäste Informationen über Echtzeit und Störungen über ihre eigenen Smartphones oder Computer ortsunabhängig erfragen können. DFI-Masten sollen nur an Haltestellen mit Bus-Schiene oder Bus-Bus-Verknüpfungen sowie an ausgewählten Haltestellen mit starkem Fahrgastaufkommen aufgebaut werden.

### **Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln**

Im Bereich inter- und multimodaler Verknüpfungen an Haltestellen und Bahnhöfen ist der Kreis Coesfeld vor allem in Bezug auf den Fahrradverkehr gut aufgestellt. Alle untersuchten Verknüpfungspunkte sind mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Die Fahrradabstellanlagen sind in unterschiedlichen Ausführungen vorhanden (überdachte und nicht überdachte Fahrradständer/ -bügel, witterungsgeschützte und abschließbare Fahrradabstellanlagen und Fahrradboxen/ -käfige). Dies bedeutet, dass punktuell die Attraktivität der Anlagen, z. B. aufgrund des fehlenden Witterungsschutzes, als eingeschränkt zu bewerten ist.

So genannte (Fahr-)Radstationen befinden sich am Bahnhof in Billerbeck sowie am Bahnhof in Dülmen. Die Fahrradstationen bieten eine überwachte und witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeit mit zum Teil unterschiedlichen Serviceleistungen, wie beispielsweise Reparaturservice und Fahrradverleih. Am Bahnhof in Dülmen sowie am Verknüpfungspunkt Nottuln Rhodeplatz sind zudem Ladestellen für E-Fahrzeuge (in Dülmen auch für E-Bikes) vorhanden. Weitere Fahrradvermietungen werden im Kreis Coesfeld privat organisiert, ein flächendeckendes Fahrradverleihsystem gibt es nicht.

Im Bereich der inter- und multimodalen Verknüpfung mit dem MIV sind die Haltestellen und Bahnhöfe im Kreis Coesfeld ausbaufähig. Ein Großteil der vorhandenen Stellplätze sind nicht als Park-and-Ride-Stellplätze gekennzeichnet, einige sind zudem gebührenpflichtig. Zudem bieten nur wenige Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung die Möglichkeit des Kurzparkens an. Ein Carsharing-Stellplatz bzw. -Verleihsystem ist an den untersuchten Haltestellen und Bahnhöfen ebenfalls nicht vorhanden. Entsprechende Angebote gibt es jedoch in Havixbeck (Stadtteilauto Station Havixbeck, Habicht), Dülmen (Stadtteilauto Station Dülmen-Plusch) und seit September 2017 auch in Nottuln, Appelhülsen (FRENKI).

Ein Handlungsbedarf in Hinsicht auf die inter- und multimodale Verknüpfung lässt sich nur individuell ableiten, da sowohl der individuelle Bedarf vor Ort aber auch die Flächenverfügbarkeit sowie die örtlichen Gegebenheiten an den jeweiligen Verknüpfungspunkt berücksichtigt werden müssen.

### **Sicherheit**

Die Lage der Haltestellen ist ein wichtiges Kriterium für den Fahrgast. Die Nutzung bzw. die Sicherheit an den Haltestellen werden eingeschränkt durch:

- eine vom Bahnhof bzw. wichtigen Einrichtungen entfernte und dadurch wenig attraktive Lage mit längeren Fußwegen,
- eine Lage im Kreuzungsbereich mit unzureichender Fläche für einen geordneten Ein- und Ausstieg,
- eine Lage im Kurvenbereich mit größeren Lücken zwischen Bordstein und Türbereich des Fahrzeugs,
- eine Lage in unbelebten und abseits gelegenen Bereichen ohne soziale Kontrolle,
- eine Lage an Straßen mit hoher Geschwindigkeit des MIV und Schwerlastverkehrs.

Auch das Haltestellenumfeld (Querungshilfe über die Straße und eine Abgrenzung zur Straße) ist bei der Bewertung der Sicherheit ein bedeutsames Kriterium.

Im Kreis Coesfeld sind bei der Ausstattung der Haltestellen und Bahnhöfen in Hinblick auf die Kategorie Sicherheit einige Defizite zu vermerken. So sind z. B. Sicherheitsmerkmale wie Videoüberwachung sowie die Möglichkeit des Absetzens eines Notrufs an den wenigsten Haltestellen im Kreis Coesfeld gegeben (z. B. Telefonzellen/ Notruf Coesfeld Bahnhof, Lüdinghausen Busbahnhof, Dülmen Bahnhof, Nordkirchen Capelle).

In Bezug auf eine transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes entsprechen nahezu alle Verknüpfungspunkte den Anforderungen. Jedoch fehlen an den Scheiben an einigen Fahrgastunterständen kontrastreiche Warnmarkierungen für Sehbehinderte.

Durch das Anbringen fehlender Warnmarkierungen an diversen Fahrgastunterständen können kleinere Defizite im Bereich Sicherheit bereits behoben werden. Außerdem sollten an den Verknüpfungspunkten Havixbeck Bahnhof, Lüdinghausen Bahnhof und Nottuln Rhodeplatz Telefonzellen/ Notrufsäulen installiert werden. Die Realisierung von Videoüberwachung bzw. Videoschutz an Haltestellen und Bahnhöfen ist im Einzelfall bezüglich der Erforderlichkeit datenschutzrechtlich zu bewerten und abzustimmen.

### Barrierefreiheit

Aufgrund der Komplexität der Thematik kann im Nahverkehrsplan nicht für alle Komponenten des ÖPNV-Systems und für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen eine detaillierte und vollständige Defizitliste erstellt werden. Vielmehr soll beispielhaft auf allgemeine und übergeordnete Mängel hingewiesen werden, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung einer barrierefreien Reisekette führen.

Im Nahverkehrsplan des Kreises Coesfeld wird der Fokus bei der Bewertung der Barrierefreiheit

- auf die Erreichbarkeit/ den Zugang zur Haltestellenkante,
- auf den stufenfreien Ein- und Ausstieg und
- auf die Ausrüstung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren

gelegt.

Für einen optimalen Einsatz von Niederflurfahrzeugen sind die Haltestellen entsprechend zu gestalten. Daher sollten sich Haltestellen nicht in Kurvenbereichen befinden und niederflurgerechte Bordsteinhöhen aufweisen. Auch die Anfahrt an die Haltestelle bzw. in die Haltestellenbucht muss so möglich sein, dass Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante minimal sind. Zur einfachen und sicheren Nutzung des ÖPNV von Blinden oder sehbehinderten Fahrgästen sollten Haltestellen über Leitstreifen mit einem Aufmerksamkeitsfeld in Höhe der vorderen Bustür verfügen.

Grundsätzlich geht der Begriff „Barrierefreiheit“ über die genannten Kriterien hinaus und umfasst entsprechend BGG alle potenziellen Nutzer mit Mobilitätseinschränkung (z. B. Hochbetagte, Kleinwüchsige, Personen mit Orientierungsschwierigkeiten, Personen mit Gleichgewichtsstörungen, Personen mit geistiger Behinderung etc.) (vgl. Kapitel 5).

Nur wenige Haltestellen im Kreisgebiet sind nach obigen Kriterien vollständig barrierefrei nutzbar. Zwar sind einige der wichtigsten Verknüpfungspunkte mit Hochborden ausgestattet (siehe Tabelle 41), ein Großteil der übrigen Haltestellen, auch an den regionalen Hauptlinien, verfügt jedoch nicht über einen niederflurgerechten Hochbord (erforderliche Bordsteinhöhe 16 - 18 cm). Da ein wesentlicher Teil der Bushaltestellen somit (noch) nicht niederflurgerecht ausgebaut ist, können die von den Verkehrsunternehmen meist eingesetzten Niederflurbusse ihre Vorteile in der Konsequenz (noch) nicht systemweit ausspielen.

Erschwerend wirkt an einigen Haltestellen, an denen die Verkehrsflächen für den Bus in Beton- bzw. Natursteinpflaster ausgebildet sind, die Spurrillenbildung. Mittel- bis langfristig können diese die spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestellenkante behindern.

- **Abbildung 12: An Haltestellen mit Natur- bzw. Betonsteinpflaster kann die spaltfreie Anfahrbarekeit der Haltestellenkante durch Spurrillenbildung mittel- bis langfristig behindert werden** (Beispiel: links: Haltestelle Appelhülsen Bahnhof, rechts: Haltestelle Havixbeck, Ortsmitte)



Darüber hinaus ist der Ausbauzustand bei vielen der untersuchten Haltestellen in Bezug auf taktile Leitsysteme als defizitär zu bewerten. Lediglich wenige Haltestellenbereiche sind überhaupt mit taktilen Bodenindikatoren ausgerüstet, auch viele der bereits niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen verfügen nicht oder nur unvollständig über Leitsysteme (Tabelle 41).

- **Abbildung 13: Zentrale Haltestellen ohne taktiles Leitsystem** (Beispiel: links: Haltestelle Capelle Bahnhof, rechts: Haltestelle Senden, Busbahnhof; zudem ist eine spaltfreie Anfahrbarekeit aufgrund zu enger Radien nicht gegeben)



Nur einzelne Bushaltestellen verfügen über Hochborde und Leitstreifen. Die Beispiele Coesfeld Bahnhof und Lüdinghausen Busbahnhof zeigen einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen nach dem aktuellen Stand der Technik.

- **Abbildung 14: Beispiele für Haltestellen mit hohem Ausbaustandard im Hinblick auf die Barrierefreiheit** (Beispiel: links: Haltestelle Coesfeld Bahnhof, rechts: Haltestelle Lüdinghausen Busbahnhof)



Eine Übersicht über den barrierefreien Ausbauzustand der SPNV-Haltestellen im Kreis Coesfeld gibt die nachfolgende Tabelle. Mit Ausnahme der Bahnhöfe Nordkirchen, Capelle Bf und Ascheberg, Davensberg Bf sind die Bahnsteige an allen Bahnhöfen uneingeschränkt stufenfrei erreichbar.<sup>62</sup>

- **Tabelle 40: Stufenfreie Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltepunkte im Kreis Coesfeld**

Bahnhof/ Bahnhaltapunkt	stufenfreie Erreichbarkeit
Lüdinghausen	stufenfreier Zugang
Nordkirchen Capelle	kein stufenfreier Zugang
Ascheberg	stufenfreier Zugang
Ascheberg Davensberg	kein stufenfreier Zugang
Senden Bösensell	stufenfreier Zugang
Dülmen	stufenfreier Zugang
Dülmen Buldern	stufenfreier Zugang
Coesfeld	stufenfreier Zugang
Coesfeld Lette	stufenfreier Zugang
Nottuln Appelhülsen	stufenfreier Zugang
Havixbeck	stufenfreier Zugang
Billerbeck	stufenfreier Zugang
Billerbeck Lutum	stufenfreier Zugang
Rosendahl Holtwick	stufenfreier Zugang

Die folgende Tabelle enthält eine zusammenfassende Darstellung der Haltestellenausstattung an den Verknüpfungspunkten und Haltestellen der Kategorien I und II im Kreis Coesfeld (vgl. Kapitel 0

<sup>62</sup> <http://www.bahnhof.de/bahnhof-de/start/> (Stand August 2017).



Qualitätsanforderungen Haltestellen). Der Fokus liegt hier insbesondere auf der Einschätzung zur Barrierefreiheit. Kreisweit umfassende Daten liegen nicht vor, so dass im NVP ein beispielhafter Auszug zur Einschätzung der Gesamtsituation gegeben wird. Die Bewertung beruht im Wesentlichen auf einer im Frühjahr 2017 durchgeführten Ortsbesichtigung und berücksichtigt bei der Mängelfeststellung ausdrücklich nicht die Ausbautvorhaben in den nächsten Jahren.

■ **Tabelle 41:**  
**Einschätzung zur Halstellenausstattung an Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung**

Verknüpfungspunkte und Haltestellen 1. Ordnung (Stand 25. April 2017)	
<b>Coesfeld, Bahnhof</b>	
	<p>Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrbahnrand</li> </ul> <p>Lage:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• direkt am Bahnhof angrenzend</li> </ul> <p>wichtige Ausstattungselemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• niederflurgerechter Hochbord</li> <li>• barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine</li> <li>• taktilen und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld)</li> <li>• Fahrgastinformation</li> <li>• großzügige Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten an allen Abfahrtspositionen</li> <li>• P+R-Anlage</li> <li>• Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel)</li> </ul> <p>Defizite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kein DFI</li> </ul>

### Havixbeck, Bahnhof



#### Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrand
- #### wichtige Ausstattungselemente:
- niederflurgerechter Hochbord
  - barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
  - taktiler Leitstreifen entlang der Haltestellenkante
  - Fahrgastinformation
  - Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
  - überdachte Fahrradabstellanlage (Fahradbügel) und Fahrradständer
  - Parkplatz angrenzend

#### Lage:

- direkt am Bahnsteig angrenzende Haltestelle

#### Defizite:

- kein DFI
- kein durchgängiges taktiler und visuelles Leitsystem
- Gefahr für Blinde und Sehbehinderte durch deplaziertes Haltestellenschild in der Mitte des Auffindestreifens

### Lüdinghausen, Bahnhof



#### Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrand
- #### wichtige Ausstattungselemente:
- niederflurgerechter Hochbord
  - barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
  - taktiler Leitstreifen entlang der Haltestellenkante
  - Fahrgastinformation
  - Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
  - überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrad-



ständer), abschließbare Fahrradabstellanlage und Fahrradboxen

- Parkplatz angrenzend

Defizite:

- kein DFI
- kein vollständiges taktiles und visuelles Leitsystem (kein Auffindestreifen, kein Einstiegsfeld)
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

### Lüdinghausen, Busbahnhof



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Bussteige im Sägezahnprinzip
- wichtige Ausstattungselemente:
- niederflurgerechter Hochbord
  - barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
  - taktiles und visuelles Leitsystem im gesamten Busbahnhofsbereich (Leitstreifen entlang der Haltestellenkante, Auffindestreifen, Rillenplatten und Noppenplatten, Einstiegsfeld an der ersten Tür (Noppenplatten))
  - Fahrgastinformation
  - Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
  - teilw. überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), Fahrradboxen
  - Telefonzelle
  - Parkplatz angrenzend (gebührenpflichtig)

Defizite:

- kein DFI
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)



### Nordkirchen Capelle, Bahnhof



**Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:**

- Fahrbahnrand (Busschleife)

**wichtige Ausstattungselemente:**

- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrgastinformation
- DFI
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradständer), Fahrradboxen
- Parkplatz angrenzend

**Defizite:**

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem (kein Leitstreifen, kein Auffindestreifen, kein Einstiegsfeld)

### Nottuln, Rhodeplatz



**Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:**

- Bussteige mit Sägezahnprinzip

**Lage:**

- zentrale Lage mit Einkaufsgelegenheiten

**wichtige Ausstattungselemente:**

- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- niederflurgerechter Hochbord
- Leitstreifen entlang der Haltestellenkante
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten



- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel)
- Parkplatz angrenzend
- Ladestelle für E- Fahrzeuge

Defizite:

- keine DFI
- kein vollständiges taktilen und visuelles Leitsystem (kein Auffindestreifen, kein Einstiegsfeld)

Verknüpfungspunkte und Haltestellen 2. Ordnung (Stand 25. April 2017)

Appelhülsen, Bahnhof



Bauliche Ausgestaltung:

- Fahrbahnrand

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- Leitstreifen entlang der Haltestellenkante
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel, -ständer), z. T. geschlossene Fahrradabstellanlage
- Parkplätze
- Hinweis: seit September 2017 Carsharing (im Ortskern)

Defizite:

- kein vollständiges taktilen und visuelles Leitsystem (kein Auffindestreifen, kein Einstiegsfeld)
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)



### Dülmen, Bahnhof



**Bauliche Ausgestaltung:**

- Busbucht

**Lage:**

- direkt am Bahnsteig

**wichtige Ausstattungselemente:**

- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel, -ständer), z. T. abschließbare Fahrradabstellanlagen
- Fahrradstation mit Fahrrad- und Pedelecverleih



- Toiletten

- P+R-Anlage

- Ladestation für E-Fahrzeuge und E-Bikes

**Defizite:**

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

### Lüdinghausen, Zentrum



**Bauliche Ausgestaltung:**

- Fahrbahnrand

**Lage:**

- zentrale Lage mit Einkaufsgelegenheiten

**wichtige Ausstattungselemente:**

- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel, -ständer)
- Parkplatz und -streifen mit Parkschein, E-



Fahrzeuge frei

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiler und visueller Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)

**Senden, Busbahnhof**



Bauliche Ausgestaltung:

- Busschleife Fahrbahnrand, versetzt

Lage:

- zentrale Lage mit Einkaufsgelegenheiten

wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- niederflurgerechter Hochbord
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahradbügel, -ständer)
- Parkplatz angrenzend



Defizite:

- kein taktiler und visueller Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Radien zu eng, aufgrund dessen sind verschiedene Haltestellenpositionen nicht spaltfrei anfahrbar



#### Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Erstellung eines Ausbauprogrammes für Verknüpfungspunkte/ Haltestellen mit Prioritätenliste unter Berücksichtigung der Frequentierung der Haltestellen,
- Berücksichtigung der Barrierefreiheit gemäß PBefG (Umbau/ Ausbau von Haltestellen und Bahnhöfen zur Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit, Berücksichtigung für alle Medien zur Fahrplaninformation),
- Erweiterung der Fahrgastinformation in Form von Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) und umfassenden Informationspaketen an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung,
- Programm für verbesserte Fahrgastinformation (bspw. ergänzende Wegweisung an den Haltestellen für eine verbesserte Orientierung),
- Prüfen: Installation von Notrufsäulen an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung,
- weiterer Ausbau von inter- und multimodaler Verknüpfungen an Haltestellen und Bahnhöfen unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und der örtlichen Gegebenheiten.

## 7.8 Bewertung des Fahrpersonals und der sozialen Standards

In den Vorabbekanntmachungen werden Erwartungen an das Personal mit Kundenkontakt definiert:

- Die Qualifikation des Fahrpersonals und des Personals für Fahr- und Dienstplanung entspricht den aktuellen Vorschriften, Richtlinien und Gesetzen,
- Fahrgäste können sich mit Fragen zum Fahrplan, zum Liniennetz und zu relevanten Anschlussbeziehungen an das Fahrpersonal wenden und bekommen freundliche und kompetente Antworten,
- Fahrer verhalten sich Kunden und Verkehrsteilnehmern gegenüber freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit,
- Betriebs- und Betreuungspersonal ist durch Dienstkleidung und Accessoires gekennzeichnet.

Die Sicherung der Standards erfolgt durch Aus- und Fortbildungsmaßnahmen der Fahrer.

Mit den im Anforderungsprofil definierten Kriterien an das Qualitätsmanagement/ Qualitätscontrolling werden die Voraussetzungen geschaffen, anhand derer zukünftig eine Bewertung der definierten Anforderungen erfolgen kann.

#### Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- aktuell kein Handlungsbedarf, Fortschreibung des Status Quo.



## 7.9 Bewertung der Fahrzeuge

Im Nahverkehrsraum des Kreises Coesfeld werden Fahrzeuge von verschiedenen Verkehrsunternehmen, teils als Subunternehmer im Auftrag der konzessionierten Verkehrsunternehmen eingesetzt. Zu 256 der zur Abwicklung des Regionalverkehrs im Kreis eingesetzten Fahrzeuge liegen Rückmeldungen hinsichtlich der Fahrzeugstandards vor.<sup>63</sup>

Von diesen 256 Fahrzeugen sind (inklusive der kooperierenden Konzessionäre):

- Kleinbusse (kleiner als 10 m) (ca. 15,6 %),
- Standard-Linienbusse (ca. 12 m) (ca. 59,4 %),
- Busse zwischen 13,5 m und 15 m (ca. 8,2 %),
- Gelenkbusse (ca. 18 m) (ca. 6,3 %),
- Weitere (z. B. Doppeldeckerbus, Kombibus) (ca. 10,5 %).

Das Durchschnittsalter aller Fahrzeuge liegt bei ca. 11,8 Jahren.

Der Anteil der gemeldeten Fahrzeuge, die zum Analysezeitpunkt Frühjahr 2017 mit Niederflurtechnik sind, beträgt rund 75 %. Rund 25 % der Fahrzeuge verfügen darüber hinaus über Rampen (inkl. Low-Entry-Fahrzeuge). Dieser Wert wird aus Gutachtersicht für einen eher ländlich geprägten Raum als leicht überdurchschnittlich eingeschätzt.

Rund 75 % aller eingesetzten Fahrzeuge verfügen über digitale Fahrgastinformation im Innenraum.

In der folgenden Tabelle werden die Ausstattungsmerkmale der benannten Fahrzeuge aufgelistet. Zu berücksichtigen ist, dass ein hoher Anteil der Fahrzeuge mit unterdurchschnittlicher Qualität keinen Einsatz auf Produktlinien erfährt und ausschließlich für Schul-, Verstärker- u. Einsatzfahrten eingesetzt wird:

■ **Tabelle 42: Fahrzeugtypen und Ausstattungsmerkmale**

Ausstattungsmerkmal	Kleinbus <10 m	Standard-Linienbus (ca. 12 m)	13,5 – 15 m-Bus	Gelenkbus (ca. 18 m)	Weitere	Gesamtanzahl	Anteil
Niederflurtechnik	0	148	20	16	9	193	75,4 %
Low-Entry	-	4	-	-	-	4	1,6 %
Rampe	9	32	9	4	9	63	24,6 %

<sup>63</sup> Schriftliche Befragung der Verkehrsunternehmen, 3. Quartal 2016 (folgende im Kreis tätige Verkehrsunternehmen haben Angaben zu den Fahrzeugstandards getätigt: RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH, Hermann Bruns GmbH & Co. KG (beide inkl. Subunternehmer), SWK Fahrservice GmbH und WB Westfalen Bus GmbH).

Ausstattungsmerkmal	Kleinbus <10 m	Standard-Linienbus (ca. 12 m)	13,5 – 15 m-Bus	Gelenkbus (ca. 18 m)	Weitere	Gesamtanzahl	Anteil
Sondernutzungsfläche	0	34	10	4	9	57	22,3 %
Klimaanlage	18	19	10	3	12	62	24,2 %
Fahrgastinformation (Anzeige oder Ansage)	0	151	19	14	8	192	75 %
Elektronische Fahrtzielanzeige	0	152	21	16	12	201	78,5 %

Vor dem Hintergrund des durchschnittlichen Fahrzeugalters von etwa 11,8 Jahren im Kreis erscheint der Anteil der Fahrzeuge, die über den Umweltstandard Euro IV und besser verfügen, überdurchschnittlich (ca. 75%, Euro IV ab 2005). Insgesamt sind 50 der gemeldeten Fahrzeuge mit einem Euro-Norm IV – System und besser ausgestattet.

■ **Tabelle 43: Schadstoffklassifizierung der Fahrzeuge**

EURO-Norm	Anzahl der Fahrzeuge	Anteil
EURO-0	0	0 %
EURO-Norm I	0	0 %
EURO-Norm II	6	ca. 9 %
EURO-Norm III	11	ca. 16,4 %
EURO-Norm IV	8	ca. 11,9 %
EURO-Norm V	13	ca. 19,4 %
EEV-Standard	10	ca. 14,9 %
EURO-Norm VI	19	ca. 28,4 %

■ **Tabelle 44: Fahrzeuge mit rechnergestütztem Betriebssystem**

Rechnergestütztes Betriebssystem/ Echtzeitdaten	Anzahl der Fahrzeuge	Anteil
RBL/ ITCS	56	ca. 21,9 %
Bereitstellung Echtzeitdaten	56	ca. 21,9 %

Rund 22 % der im Kreis Coesfeld eingesetzten Fahrzeuge hat die Voraussetzung zur Bereitstellung von Echtzeitdaten, wobei Angaben zu Fahrzeugen der Firma Veelker, zu den Auftragsunternehmen der RVM und zum Teil der Hermann Bruns GmbH fehlen.

Ein übergreifendes Betriebsleitsystem existiert bisher nicht bzw. es fehlen Schnittstellen für die Kommunikation der verschiedenen Systeme untereinander. Aktuell stimmen sich die Leitstellen der Verkehrsunternehmen untereinander über Anschlusswünsche der Fahrgäste ab. Wagen zu Wagen Funk ist häufig technisch nicht möglich. Vor allem bei Verspätungen und Fahrtausfällen ist somit die Sicherheit funktionierender Umsteigevorgänge nicht immer gewährleistet (aktuell über Betriebsfunk bzw. betriebliche Anweisungen zur Anschlussaufnahme).

#### Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- kontinuierlicher Erneuerungsprozess der eingesetzten Fahrzeuge gemäß definierter Qualitätskriterien,
- Prüfung des möglichen Einsatzes kleiner Fahrzeuggrößen,
- Prüfung des möglichen Einsatzes von E-Bussen.

## 7.10 Bewertung des Betriebs- und Störungsmanagements

Betriebliche Defizite entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr.

Im Kreis Coesfeld gibt es in insgesamt in drei Städten und Gemeinden Busbeschleunigungsmaßnahmen mittels Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, die z. B. an Problempunkten im Straßennetz zu einer Verkürzung der Fahrzeit oder zu einem verlässlicheren Betriebsablauf auch bei hohem Verkehrsaufkommen führen können. Einzelne Anlagen gibt es in Lüdinghausen, Nottuln und Senden.<sup>64</sup>

Zukünftig ist die Aktualisierung der LSA-Technik in Zusammenarbeit von RVM und Straßen.NRW geplant. Ziel ist, dass mittelfristig alle Verkehrsunternehmen über die entsprechende Technik zur Anforderung verfügen.

Gemäß den Rückmeldungen der Städte und Gemeinden sowie der Verkehrsunternehmen im Rahmen des Beteiligungsprozesses wird darüber hinaus kein vordringlicher Handlungsbedarf in diesem Handlungsfeld für den Kreis Coesfeld erkannt. Betriebliche Störungen konzentrieren sich aktuell insbesondere auf die innerstädtischen Verkehre in Münster sowie bedingt in Nottuln, diese orientieren sich zeitlich meist auf die Verkehrsspitzen (z. B. Linien S60, S75, S90/92, R51) und sind häufig bedingt durch Baustellen vor Ort (vgl. Kapitel 7.5).

Im Nahverkehrsraum gibt es außer in der Stadt Münster keine eigenständigen Busspuren oder Bustrassen über einen längeren Abschnitt für einen störungsfreien Betrieb im Regionalbusverkehr.

<sup>64</sup> Befragung der Verkehrsunternehmen, 3. Quartal 2016.

Die RVM kompensiert etwaige Störungen und damit ggf. verpasste Anschlüsse im Sinne der RVM-Anschlussgarantie (vgl. Kapitel 7.6). Diese garantiert den fahrplanmäßigen Anschluss an ausgewiesenen Haltestellen und Verknüpfungspunkten mit entsprechender Beschilderung. Sollte der Anschluss zwischen den Buslinien im Einzelfall nicht möglich sein, wird eine Taxibeförderung organisiert. Das Taxi sollte möglichst schon an der Umstiegshaltestelle stehen, wenn der verspätete Bus eintrifft. Der Fahrgast erhält einen Gutschein für das Taxi, welches den Fahrgast zur gewünschten Endhaltestelle befördert.

#### Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ Ausweitung des Ansatzes der RVM-Anschlussgarantie auf weitere Verknüpfungspunkte und Verkehrsunternehmen.

## 7.11 Bewertung von Information und Vertrieb

### Information

Insgesamt ist der Bereich „Information“ im Kreis Coesfeld als positiv zu bewerten. Die gesamte Produktpalette (vgl. Anforderungsprofil Kapitel 6.3.14) wird im Kreisgebiet vorgehalten. Lediglich bei einzelnen Medien besteht Handlungsbedarf.

#### Printmedien

- Positiv ist, dass man anhand der Bezeichnungen und Signaturen im kreisweiten Liniennetzplan einen guten ersten Überblick über das vorhandene Bedienungsangebot bekommt. Die Lesbarkeit wird durch die farbliche Hervorhebung von Linien des regionalen ÖPNV, die mit einem vertakteten Angebot verkehren, gegenüber grau dargestellten Linien mit unregelmäßigem Angebot und variierenden Fahrtenverläufen unterstützt. Durch die farbliche Unterscheidung können Fehlinterpretationen hinsichtlich des tatsächlichen Bedienungsangebotes vermieden werden.
- Positiv anzumerken sind außerdem die umfangreichen Informationen, die den Fahrplanbüchern entnommen werden können. So sind allen Fahrplanbüchern für die Städte und Gemeinden gesonderten ortsbezogene Auszüge aus dem LNP vorangestellt. Neben einer Linienübersicht inkl. ausgewiesener Anschlussmöglichkeiten zum straßen- und schienengebundenen ÖPNV sind darüber hinaus weitergehende Informationen zum Tarif (inkl. Preisbesonderheiten bei einzelnen Fahrten im Nahbereich) sowie auch Kontaktmöglichkeiten bei Rückfragen und Fahrplaninformationen („Schlaun Nummern“ und Verkehrsunternehmen) dargestellt. Des Weiteren sind auch die Fahrpläne des SPNV, ebenfalls mit ausgewiesenen Anschlussmöglichkeiten zu anderen Linien des SPNV, enthalten. Die Fahrplanbücher werden kostenlos abgegeben.
- Für mobilitätseingeschränkte Personen ist der Hinweis „Diese Linie wird durchgehend mit Niederflurbussen befahren“, der bei den entsprechenden Linien aufgeführt ist, sehr wertvoll. Leider ist diese Information nicht durchgängig für alle Linien. Anzustreben wäre darüber hinaus eine Kennzeichnung der barrierefrei/ niederflurgerecht ausgebauten

Haltestellen im Liniennetz bzw. in den Fahrplantabellen, um die Nutzung des ÖPNV für diese Nutzergruppe zu erleichtern.

### *Digitale Informationskanäle*

- Das zentrale Angebot und die Vermarktungsdachmarke für Fahrgastinformation, Verbindungsauskunft und Tariffinformationen im Münsterland ist unter [www.bubim.de](http://www.bubim.de) (Bus und Bahn im Münsterland) zu erreichen. Hier sind Liniennetzpläne, Fahrplanauskunft, Tariffinformationen sowie weitere Service- und zielgruppenorientierte Informationen verkehrsunternehmens- und verkehrsträger-unabhängig zusammengefasst. Es bestehen Weiterleitungen zum Echtzeitabfahrtmonitor des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) sowie der interaktiven EFA-Verbindungsauskunft.  
 Gerade für ländliche Regionen mit vergleichsweise schwer kommunizierbarem Fahrplanangebot bieten die elektronischen Fahrpläne mitunter eine erhebliche Erleichterung in der Angebotsdarstellung. Für viele Verbindungen können die verschiedenen Fahrtmöglichkeiten herausgefiltert werden, vorteilhaft ist hier, dass auch die Bürger-Bus-Linien im Fahrplanprogramm eingepflegt sind, so dass hier eine umfassende Informationsmöglichkeit besteht.
- Auch das Informationsangebot im Internet ist breit gefächert. So bieten die Seiten der Unternehmen umfangreiche Informationen, inklusive potenzieller Umleitungsverkehre. Auf der Internetseite der RVM wird eine interaktive Karte des Kreises Coesfeld angeboten, die mit der EFA-Verbindungsauskunft verknüpft ist. So wird der Streckenverlauf direkt kartographisch angezeigt, zudem können auch Haltestellen in der Karte als Start- oder Zielpunkt einer Fahrt automatisch in die Fahrplanauskunft übernommen werden können. Die Karte enthält außerdem öffentliche Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Kultur- und Freizeitaktivitäten etc.
- Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung sollte insbesondere auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit im ÖPNV/ barrierefreie Mobilitätsketten im ÖPNV (vgl. Kapitel 5) die internetgestützte Informationsgebung zukünftig noch weiter ausgebaut werden.
- Das Informationsangebot mittels App (Bubim-App) ist vor diesem Hintergrund positiv hervorzuheben<sup>65</sup>. Besonders vorteilhaft ist auch die Integration einer Funktion als Navigationshilfe per App für Blinde und sehbehinderte Menschen, aber auch mobilitätseingeschränkte Menschen, Senioren, Bus- oder Ortsfremde (z. B. wie beim Soester BusGuide), um die Orientierung auf dem Weg zur Haltestelle und im Bus zu erleichtern bzw. zu ermöglichen. Karten, Sprachhinweise und akustische Signale der App helfen bei der Orientierung. Sobald Fahrzeuge mit den entsprechenden technischen Einrichtungen ausgestattet sind besteht ferner die Möglichkeit, sich die Einfahrt der Busse an der Haltestelle ansagen zu lassen und über eine Servicetaste den Einstiegswunsch an der hinteren Fahrzeughür mit Kinderwagen oder Rollstuhl zu signalisieren. Während der Fahrt kann die App dann darüber hinaus als Fernbedienung für die Haltewunschtaaste dienen. Mit einer verbesserten Fahrgastinformation und einem somit gesteigerten Sicherheitsgefühl wird die selbstständige und unabhängige Nutzung des Nahverkehrs erleichtert.

<sup>65</sup> Aktuell Entwicklung der Bubim-App.

- Über die ‚Schlaue Nummer‘, die zentrale telefonische Anlaufstelle für Informationen und Fahrgastbeschwerden in NRW und dem Münsterland, können rund um die Uhr Fahrplan- und Ticketinformation erfragt werden, auch ist es möglich Beschwerden zu äußern.
- WestfalenBus bietet neben einer Fahrplanauskunft auf der eigenen Homepage noch die App ‚Wohin du willst‘, in die deutschlandweit ÖPNV-, SPNV und Fernverkehrsangebote eingepflegt sind sowie den BusRadar, der in Echtzeit Informationen zur Pünktlichkeit der Fahrzeuge gibt.
- Die RVM verfügt neben einer eigenen Internetpräsenz außerdem über einen Facebook-Account, über den Informationen zu Ticketangeboten, Fahrplanänderungen, Tarifänderungen und Verkehrsmeldungen bereitgestellt werden und ein Dialogmedium geboten wird.
- Im Zuge der weiteren Digitalisierung ist der RVM seit September 2016 bei ‚stomt‘ vertreten, einem Tool zum einfachen Feedback zwischen Kunden und Dienstleistern. Ein weiterer Ausbau der digitalen Präsenz für die Fahrgastinformation und -bindung ist für alle Verkehrsunternehmen im Kreisgebiet anzustreben.

#### *Information an Haltestellen*

- In der Regel sind die vorhandenen Fahrplaninformationen an den Haltestellen vollständig und insbesondere an den Verknüpfungspunkten umfangreich. Neben Standardinformationen wie Fahrplan und Liniennetzplan sind hier häufig noch weitergehende Informationen z. B. zum Tarif, zu Freizeitzielen in der Region oder auch Umgebungspläne vorhanden. Von den Verkehrsunternehmen zu beachten ist, dass die Schriftgröße der Aushänge so groß gewählt wird, dass auch Personen mit leichter Sehschwäche die Tabellen ohne Brille lesen können. Leider ist ein gemeinsames, einheitliches Fahrplanlayout nicht umsetzbar.

Lediglich punktuell gibt es einzelne Defizite bei Fahrplanaushängen. Diese sind jedoch weniger der grundsätzlichen Darstellung der Fahrplaninformationen geschuldet sondern der Pflege.

#### **Vertrieb**

Der Fahrkartenverkauf im Kreis Coesfeld erfolgt nach den Vorgaben im Westfalentarif über unterschiedliche Vertriebswege. Neben dem direkten Erwerb beim Fahrpersonal in den Bussen gibt es außerdem einzelne Vorverkaufsstellen im Kreisgebiet, bei denen in der Regel alle Tickets bezogen werden können. :

- Lüdinghausen (RVM-Betriebshof),
- Dülmen,
- Senden (Rathaus),
- Olfen (Bürgerbüro) und
- Nottuln.

Verschiedene Tickets können über einen Ticketshop mit dem Smartphone erworben, Abos können online über das Internet bestellt werden.

#### Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sind die Fahrplantabellen um den Hinweis der barrierefrei ausgestatteten Fahrzeuge, Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte zu ergänzen.
- ➔ Die Schriftgröße und Darstellungsform der Fahrgastinformationen ist auf eine gute Lesbarkeit und Verständlichkeit zu überprüfen.
- ➔ Intensivierung der unternehmensübergreifenden Fahrgastinformation (inkl. Störungen).

## 7.12 Bewertung des Marketings

Der ÖPNV und SPNV in den Münsterlandkreisen wird unter der Dachmarke ‚Bus und Bahn im Münsterland‘ vermarktet. Hierzu gehört ein Layout/ Corporate Design für alle Marketingmaßnahmen wie Informationen wie Liniennetz- und Fahrpläne, weiteren Printmedien sowie die Informationsplattform [www.bubim.de](http://www.bubim.de) als zentrale Schnittstelle.

Das Tarifmarketing wird grundsätzlich gemeinsam von den Partnern in der Tarifgemeinschaft Münsterland/ Ruhr-Lippe GmbH betrieben.

Mit allen Marketingmaßnahmen werden vorrangig folgende Ziele verfolgt:

- Ansprache der Senioren,
- Ansprache von Reisenden, die in den Nebenverkehrszeiten unterwegs sein können,
- Ansprache der jungen mobilen Generation durch moderne Dialogmedien (Facebook – z. B. RVM und stomt-App),
- Ertragssteigerung und Verkaufsförderung,
- Senkung von Zugangsbarrieren und
- Produktwerbung.

Folgende Beispiele können herangezogen werden, um das Spektrum der Marketingmaßnahmen aufzuzeigen:

- Plakat- und Printwerbung  
 Zur Vermarktung neuer und bestehender Produkte wie Tarife oder Linien werden Prospekte und Plakate verteilt, aber auch über kurz- bis mittelfristige Veränderungen von Linienwegen wird über Printmedien informiert. Um neue und Gelegenheitskunden zu erreichen werden Neubürger mit Informationsmaterial versorgt und Veranstaltungsverkehr beworben.
- SchnupperAbos und Probetickets  
 Saisonal bieten die Verkehrsunternehmen SchnupperAbos zum Test des Angebotes von Bus und Bahn für drei Monate an. Neubürger erhalten ein Willkommenspaket mit einem Testticket.

- **Online-Marketing:**  
Insbesondere um jüngere Kundengruppen zu erreichen, wird die Präsenz auf sozialen Medien wie z. B. Facebook gestärkt. Auch neue Homepage-Strukturen mit optimierter Darstellung für mobile Endgeräte wurden erarbeitet, um den Zugang an Informationen zu erleichtern. Zusätzlich kann man über die Bubim-App auch unterwegs wichtige Informationen zum lokalen ÖPNV-Angebot abrufen.
- **Direkter Kundenkontakt**  
Der direkte Kundenkontakt geschieht durch den Kontakt des Personals mit Kunden und Fahrgästen. Zu Veranstaltungen, bei denen viele interessierte Personen erwartet werden, wird ein Info-Stand aufgebaut.
- **Service & Information**
  - Aufgrund des verstärkten Zuzugs von Flüchtlinge hat die DB Regio Bus NRW die Broschüre „Unterwegs in NRW“ aufgelegt. In fünf Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch, Arabisch und Farsi) und mit Unterstützung zahlreicher Piktogramme erfahren Fahrgäste aus anderen Herkunftsländern in der Broschüre das Wichtigste zum Thema Busfahren. Die Broschüre wird kostenfrei an Erstaufnahmeeinrichtungen, caritative Organisationen und Kommunen verteilt. Darüber hinaus werden auch weitere Broschüren und Informationsmaterialien aufgelegt, die mehrsprachig und mit Unterstützung zahlreicher Piktogramme das Wichtigste zum Thema Busfahren aufzeigen.
  - Die Veranstaltung von Rollatortagen und Busschulen durch die Verkehrsunternehmen bauen Hemmschwellen für mobilitätseingeschränkte Senioren ab und fördern die Verkehrssicherheit insbesondere zur Hauptverkehrszeit an Schultagen.
- **Bewerbung von Freizeitverkehren**  
Besonderen Raum in der Vermarktung der Freizeitverkehre nehmen die Kombination ÖPNV und Wandern/ Geocaching (z. B. ‚StadtLandFluss BUS‘, Ausflugstipps auf muensterland.de) sowie ÖPNV und Radfahren ein (z. B. Fahrradanhänger/ FietsenBusse). So werden auf verschiedenen Linien die Fahrzeuge am Wochenende und an Feiertagen zwischen Mai und Oktober mit Anhängern ausgestattet, auf denen bis zu 16 Fahrräder Platz finden. Es wurden Flyer und Plakate erstellt, die auch Hinweise auf das Ticketangebot enthalten, und an die Kommunen und entsprechenden Institutionen (Wandervereine, Campingplätze, Hotels usw.) im Kreis Borken verteilt werden.

Weitere Marketing- und Informationsmaßnahmen sind Haltestellenaushänge zu Linienfahrplänen und Tarifen v. a. in den dichter besiedelten Gebieten.

Aus der Onlinebefragung der Bürgerinnen und Bürger des Münsterlandes ging hervor, dass der Bekanntheitsgrad und damit die Reichweite von ‚Bus und Bahn im Münsterland‘ weiter auszubauen ist. Marketingmaßnahmen sollten im Layout der Dachmarke „Bus und Bahn im Münsterland“ durchgeführt werden.



#### Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Insgesamt liegt eine sehr gute und differenzierte Situation im Bereich der Marketingaktivitäten vor. Diese sind zukünftig weiterzuführen und ggf. in gleicher Art und Weise für neue oder veränderte Mobilitätsprojekt und -produkte umzusetzen.
- Die Bündelung aller Marketingaktivitäten unter der münsterlandweiten Dachmarke ‚Bus und Bahn im Münsterland‘ ist weiter auszubauen.
- Intensivierung des unternehmensübergreifenden Marketings.

### **7.13 Bewertung des Tarifs**

Im August 2017 wurde der bis dahin im Kreis Coesfeld und im gesamten Münsterland gültige Münsterland-Tarif durch den WestfalenTarif abgelöst. Ziel des WestfalenTarifs ist das Zusammenwachsen der heutigen fünf westfälischen Nahverkehrstarife

- Münsterland-Tarif (in den Kreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt, Warendorf und der Stadt Münster),
- Ruhr-Lippe-Tarif (in den Kreisen Unna, Soest, dem Märkischen Kreis, dem Hochsauerlandkreis und der Stadt Hamm),
- Der Sechser (in den Kreisen Herford, Minden-Lübbecke, Lippe, Gütersloh und der Stadt Bielefeld),
- Hochstift-Tarif (in den Kreisen Paderborn und Höxter) und
- Westfalen-Süd-Tarif (in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe)

zu einem großen Flächentarif.

Möglich werden damit z. B. Fahrten von Münster bis Siegen, von Dortmund bis Minden oder von Hagen bis Paderborn in einem Tarif – unter Beseitigung der heutigen inneren Tarifgrenzen in Westfalen.

Durch eine Kooperation beim Tarif gibt es auch eine Anknüpfung an die Stadt Osnabrück und einige Gemeinden im Landkreis Osnabrück sowie die Niederlande und den Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR).

Das Tarifsortiment des Westfalentarifs, das für alle ÖPNV-Angebote im Kreis Coesfeld gilt, besteht aus einem ausdifferenzierten Tarif- und Ticketangebot. Es umfasst:

- EinzelTicket und 4erTicket,
- KinderTicket und 4er KinderTicket,
- TagesTicket 1 Person, TagesTicket 5 Personen und 9 Uhr TagesTicket 1 Person, 9 Uhr TagesTicket 5 Personen,
- 7 TageTicket,
- MonatsTicket, 9 Uhr MonatsTicket und Schüler/ AzubiMonatsTicket,
- Abo (übertragbar, personalisiert) und 9 Uhr Abo (übertragbar, personalisiert),

- FunTicket und FunAbo,
- 60plusAbo,
- AnschlussTicket und 4er AnschlussTicket,
- FahrradTagesTicket, FahrradMonatsTicket und FahrradAbo,
- 1. Klasse Aufpreis: EinzelTicket, 7 TageTicket, MonatsTicket, Abo/ Job.

Neben dem allgemeinen Tarifsortiment kann im Kreis ein Sozialticket bezogen werden. Die sogenannten MobiTickets sind vergünstigte Abo-Tickets für Empfänger von Sozialleistungen. Das MobiTicket ist ein Angebot des Kreises, welches durch Fördergelder des Landes NRW ermöglicht wird. Eine Weiterführung des Angebotes ist zukünftig abhängig von der Förderungssituation.

Außerdem haben die Fahrkarten im NRW-Tarif wie SchönerTagTicket etc. auch Gültigkeit im Kreis Coesfeld. Einzelpersonen können zudem das AnschlussTicket NRW Hin&Rück für eine Hin- und Rückfahrt nutzen, wenn für eine Teilstrecke der Reise bereits ein Ticket vorhanden ist. Das Ticket erweitert den Gültigkeitsbereich einer vorhandenen Zeitkarte, eines KombiTickets oder sonstiger DB-Tickets für Fahrten von/ nach AVV, VRR und VRS in/ aus dem westfälischen Tarifraum.

Darüber hinaus werden JobTickets ausgegeben. Für verschiedene Tickets im Jedermannverkehr gilt als Zusatznutzen die Mitnahme weiterer Personen abends bzw. am Wochenende.

#### Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Das Tarif- und Ticketangebot ist insgesamt als gut und ausreichend differenziert zu bewerten. Das Angebot ist in seiner Vielfalt aufrechtzuerhalten.
- ➔ Durch Einführung des WestfalenTarifs wurden die Tarifgrenzen innerhalb Westfalens beseitigt und der Übergang zu den Nachbarkreisen und den Städten vereinfacht, somit besteht hier kein Handlungsbedarf.
- ➔ Zu prüfen wäre die Flexibilisierung des räumlichen Geltungsbereiches der Fahrkarten (z. B. Gültigkeit für mehrere angrenzende Städte und Gemeinden wie im VRR) oder die Prüfung von Übergangsbereichen im Südkreis zum VRR nach dem Borkener Beispiel.
- ➔ Entwicklung einer Mobilitätskarte (E-Ticket), die den Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, Carsharing, Leihfahrräder, Abstellanlagen etc.) gewährleistet und die durchgängige Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote erleichtert.

## 7.14 Bewertung von Verleihsystemen, Mitnahmeangeboten und Mobilitätsmanagement

### Carsharing

Das vorhandene Carsharing-Angebot im Kreis Coesfeld ist bislang rudimentär ausgeprägt. Der Carsharing-Anbieter „Stadtteilauto – Carsharing Münster GmbH“ hat in und um die Stadt Münster insgesamt 40 Stationen mit bis zu 30 Fahrzeugen, davon jeweils eine Station in Dülmen und Nottuln, Appelhülsen sowie zwei Stationen in Havixbeck. In Lüdinghausen stehen zudem zwei Fahrzeuge des Anbieters Flinkster. Geplant ist zudem ein Carsharing Angebot in Senden. Für privates Carsharing sind auf einschlägigen Anbieter-Plattformen einzelne Angebote zu finden. Ein flächendeckendes System ist bisher noch nicht gegeben.

Potenziale sind u. a. an SPNV-Verknüpfungspunkten insbesondere für Geschäftsleute, nachrangig ggf. auch für den Tourismusbereich wahrscheinlich.

#### *Hinweis:*

*Im Rahmen des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes des Kreises Coesfeld vom Dezember 2015 wurden Maßnahmen in unterschiedlichen Handlungsfeldern entwickelt. Zum Thema Carsharing ist in dem Handlungsfeld „Tourismus und Kreisentwicklung“ das Projekt „E-Fahrzeuge im Urlaub/ touristisches E-Carsharing“ entstanden. Im Zusammenhang mit dem Leuchtturmprojekt „einheitliche E-Ladesäulen im Kreisgebiet“, ebenfalls eine aus dem integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept entwickelte Maßnahme, soll ein Verleihsystem von Elektrofahrzeugen für Touristen im Kreisgebiet etabliert werden. Hierbei sollen neben Pkws und Rollern, zudem Pedelecs und Segways den Touristen zum Verleih zur Verfügung stehen.*

*Dieser Ansatz eines Verleihsystems könnte im nächsten Schritt über die touristischen Orte hinaus auf dünn besiedelte Ortschaften im Kreis Coesfeld übertragen werden. Ein ähnliches Projekt wurde aus dem Masterplan klimafreundliche Mobilität im Kreis Steinfurt entwickelt. Das Projekt „Carsharing im ländlichen Raum – Nachbarschaftsauto“ bzw. „Dorf-Auto – kommunales Carsharing“ beinhaltet das Aufbauen eines Carsharing-Systems. Das System soll durch einen gemeinschaftlichen Fahrzeugpool dazu beitragen den Zweit- und/ oder den Drittwagen zu ersetzen.*

### Fahrradverleihsysteme

An allen Bahnhöfen und Haltepunkten im Kreis Coesfeld sind in unterschiedlicher Qualität und Quantität Abstellanlagen für Fahrräder installiert. Ein oder mehrere flächendeckende Fahrradverleihsysteme sind im Kreis jedoch nicht vorhanden. Die Radstation am Bahnhof in Billerbeck bietet tageweise Leihfahrräder an und ermöglicht somit die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln. Darüber hinaus befindet sich eine Fahrradstation am Bahnhof in Dülmen. Die Fahrradstation bietet eine überwachte und witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeit sowie den Verleih von unterschiedlichen Fahrrädern. In der Stadt Coesfeld im Ortsteil Lette ist zudem eine weitere Fahrradverleihstation des Heimat- und Verkehrsver-

eins Lette e. V. am Bahnhof etabliert. Im Status Quo wird diese ebenso fast ausschließlich zu touristischen Zwecken genutzt wie die privaten Fahrradverleihe.

Aus dem Integriertem Energie- und Klimaschutzkonzeptes des Kreises Coesfeld sind einige Projekte im Bereich Fahrradverkehr entstanden. Eines der Projekte, welches mittlerweile realisiert werden konnte, sieht eine Mitgliedschaft in der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.) vor. Ziel dieser Mitgliedschaft ist die Erarbeitung von Maßnahmen und Konzepten zur Erhöhung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Demnach kann beispielsweise das Konzept der Radstation in naher Zukunft flächendeckend im Kreis Coesfeld ausgebaut werden.

Ein erster Schritt zur Stärkung der inter- bzw. multimodalen Mobilität ist somit gemacht.

### **Mobilitätsmanagement**

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat im Jahr 2004 ein Netzwerk mit dem Namen „verkehrsicheres Nordrhein-Westfalen“ gegründet. Seit 2015 trägt dieses Netzwerk den Namen Zukunftsnetz Mobilität NRW, mit Fachgruppen zu den Handlungsfeldern betriebliches Mobilitätsmanagement, schulisches Mobilitätsmanagement, Verkehrsentwicklungsplan, Mobilstationen, Verkehrssicherheit, Nahmobilität, Mobilität im ländlichen Raum und Kinderwege/ Kinderräume. Um die lokalen Aktivitäten zu unterstützen, wurde auf Ebene der verschiedenen Regierungsbezirke Netzwerke aufgebaut, die durch das Ministerium gefördert werden.

Es wurden vier regionale Koordinierungsstellen in Nordrhein-Westfalen eingerichtet, die zur Aufgabe haben, Städte, Gemeinden und Kreise zu unterstützen. Dabei geht es insbesondere um

- die Einrichtung von Arbeitskreisen bzw. Runden Tischen,
- die Empfehlung von Maßnahmen für die lokale Verkehrssicherheitsarbeit,
- die Suche nach erfolgreichen Projekten,
- die Vermittlung von Kontakten zu Referenten und Experten,
- die Vermittlung potenzieller Sponsoren,
- weitere, wertvolle Hinweise zur Verkehrssicherheitsarbeit.

Der besondere Wert des Netzwerks liegt darin, sich nicht allein auf die klassische Verkehrssicherheitsarbeit aus Verbesserung der Infrastruktur, Verkehrserziehung und Verkehrsüberwachung zu beschränken, sondern mit den umfassenden Ansätzen des Mobilitätsmanagements bestimmte Zielgruppen bei ihrer eigenständigen, sicheren und nachhaltigen Mobilität zu unterstützen. Im Fokus des Netzwerks stehen naturgemäß Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen als besonders gefährdete Personengruppen im Straßenverkehr.

Der Kreis Coesfeld ist Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW und beschäftigt sich somit bereits seit einigen Jahren damit, die nachhaltige und vernetzte Mobilität zu fördern. Dazu zählt unter anderem der geplante Aufbau von Mobilstationen im Rahmen der Regionale 2016 in Olfen und Nordkirchen.

#### Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Vertiefung und Intensivierung der hier aufgeführten Aktivitäten,
- Verankerung des Mobilitätsmanagements im NVP als andauernde und langfristige Handlungsaufgabe,
- Ausdifferenzierter Ansatz des Mobilitätsmanagements für unterschiedliche Zielgruppen.

## **7.15 Bewertung des Qualitätscontrollings**

Die regelmäßige Ermittlung der relevanten und belastbaren Grundlagendaten ist unabdingbar, um das ÖPNV-System systematisch nach wirtschaftlichen Synergie- und Optimierungseffekten durchleuchten zu können. Dies betrifft nicht nur das Angebot der RVM-Linien, sondern aller Verkehrsunternehmen im Kreis Coesfeld.

Ein regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen, des Fahrzeugeinsatzes sowie der Bedienungsformen im ÖPNV stellt die Grundlage der Erfolgskontrolle dar. Untersuchungspunkte sind die Effizienz und die Marktausrichtung (d. h. Markterfolg).

Die Bausteine für ein Qualitätscontrolling sind im Kapitel 6.3.18 dargestellt. Im Zeitraum der letzten Jahre wurden im Bereich des Qualitätscontrolling Kundenzufriedenheitsbefragungen durchgeführt und Linien mit Verkehrsvertrag durch Profitester geprüft.

2016 nahm die RVM am bundesweiten ÖPNV-Kundenbarometer von TNS Infratest mit 250 Kundeninterviews für den Kreis Coesfeld teil. Eine weitere Kundenbefragung fand unter Leitung der WVG im Jahr 2013 zur Untersuchung der Wirksamkeit der Fahrgastinformation statt.

Aktuell wird das Qualitätscontrolling für die RVM gemäß und im Rahmen des ÖDLA durchgeführt.

#### Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Weiterentwicklung des Qualitätscontrollings im Rahmen eines Qualitätsmanagementsystems gemäß der in Kapitel 6.3.18 dargelegten Zusammenhänge und Anforderungen.
- Vertiefung und Intensivierung der hier aufgeführten Aktivitäten.

## **7.16 Kundenbewertung und -meinungen zum ÖPNV-Angebot**

Dem Kundenbarometer<sup>66</sup>, das im Jahr 2016 im Auftrag der RVM durchgeführt wurde, sind folgende Kundeneinschätzungen zum ÖPNV-Angebot im Kreis Coesfeld zu entnehmen:

<sup>66</sup> Das ÖPNV-Kundenbarometer beruht auf 250 Interviews mit Fahrgästen ab 16 Jahren. Die Stichprobe wurde in Coesfeld gezogen. Um die Repräsentativität der Untersuchung bezogen auf die ÖPNV-Nutzer im Kreis Co-

- Die Globalzufriedenheit mit der RVM im Kreis Coesfeld wird von den Kunden insgesamt mit „eher gut“ und über dem Branchendurchschnitt (2,83) bewertet. Im Vergleich zu den Untersuchungsergebnissen aus dem Jahr 2010 ist der Wert jedoch signifikant von 2,37 auf 2,52 gesunken.  
Auch die Kriterien „Wiederwahl“ (bestimmt/ wahrscheinlich) und „Weiterempfehlung“ (bestimmt/ wahrscheinlich) sind leicht rückläufig. Der Wert für „bestimmte“ Wiederwahl liegt im Vergleich mit anderen teilnehmenden Verkehrsunternehmen im hinteren Drittel, der Wert für „bestimmte“ Weiterempfehlung liegt im mittleren Bereich.
- Die Kategorien „Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit“, „Schnelligkeit der Beförderung“, „Freundlichkeit des Fahrpersonals“ und „Sauberkeit und Gepflegtheit im Fahrzeug“ werden mit sehr gut bewertet. Der Kennwert „Schnelligkeit der Beförderung“ weist jedoch eine signifikante Verschlechterung gegenüber dem Vergleichswert aus dem Jahr 2010 auf. Im Vergleich mit den anderen teilnehmenden Verkehrsunternehmen erreicht die RVM hier einen mittleren Platz.
- Weitere abgefragte Merkmale die Fahrzeuge betreffend wie „Platzangebot im Fahrzeug“, „Information im Fahrzeug“ und „Komfort und Bequemlichkeit des Fahrzeugs“ werden mit gut bewertet. Während das erstgenannte eine leicht positive Einschätzung erfahren hat, ist die Zufriedenheit mit den beiden letztgenannten seit dem Jahr 2010 deutlich zurückgegangen.
- Eine gute Bewertung erhielt zudem die Kategorie „Gedruckter Fahrplan der RVM zu Hause“.
- Die „Sicherheit im Fahrzeug – abends“ liegt weiterhin im Bereich „eher gut“.
- Das „Linien- und Streckennetz“ wird mit durchschnittlich bewertet, wobei eine leichte Steigerung der Zufriedenheit im Vergleich zu 2010 erkennbar ist. Ebenfalls im durchschnittlichen Bereich liegen das „Fahrkartensortiment“, die „Fahrplaninformationen an den Haltestellen“, „Fahrplanauskunft im Internet“ sowie der „Internetauftritt der RVM (Homepage)“.
- Kritisch werden von den Befragten die Angebotsmerkmale „Taktfrequenz“, und „Anschlüsse“ bewertet. Vor allem für die Taktfrequenz ergibt sich eine signifikante Verschlechterung der Zufriedenheit. Hieraus lässt sich deutlich ein Handlungsbedarf für die Zukunft ablesen. Gleiches gilt für das Kriterium „Anschlüsse“ welches aktuell insgesamt als „eher schlecht“ eingestuft wird.
- Als „eher schlecht“ wird zudem die „Sauberkeit und Gepflegtheit der Haltestellen“ bewertet,
- Als schlecht werden von den Befragten zudem die Kategorien „Sicherheit an der Haltestelle“, „Komfort und Ausstattung der Haltestellen“ und das „Tarifsystem“ bewertet. Auch die Zufriedenheit mit der „Sicherheit an den Haltestellen – abends“ wird, trotz Steigerung im Vergleich zum Jahr 2010, nach wie vor als „schlecht“ bewertet.

---

esfeld zu gewährleisten, wurde die Altersverteilung ins Verhältnis zu der durchschnittlichen Nutzungshäufigkeit der Altersgruppen gesetzt. Das Kundenbarometer wurde durch TNS Infratest GmbH für die RVM erstellt.

- Mit Ausnahme des Merkmals „Fahrplaninformationen an den Haltestellen“ wird das gesamte Paket „Fahrgastinformation“ von den Kunden als stark defizitär bewertet, das Kriterium „Information bei Störungen und Verspätungen“ liegt sogar im sehr schlechten Bereich. Hier zeigen sich deutliche Potenziale für Verbesserungen. Die RVM hat das erkannt und sich des Themas in den letzten Jahren gezielt angenommen, so dass bereits Verbesserungen z. B. im Hinblick auf eine bessere Kundenkommunikation erreicht werden konnten (Entwicklung Bubim-App).
- Auch die Zufriedenheit mit dem „Preis-Leistungs-Verhältnis“ liegt im sehr schlechten Bereich. Damit werden die tariflichen Merkmale insgesamt sehr kritisch bewertet.

In der Auftaktbefragung der Verkehrsunternehmen wurden folgende Angaben zu Kundenbeschwerden gemacht:

■ **Tabelle 45: Rückmeldung von Fahrgästen an die Verkehrsunternehmen**

Linie	Linienabschnitt/ Haltestelle	Beschwerde	Grund
S60	Nottuln	Zu kleines Betriebszeitfenster	Mo–Fr nach 19 Uhr, Sa nach 15 Uhr kein oder nur zu geringes Angebot. Sonn- und Feiertag Aufbau eines Angebotes.
S90/92	gesamt	Zu kleines Betriebszeitfenster	Freitags zusätzliche Fahrten im Stundentakt zur Unterstützung der D90-Fahrten
S75	Borken – Münster – Borken	Permanente Verspätung	Verkehrsdichte
Nachrichtlich Aufnahme in den NVP <i>(außerhalb des Kreises Coesfeld)</i>			
alle	Münster	(Zunahme der) Verspätungen	Umstellung der LSA-Zeiten zum Nachteil des motorisierten Verkehrs.

## 8 Verkehrsprognose

Für die zukünftige Weiterentwicklung des ÖPNV-Verkehrsangebotes im Kreis Coesfeld sind neben den heutigen Verkehrsbeziehungen auch die absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Siedlungs- und Gewerbeflächen sowie Entwicklungen bei den Schulstandorten und Schulverkehrsbeziehungen. Zunehmend in den Fokus rücken außerdem die Entwicklungen in den Bereichen Versorgungs- und Freizeitverkehr als wesentliche Nachfragegruppe des ÖPNV.

Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2025 festgelegt, Basisjahr für die Vorausschätzung ist 2014.

Die Abschätzung der voraussichtlichen Bedarfsänderungen erfolgt auf Basis folgender Quellen:

- Gemeindemodellrechnung 2015 bis 2040 - Basis - nach Altersjahren und Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden - Stichtag 01.01, Information und Technik Nordrhein-Westfalen,
- Ergebnisse der „Mobilitätsuntersuchung 2016“ für den Kreis Coesfeld,
- Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden im Kreis Coesfeld (Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Infrastruktur), Befragung der Kommunen im 3. Quartal 2016,
- Allgemeine zukünftige Entwicklungen bei der Motorisierung der Bevölkerung.

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartenden Entwicklungen auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbildet. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen nachhaltig beeinflusst werden.

### 8.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Abhängig von den verschiedenen datenbereitstellenden Institutionen, dem Prognosezeitpunkt und der etwaigen Berücksichtigung aktueller Entwicklungen (beispielsweise der Zuwanderung ab 2015), existieren mittlerweile diverse Bevölkerungsprognosen, mit teilweise sehr unterschiedlichen Ergebnissen. So wird beispielsweise in älteren Studien in der Regel noch von einer stärkeren Schrumpfung ausgegangen als dies in den aktuellsten Prognosen der Fall ist. Daneben gehen die Städte und Gemeinde sowie die Kreisverwaltungen individuell bei dem Bezug und der Verarbeitung von Daten vor. Mit Blick auf die einheitliche Datengrundlage wird für die Darstellung der grundsätzlichen sowie der demografischen Entwicklung der Einwohnerdaten auf Daten des statistischen Landesamtes IT.NRW zurückgegriffen. Aufbauend auf dieser Grundlage und mit Bezug auf die durch die Städte und Gemeinden gemeldeten Daten der zukünftigen Entwicklungen im Kreis kann im Folgenden eine Tendenz der Bevölkerungsentwicklung beschrieben werden.



### Kleinräumige Entwicklungen

Die Bevölkerungsprognose des Landes NRW weist für den Kreis Coesfeld eine insgesamt weitgehend stabile Bevölkerungsentwicklung auf (ca. -0,5 %/ ca. -1.100 EW).

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung zeigt die Bevölkerungsentwicklung eine vergleichsweise disperse Verteilung über die meisten kreisangehörigen Städte und Gemeinden (vgl. Tabelle 46). Ein deutlicher Zuwachs wird z. B. sowohl prozentual als auch absolut für die Gemeinde Senden prognostiziert (ca. +5 %/ca. +1.100 EW). Hier wirkt die räumliche Nähe zum Oberzentrum Münster positiv. Der größte Rückgang wird für die Gemeinde Nordkirchen erwartet (ca. -5,7 %/ ca. -550 EW).

■ **Tabelle 46: Bevölkerungsprognose für die Städte und Gemeinden im Kreis Coesfeld (2015-2025)**

Stadt/ Gemeinde	Bevölkerung 2015	Prognose 2025	Entwicklung 2015 bis 2025 [in %]
Ascheberg	15.103	15.391	+1,9 %
Billerbeck	11.415	11.196	-1,9 %
Coesfeld	35.750	34.972	-2,2 %
Dülmen	45.779	44.544	-2,7 %
Havixbeck	11.607	11.847	+2,1 %
Lüdinghausen	23.683	23.669	-0,1 %
Nordkirchen	9.582	9.039	-5,7 %
Nottuln	19.286	19.088	-1,0 %
Olfen	12.222	12.584	+3,0 %
Rosendahl	10.615	10.514	-1,0 %
Senden	20.250	21.322	+5,3 %
<b>Kreis Coesfeld</b>	<b>215.292</b>	<b>214.166</b>	<b>-0,5 %</b>

IT NRW Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 - Basis - nach Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden – Stichtag 01.01.2015 / 01.01.2025

### Demografische Entwicklung

Die Auswirkungen des demographischen Wandels und die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden sich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen. Neben der absoluten Bevölkerungsvorausberechnung für die Städte und Gemeinden, spielt insbesondere die Altersklassenentwicklung eine wichtige Rolle. Diese Betrachtungsweise dient der Abschätzung der zukünftigen ÖPNV-Nachfrage durch die verschiedenen Gruppen und bildet somit eine Grundlage für eine spätere Angebotsausgestaltung.

Für den Kreis Coesfeld sind folgende Tendenzen im kommenden Jahrzehnt erkennbar:

- Das Hauptkundenpotenzial speziell des straßengebundenen ÖPNV des Kreises Coesfeld sind Kinder und Jugendliche, die öffentliche Verkehrsmittel auf dem Weg zu ihren Schul- und Ausbildungsstätten sowie in ihrer Freizeit nutzen. Von den Einwohnerrückgängen im Kreis Coesfeld ist nun besonders die Altersgruppe der unter 20-Jährigen betroffen. Auch wenn die Geburtenzahlen seit einigen Jahren wieder stabil sind bzw. sogar ein leichter Anstieg zu verzeichnen ist, sind die Schülerzahlen an weiterführenden Schulen kurz- bis mittelfristig weiter deutlich rückläufig (bis 2025 ca. -20 %). Damit spiegelt sich auch im Kreis Coesfeld der bundesweit prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen unverkennbar wider.
- Auch die Altersgruppe der 19-24-Jährigen (Ausbildung/ potenziell Studierende) wird mittelfristig deutlich um annähernd 17 % zurückgehen.
- Weitgehend stabil bleibt die hochmobile Altersgruppe der 25-44-Jährigen<sup>67</sup>.
- Ein leichter Rückgang wird auch für die mitten im Berufsleben stehenden Altersgruppen der 45-64-Jährigen erwartet (ca. -7 %).
- Ein deutlicher Zuwachs wird zukünftig für die Gruppe der Senioren, insbesondere der Hochbetagten, erwartet. Auffällig ist hier, dass insbesondere die Kommunen in direkter Nachbarschaft des Oberzentrums Münster einen besonders starken Zuwachs in dieser Altersgruppe zeigen.

<sup>67</sup> Erwerbstätige Frauen stellen die Gruppe mit den meisten Wegen pro Tag (hochmobile Personengruppe), da sie berufliche Wege mit Einkaufen und Erledigungen, Freizeit, Bringen und Abholen kombinieren.

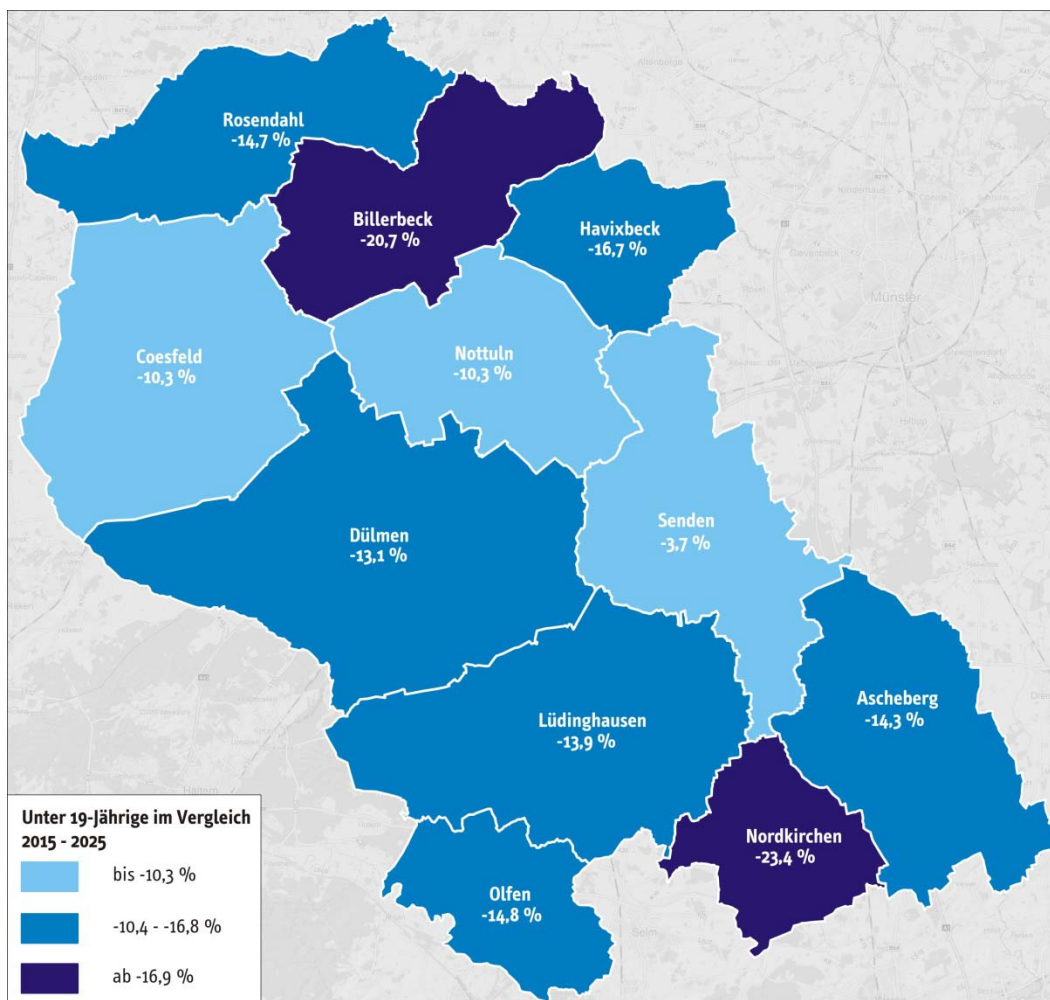
■ **Tabelle 47: Eckdaten der Bevölkerungsentwicklung im Kreis Coesfeld nach Altersgruppen**

<b>Altersgruppe</b>	<b>Prognose 2025</b>	<b>Entwicklung 2015 bis 2025 (in %)</b>
unter 3	4.895	-5,4 %
3 bis unter 6	5.370	-0,7 %
6 bis unter 10	7.544	-5,4 %
10 bis unter 16	11.935	-16,1 %
16 bis unter 19	6.359	-26,7 %
19 bis unter 25	11.901	-17,0 %
25 bis unter 45	47.112	-0,7 %
45 bis unter 65	65.671	-6,6 %
65 bis unter 80	37.686	23,8 %
80 oder älter	15.683	38,5 %
<b>Insgesamt</b>	<b>214.156</b>	<b>-0,5 %</b>

Bevölkerungsvorausrechnungen 2014 bis 2040 nach Altersjahren (91) und Geschlecht - kreisfreie Städte und Kreise – Stichtag

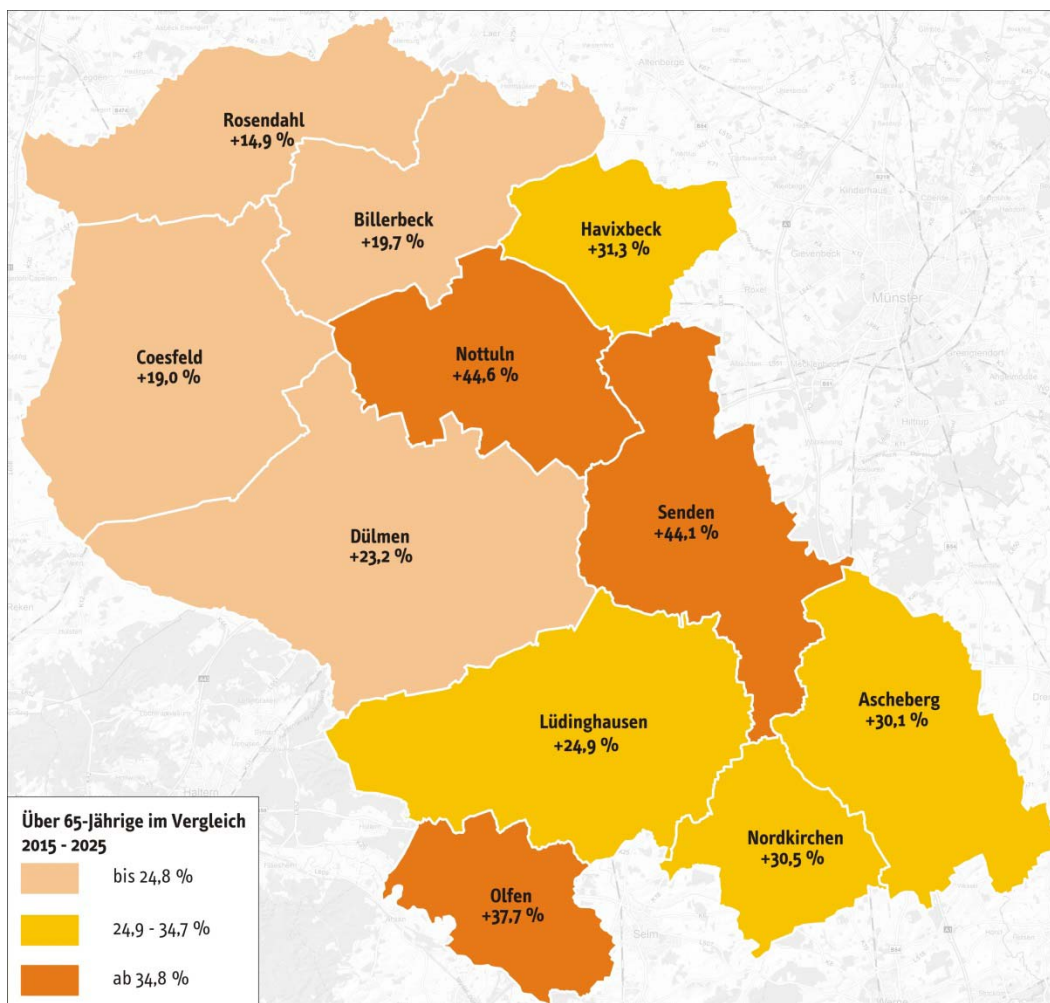
In den nachfolgenden Abbildungen werden die Veränderungen der Anteile bei den jüngeren und den älteren Altersgruppen in den Städten und Gemeinden zusammenfassend dargestellt.

■ **Abbildung 15: Veränderung des Anteils der unter 19-jährigen zwischen 2015 - 2025<sup>68</sup>**



<sup>68</sup> IT NRW: Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 - Basis - nach Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden – Stichtag 01.01.2015/ 01.01.2025.

■ **Abbildung 16: Veränderung des Anteils der über 64-Jährigen zwischen 2015 - 2025<sup>69</sup>**



<sup>69</sup> IT NRW: Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 - Basis - nach Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden – Stichtag 01.01.2015 / 01.01.2025.

## 8.2 Siedlungserweiterungen und Gewerbeflächenerweiterungen

Bei der Befragung der Städte und Gemeinden (Stand 3. Quartal 2016) im Kreis Coesfeld wurden verschiedene Planungsvorhaben von Flächenentwicklungen bis 2025 gemeldet<sup>70</sup>. Die größten gemeldeten Projekte werden im Folgenden aufgelistet:

Siedlungsflächenentwicklung im Kreis Coesfeld bis 2025:

- Ascheberg, Erschließung eines neuen Wohnbaugebietes: ca. 80 Wohngrundstücke (8,9 ha),
- Nottuln Südlich Lerchenhain (Dülmener Straße am Ortsausgang), Wohngebiet: ca. 90 WE,
- Lüdinghausen Höckenkamp, Wohngebiet Höckenkamp-Nord: ca. 130 WE
- Nottuln Nord (zwischen Uphovener Weg und Havixbecker Straße), Wohngebiet: ca. 70 WE,
- Nottuln Appelhülsen, Erweiterung Hellersiedlung und Dirksfeld (Lindenstraße): ca. 60 WE,
- Rosendahl Darfeld, Umwandlung Gewerbegebiet „Südlich der Höpinger Straße“ in Wohnbaufläche: 50 WE (3,3 ha),
- Rosendahl-Holtwick, Wohnbaugebiet an der Ringstraße: 50 WE (2,5 ha),
- Seppenrade, Erlenstraße, Wohngebiet "Kastanienallee-Nordwest": ca. 70 WE,
- Coesfeld, Neues Baugebiet zwischen Kalksbecker Weg und B 474 am Ortsrand oder nördlich Borkener Str.: 50 - 70 WE,
- Coesfeld, Meddingheide im Ortsteil Lette südl. Ortsrand: 50 WE.

Gewerbeflächenentwicklung im Kreis Coesfeld bis 2025:

- Dülmen – Nord, Gewerbe: ca. 21 ha,
- Olfen, Gewerbegebiet Olfen-Ost 2: 20,5 ha,
- Nottuln, Erweiterung GE Beisenbusch: ca. 10-15 ha,
- Lüdinghausen, Heinrich-Hertz-Straße: Gewerbegebiet "Tetekum-Buschkämpfe": ca. 12 ha,
- Havixbeck, Gewerbefläche südl. Schützenstr.: ca. 5 ha.

Mischgebiet Gewerbe/ Wohnflächen im Kreis Coesfeld bis 2025:

- Nordkirchen Schloßstr., Ansiedlung eines Hotels mit ca. 100 Betten und Nebeneinrichtungen,

<sup>70</sup> Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016.

- Rosendahl-Holtwick, Schaffung eines neuen Einzelhandelsstandortes oder Im Bereich Freizeitanlagen ist der Neubau eines Hallenbads in Nordkirchen geplant (Realisierungszeitpunkt 2018), außerdem soll in Olfen ein Skatepark realisiert werden (2017). In der Stadt Dülmen soll darüber hinaus in 2018 das „Integrative Zentrum - Ein Haus für Alle“ eröffnet werden. Die Stadt Havixbeck plant zudem die Weiterentwicklung des Baumberger Sandsteinmuseums zu einem Kompetenzzentrum für Naturstein und Baukultur als außerschulischer Lernort.

Insgesamt sind die bis zum Jahr 2025 angedachten Planungsvorhaben in den Kommunen jedoch weitgehend von kleinräumiger Bedeutung, Auswirkungen auf die Nachfragestrukturen im ÖPNV sind nur bedingt erkennbar.

### 8.3 Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur bis 2025

#### Planungen der Verkehrsinfrastruktur bis 2025

Nennungen zu Planungen der Verkehrsinfrastruktur bis 2025 in der Befragung der Städte und Gemeinden umfassen neben dem Ausbau von Haltepunkten und Bahnhöfen insbesondere den Ausbau der Radinfrastruktur. Dazu kommen verschiedene Projekte zum Ausbau von Verkehrswegen.

Eine Übersicht über die wichtigsten Investitionsmaßnahmen im ÖPNV bietet Tabelle 48. Eine vollständige Liste aller genannten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen bis 2025 ist Bestandteil des Anlagenbands I.

■ **Tabelle 48: Geplante Verkehrsinfrastrukturvorhaben bis 2025<sup>71</sup>**

Stadt/ Gemeinde	Planungen der Verkehrsinfrastruktur bis 2025	
	Maßnahme	Umsetzung
Ascheberg	Rampe barrierefrei Bahnhof Davensberg	2016/2017
Billerbeck	Barrierefreier Ausbau des Bahnsteiges Bahnhof Billerbeck, im Rahmen der MOF II	2018
Coesfeld	Erweiterung der Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Coesfeld (Westseite) auf ca. 200 Stellplätze, ggf. als Fahrradstation.	2017/2018
	Bushaltestellen Jansweg in Lette	2016/2017
	Bushaltestellen Dülmener Straße	2016/17
Dülmen	Veränderungen am Bahnhof Dülmen (u. a. Höhenausgleich)	
	ggf. sukzessive Erweiterung der Bike+Ride/ Park+Ride Anlagen im Bereich des Bahnhofs	

<sup>71</sup> Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016.

Stadt/ Gemeinde	Planungen der Verkehrsinfrastruktur bis 2025	
	Maßnahme	Umsetzung
Havixbeck	Park+Ride Bahnhof- Erweiterung	offen
	Verbesserung der Barrierefreiheit	offen
Lüdinghausen	Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen	2017/2018
	Umbau Bushaltestelle Klosterstraße	2016
	Umbau Haltestellen Olfener Straße im Zuge der Sanierung B235 (Straßen NRW)	voraussichtlich 2017
Nordkirchen	Einrichtung einer Mobilitätszentrale, Schloßstraße, Nordkirchen	2017
	Behindertengerechter Zugang zum Bahnsteig am Bahnhof Capelle	2018
	Zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke Münster-Lünen-Dortmund (RB50)	201?
	Umbau Bushaltestelle Lüdinghauser Straße/ Rosenstraße	2017
Nottuln	Barrierefreier Umbau verkehrswichtiger Bushaltestellen mit Wartehäuschen	ab 2018-2022
	Erweiterung B+R-Anlage am Bahnhof, Appelhülsen	2017
Olfen	Mobilpunkt (Bilholtstr.)	2016/2017

## 8.4 Entwicklung des Arbeitsmarktes

Die aktuelle Entwicklung des Arbeitsmarktes im Kreis Coesfeld ist von der insgesamt positiven Gesamtsituation auf Bundesebene beeinflusst. Seit 2005 ist ein kontinuierlicher Rückgang der Arbeitslosenquote zu verzeichnen (ca. 9,4 % im 3. Quartal 2005, ca. 3,2 % im 3. Quartal 2017<sup>72</sup>), womit sich die Arbeitslosenquote im Kreis Coesfeld nachhaltig besser entwickelt als der Landesdurchschnitt NRW (ca. 8,0 %). Auch die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Kreis hat im Zeitraum von 2008 bis 2016 deutlich um rund 24 % zugenommen und liegt derzeit bei ca. 65.000. Damit zeigt das Wachstum auf dem Arbeitsmarkt im Kreis Coesfeld eine stärkere Dynamik als in NRW.

Langfristig muss im Hinblick auf eine zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV im Kreisgebiet folgenden Aspekten Beachtung geschenkt werden:

<sup>72</sup> Abhängig zivile Erwerbstätige (Summe aus sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigten (einschließlich Auszubildende), Personen in Arbeitsgelegenheiten (Mehraufwandsvariante), Beamten (ohne Soldaten), Grenzpendlern, Arbeitslosen).



- Verstärkte Zusammenarbeit kleiner und mittelständischer Unternehmen (KMU) mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen, wodurch mehr Menschen (auch von außerhalb des Kreises) mit differenzierten Anforderungen und Wünschen bei der Verkehrsmittelwahl in Erscheinung treten werden.
- Die Jugendarbeitslosigkeit der 15 bis unter 25-Jährigen im Kreis liegt mit im Durchschnitt etwa 3,1 % im Jahr 2016 deutlich unter dem Niveau des Landes NRW (6,6 %).
- Dennoch muss beachtet werden, dass das Potenzial an Schüler für Ausbildung und Studium kurz- bis mittelfristig stärker zurückgehen wird, da diese Gruppen zukünftig einen geringeren Anteil an der Gesamtbevölkerung einnehmen werden (vgl. Tabelle 47).
- Es besteht ein hohes Pendleraufkommen sowohl innerhalb des Kreises als auch über die Kreisgrenze hinweg (ca. 52.000 Auspendler aus dem Kreis, ca. 27.000 Einpendler in den Kreis sowie ca. 20.000 Binnenpendler innerhalb des Kreises).
- Sowohl die in der Vergangenheit erfolgten Gewerbeflächenentwicklungen (siehe Kapitel 3.3) sowie auch die zukünftig geplanten (siehe Kapitel 8.2) finden im Kreisgebiet an unterschiedlichen Orten gleichzeitig statt. Nicht immer wird bei der Planung der Gewerbeflächen der Anschluss an den ÖPNV berücksichtigt. Die in der Folge einhergehende Entwicklung und Umverteilung von Arbeitsplätzen hat somit eine bedeutende Rolle für das Verkehrsgeschehen und dabei auch für das zukünftige ÖPNV-Angebot.

Die dargestellten Aspekte zeigen auf, dass die Arbeitsplatzmobilität heute schon von besonderer Bedeutung im Kreis Coesfeld ist. Durch etwaige Veränderungen der Arbeitsplatzstandorte (Erweiterungen, Umzüge, Schließungen etc.) sind sowohl Arbeitnehmer als auch Arbeitgeber darauf angewiesen, dass eine hohe Flexibilität bei der Erreichbarkeit der unterschiedlichen Arbeitsplatzstandorte auch abseits des MIV gewährleistet wird. Das geringere Potenzial an zukünftigen Auszubildenden (in der Regel kein Führerscheinbesitz bzw. keine Pkw-Verfügbarkeit) und eine entsprechende Nachfrage an Auszubildenden ist nur ein Beispiel hierfür.

## 8.5 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur

Die Bereiche Versorgung und Freizeit stellen mittlerweile eine wesentliche Nutzergruppe des ÖPNV. Auch zukünftig existieren in beiden Bereichen weiterhin Wachstumspotenziale. Dies ist größtenteils auf den Anstieg an aktiv genutzter Freizeit außer Haus, die Zunahme des Anteils der älteren Bevölkerungsgruppen sowie die Verringerung der Haushaltsgröße zurückzuführen.<sup>73</sup>

Zudem ist gegenüber der Entwicklung des gesamten privaten Verbrauchs tendenziell ein überdurchschnittlicher Anstieg des Konsumverhaltens zur Freizeitgestaltung festzustellen.

<sup>73</sup> vgl. Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung (FE-Nr. 96.578/ 1999), München/ Freiburg/ Essen 2001.

### **Einzelhandel**

Im Kreis Coesfeld sind in den kommenden Jahren Erweiterungen im Bereich der Einzelhandelsstandorte vorgesehen, die jedoch ausschließlich von lokaler Bedeutung sind. Bestehende bzw. in den letzten Jahren fertiggestellte Projekte wurden im Rahmen der Raumstrukturanalyse aufgenommen und sind entsprechend in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

### **Soziale Infrastruktur**

Im Bereich der Entwicklung sozialer Infrastrukturen sind aktuell keine Projekte von kreisweiter Bedeutung benannt, die bei der Maßnahmenentwicklung des ÖPNV-Angebots, auf Ebene des Nahverkehrsplans, zu berücksichtigen sind.

### **Entwicklung im Bereich Freizeit und Tourismus**

Im Bereich des Freizeitverkehrs sind innerhalb des Planungshorizontes insbesondere Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes geplant. Weitere wesentliche Erweiterungen im Bereich von Freizeit-, Sport und Erholungsanlagen sowie im Bereich des Tourismus sind nicht geplant. Bestehende bzw. in den letzten Jahren fertiggestellte Projekte wurden im Rahmen der Raumstrukturanalyse aufgenommen und sind entsprechend in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

## **8.6 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität**

Die seit etwa 15 Jahren erkennbare Entwicklung des demografischen Wandels<sup>74</sup> werden sich absehbar auch in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren weiter fortsetzen und somit deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Hieraus ergibt sich ein wesentlicher, langfristig zu betrachtender Handlungsbedarf. Für die Überplanung haben die nachfolgend erläuterten absehbaren Entwicklungen prioritäre Bedeutung:

- Auch wenn sich die Geburtenzahlen im Kreis Coesfeld mittlerweile stabilisiert haben bzw. sogar ein leichter Anstieg zu verzeichnen ist, wird sich der Trend der rückläufigen Schülerzahlen im Kreis zunächst, mindestens während des Geltungszeitraums des Nahverkehrsplans, weiter fortsetzen. Dies führt zu einer hohen Dynamik im Schulbereich, was zu Schulstandortverlagerungen, Schulschließungen bzw. Schulzusammenlegungen führen kann. Die Fahrten im Schulverkehr sind jedoch nicht im gleichen Maße mit der Schülerentwicklung rückläufig. Durch die Veränderung der Schullandschaft sind Anpassungen auf den Schulverkehrsrelationen notwendig und führen zu zusätzlichen Beförderungsbedarfen bzw. zu längeren Reiseweiten.

<sup>74</sup> Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit DIW Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005.

- Aus neueren Trendbetrachtungen wird augenfällig, dass die sehr mobile Altersgruppe (18-29-Jährige) sich aktuell durch einen rückläufigen Pkw-Besitz auszeichnet. Dieser Effekt ist in den Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es notwendig, dass sich der ÖPNV auch auf diese zahlenmäßig kleine Gruppe einstellt, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt.
- Die demografischen Entwicklungen werden zu einem Rückgang des Berufsverkehrs führen. Infolgedessen und durch die weitere Ausbreitung flexibler Arbeitszeiten werden sich die Verkehrsspitzen weiter abflachen und sukzessive in den Vormittag wandern. Der Schulverkehr wird im Kreis Coesfeld somit zukünftig noch stärker die morgendliche Verkehrsspitze prägen.
- Durch die bereits heute schon starke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit; in sich sehr differenziert zu betrachtende Altersgruppe) wird auf der einen Seite der Freizeitverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen. Neben der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV werden auch in den Bereichen der Fahrplaninformationen und des Fahrscheinvertriebs, sowie bei der Ausgestaltung der zu bedienenden Quellen und Ziele und des Fahrplanangebots Anpassungen notwendig werden.

Die Konsequenzen aus den soziodemographischen Prozessen auf das Verkehrsgeschehen treten in der Regel nicht schlagartig auf, sondern verlaufen schleichend, aber kontinuierlich und je nach Teilregion mit verschiedenen Geschwindigkeiten (Ausnahmen sind beispielsweise Standortschließungen (Betrieb, Schulstandort) und dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem Ort.

Bezogen auf das Nachfragepotenzial der über 60-Jährigen für den ÖPNV, sind folgende generellen Aussagen festzuhalten:

- Das Fahrgastaufkommen der Senioren ist in den vergangenen Jahren – trotz demografischen Wandels und attraktiver Seniorentickets – zurückgegangen, weil Senioren länger den eigenen Pkw nutzen. Nach Einschätzung der Verkehrswissenschaft wird die ältere Bevölkerung zukünftig durch eine höhere Autoaffinität gekennzeichnet sein. Hinzu kommen neue Angebote, wie E-Bikes, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. In der Konsequenz heißt dies für den ÖPNV, dass die in der Vergangenheit in der Branche häufig als Stammkunden betrachteten Senioren gerade in städtischen Räumen stärker zu „wahlfreien Verkehrsteilnehmern“ werden. Diese haben auch höhere Ansprüche an den ÖPNV, nicht nur bezüglich der Barrierefreiheit, sondern auch im Hinblick auf Merkmale wie Komfort, Angebotstransparenz und Verfügbarkeit.
- Hochbetagte befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse im Status Quo kaum/ nicht mit dem ÖPNV. Dies liegt jedoch oftmals am jetzigen Wohnstandort und nicht am ÖPNV-Angebot (Wohnstandorte älterer Menschen (Hochbetagter) begründen Mobilitätseinschränkungen).
- „Silver-Agers“ stellen für den ÖPNV eine interessante Kundengruppe dar. Sie sind frei in ihrer Verkehrsmittelwahl und ein Großteil ihrer Wege sind dem Freizeitverkehr zu-

zurechnen. Damit sind sie nicht (zwangsläufig) zeitgleich zu den Hauptaufkommenszeiten des Berufs- und Ausbildungsverkehrs Fahrgäste des ÖPNV. Aufgrund der Wahlfreiheit wird jedoch ein zum MIV konkurrenzfähiges Angebot benötigt, da beispielsweise der Komfort einen hohen Stellenwert innerhalb dieser Gruppe einnimmt.

- Die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird zukünftig an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kern- und Innenstädte mit vielfältiger Infrastruktur).

■ **Tabelle 49: Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2025 nach Altersgruppen**

Altersgruppe	Entwicklung der ÖPNV-Affinität	Tendenzen der ÖPNV-Nutzung bis 2025
0 bis unter 6	→	→ / ↘
6 bis unter 10	→	↘
10 bis unter 16	→	↓
16 bis unter 19	→	↓
19 bis unter 45	→ / ↗	→
45 bis unter 65	→ / ↗	→ / ↗
65 bis unter 80	↘	→ / ↘
80 oder älter	→	↗

## 8.7 Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV bis 2025 (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr)

Im Kontext mit den Entwicklungen der oben dargestellten Rahmenbedingungen sind folgende Auswirkungen auf die zeitliche und räumliche Verkehrsverteilung zu erwarten:

- Die Lage des Kreises Coesfeld, vor allem mit räumlicher Nähe zu Münster und dem nördlichen Ruhrgebiet, führt zu vielfältigen und intensiven überlokalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen. So haben bspw. Münster, Hamm, Dortmund und Recklinghausen eine hohe Bedeutung: Sie sind Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstleistungszentren. Es bestehen somit bedeutende regionale bzw. interkommunale Verflechtungen. Die Anziehungskraft der Zentren wird zu in ihrer Bedeutung gesteigerten Verkehrsbeziehungen führen und zu einer entsprechenden Verkehrsnachfrage führen. Kreisgrenzen überschreitende Verkehre werden zukünftig noch an Bedeutung gewinnen, die Personenkilometer auf diesen Relationen in Summe zunehmen.
- Insbesondere Dülmen, aber auch Coesfeld, Lüdinghausen und Nottuln haben schon heute eine sehr hohe Bedeutung für die übrigen Städte und Gemeinden im Kreisgebiet. Es ist davon auszugehen, dass die verkehrlichen Beziehungen in Richtung dieser Städte

zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen werden und dabei der ÖPNV in seiner Funktion ebenfalls eine zunehmend wichtigere Rolle einnehmen wird.

- Die Freizeitwege sind in Deutschland seit den 1990er Jahren durch Zuwächse geprägt; dieser Trend spiegelt sich auch im Kreis Coesfeld wider. In diesem Marktsegment ist von weiteren Steigerungen auszugehen, die aber vom ÖPNV wegen der Komplexität und Dispersität der Wege nur schwer abzuschöpfen sind.
- Auch der Einkaufs- und Versorgungsverkehr gewinnt an Bedeutung, jedoch nimmt die Dezentralität der Verkehrsverteilung in diesem Marktsegment zu und erschwert die Bündelung der Verkehrsströme (z. B. Supermärkte an der Peripherie der Städte statt im Zentrum).
- Der Pkw nimmt im Status Quo neben dem Fahrrad eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität im Kreisgebiet ein und wird auch in den kommenden Jahren weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Jedoch zeichnet sich der allgemeine Trend in der Mobilitätsnachfrage aktuell durch einen zunehmend pragmatischeren Umgang mit dem Auto – insbesondere bei jüngeren Menschen sowie in größeren Städten – aus. Der Führerschein ist in Regionen mit guten ÖPNV Verbindungen längst kein Muss mehr und der eigene Pkw als Statussymbol hat in vielen Bevölkerungskreisen nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor wenigen Jahren. Indiz für diese Entwicklungen sind unter anderem die abnehmende Führerscheinquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern. „Nutzen statt Besitzen“ ist ein weiterer Trend, der die gesellschaftliche Rolle des Besitzes eines eigenen Autos schwächt und die Bedeutsamkeit des ÖPNV stärkt
- Im gesamten Münsterland kommt dem Radverkehr eine auffallend hohe Bedeutung zu. Rund 24 % aller Wege werden im Kreis Coesfeld mit dem Fahrrad zurückgelegt, dies ist ein bemerkenswert hoher Wert.<sup>75</sup> Es ist davon auszugehen, dass der Anteil des Radverkehrs im Kreisgebiet zukünftig mindestens stabil bleiben wird, vor dem Hintergrund der zunehmenden E-Bike-Nutzer ist eher noch ein weiterer Anstieg zu vermuten.
- These: Die intensive (bundesweit führende) Bedeutung des Radverkehrs dämpft gleichzeitig die ÖPNV-Nutzung. Um also den heutigen Anteil des Öffentlichen Verkehrs (inkl. SPNV) von 6 % am Gesamtverkehr mindestens zu stabilisieren bzw. sogar auszubauen, ist ein Ausbau des ÖV-Systems erforderlich, um so eine höhere Attraktivität insbesondere für die wahlfreien Kunden zu erreichen.

Die Veränderungen der räumlichen und zeitlichen Verkehrsverteilung wirken zukünftig nicht unbedingt zugunsten des ÖPNV. Zwar werden die Verkehrsspitzen aufgrund der weiterhin zunehmenden Flexibilisierung von Arbeits- und Öffnungszeiten entzerrt, so dass mittelfristig mit einer zunehmenden Nachfrage-Verlagerung aus den Hauptverkehrszeiten in die derzeitigen Normal- und Schwachverkehrszeiten zu rechnen ist („Abflachen der Verkehrsspitzen“). Demgegenüber werden die Verkehrsströme, nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, disperser, individuelle Wegketten werden immer „komplizierter“. Darüber hinaus ist in den kommenden Jahren mit einer Zunahme der Nachfrage in den Abend- und Nachtstunden zu rechnen. Geschuldet ist dies den absehbaren

<sup>75</sup> Kreis Coesfeld: Mobilitätsuntersuchung 2016.

steigenden Freizeitverkehrsanteilen, der zunehmenden Schaffung von Freizeit- und Einkaufseinrichtungen mit regionaler Anziehungskraft und der steigenden Bereitschaft, vor allem jüngerer Nutzergruppen, weitere Entfernungen zurückzulegen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen und unter zugrunde legen verschiedener Annahmen werden folgende Abschätzungen für die zukünftige Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV getroffen:

Folgende Annahmen werden getroffen:

- Anteil Ausbildungsverkehr am Gesamten Öffentlichen Verkehr: ca. 80 %  
Rückgang im Ausbildungsverkehr bis zum Jahr 2025 um ca. 15-20 % (unter Berücksichtigung des Rückgangs der Schüler an weiterführenden Schulen),
- Anteil Jedermannverkehr: ca. 20 %  
Anstieg des Fahrgastaufkommens im Jedermannverkehr bis zum Jahr 2025: ca. 20 % (grobe Schätzung).

■ **Tabelle 50: Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV bis 2025 im Kreis Coesfeld**

Bevölkerung (gesamt)	Schüler an weiterführenden Schulen	ÖPNV (Fahrgäste)
stabil	ca. -20 %	bis zu ca. -12 %

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Bevölkerung im Kreis Coesfeld weitgehend stabil bleiben wird (Abschätzung - 0,5 % nach Gemeindemodellrechnung IT.NRW). Die Gesamtanzahl der Wege wird entsprechend konstant bleiben. Jedoch wird die Verkehrsleistung insgesamt nicht gleichermaßen sinken, da z. B. die Wege im Einkaufs- und Freizeitverkehr zunehmen werden, ältere Menschen länger mobil sind und im Rahmen von Strukturänderungen tendenziell längere Wege zurückgelegt werden.

Auch wenn sich die Geburtenzahlen im Kreis in den letzten Jahren wieder stabilisiert haben bzw. sogar ein leichter Anstieg zu verzeichnen ist, lassen die mittel- und langfristigen Bevölkerungsprognosen einen überdurchschnittlichen Rückgang der Schülerzahlen, und damit der beförderungspflichtigen Fahrschüler, erwarten. Aufgrund der aktuell bereits bekannten Anpassungen in der Schullandschaft (siehe Kapitel 3.5) sowie ggf. weiterer potenzieller Entwicklungen ist jedoch nicht davon auszugehen, dass der Beförderungsaufwand in gleichem Umfang zurückgeht wie die Fahrschülerzahlen. Erfahrungsgemäß werden sich die Fahrschülerzahlen an den einzelnen Standorten vermindern und anstelle „voller Busse“ werden nur noch „halbvoll Busse“ unterwegs sein. Zudem ist nicht auszuschließen, dass an einzelnen Schulstandorten die Schülerzahlen auf eine kritische Größe zurückfallen, so dass Standortschließungen im Kreis Coesfeld innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre nicht ausgeschlossen werden können. Infolgedessen können sich Einzugsbereiche anderer Schulen erhöhen, so dass zukünftig anteilig mehr Schüler mit dem ÖPNV zur Schule befördert werden als heute. Bei Entscheidungen zu Schulstandorten sollten die Auswirkungen auf Fahrschüleranteile

und staatliche Ausgleichsleistungen in der Gesamtkostenrechnung mit berücksichtigt werden.

Bezogen auf die Fahrgastzahlen im ÖPNV bedeuten die dargestellten Veränderungen, dass es trotz gesteigerter ÖPNV-Akzeptanz zu einem Rückgang von Fahrgästen kommen wird.

Um zukünftig den Marktanteil des ÖPNV zumindest stabilisieren zu können, muss sich der ÖPNV an die sich ändernden Rahmenbedingungen anpassen (Demografie, Strukturwandel, Mobilitätsverhalten, verfügbares Einkommen). Aufgrund der im Kreis Coesfeld erkennbaren Trends bedeutet dies u. a. eine zunehmende Orientierung des ÖPNV-Angebotes an den wachsenden Markt des Freizeit- und Versorgungsverkehrs.

## 9 Maßnahmenkonzeption

Das ÖPNV-Angebot im Kreis Coesfeld ist überwiegend als gut zu bewerten. Im Sinne einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Kreisgebiet sollen die vorhandenen Strukturen unter Berücksichtigung der in den Entwicklungszielen definierten Standards optimiert und weiterentwickelt werden. Die Maßnahmenpakete in den Teilen I und II (siehe Kapitel 9 und 12) des Nahverkehrsplans zielen vor diesem Hintergrund auf ein integriertes Mobilitätsverständnis und eine Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes.

Vorrangiges Ziel ist dabei, das heutige ÖPNV-Angebot in seiner Grundstruktur zu erhalten und langfristig zu sichern. Mit der Maßnahmenkonzeption werden die wesentlichen Aufgaben zur Erreichung dieser Ziele beschrieben. Neben den Entwicklungszielen bilden die Analyse des ÖPNV-Angebotes sowie die Zustandsbewertung und Mängelanalyse die Grundlage. Ferner finden die übergeordneten Planungen in den Städten und Gemeinden und Hinweise der beteiligten Planungspartner Berücksichtigung. Ebenfalls geprüft und - soweit möglich - bei den Maßnahmen berücksichtigt wurden die Hinweise und Anregungen aus der Bürgerbeteiligung.

Vor dem Hintergrund der prognostizierten demografischen Entwicklungen und der novellierten Gesetzeslage wird außerdem der Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bzw. der entsprechenden Anlagen eine hohe Bedeutung beigemessen.

Die Maßnahmenkonzeption für den Kreis Coesfeld basiert auf den folgenden Grundlagen:

- Vorgaben des Anforderungsprofils,
- Ergebnisse der Bestandsbewertung,
- Planungen und Anregungen der Planungsbeteiligten (insbesondere Kommunen und Verkehrsunternehmen),
- Planungen benachbarter Aufgabenträger.

In der Maßnahmenkonzeption werden die einzelnen Maßnahmen getrennt nach verschiedenen **Handlungsfeldern** dargestellt. Diese sind:

- Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung (*analog des Vorgehens in der Mängelanalyse mit den Kriterien Erschließungsqualität, Bedienungsqualität und Verbindungsqualität*)
- Infrastruktur und Betrieb,
- Fahrgastinformation, Marketing und Sicherheit,
- Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle,
- weitere Handlungsfelder.



Es werden **Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsprojekte** dargestellt:

- Maßnahmen sind konkrete Planungsvorhaben zur verkehrlichen und/ oder wirtschaftlichen Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, die ab dem Jahr 2019 umgesetzt werden sollen.
- Prüfaufträge sind Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf im Rahmen der konkreten Umsetzung besteht. Dazu können z. B. weitere Nachfrage- und/ oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zählen sowie die Prüfung möglicher umfangreicherer Umsetzungskonzepte und Verknüpfungen mit Linien in benachbarten Verkehrsräumen. Prüfaufträge werden im Folgenden nicht monetär bewertet.
- Planungsprojekte sind (umfangreiche) Planungsvorhaben, die über den zeitlichen und/ oder inhaltlichen Rahmen des NVP hinausgehen. Damit verbunden sind oft intensive Abstimmungsverfahren verschiedener Projektbeteiligter sowie Abhängigkeiten, die nicht von den Aufgabenträgern beeinflussbar sind.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Coesfeld ist unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel zu gestalten. Es werden Maßnahmen für die Bereiche abgeleitet, in denen ein auffälliges Abweichen vom geforderten Qualitätsstandard erkennbar ist, sowie für Bereiche, in denen Fahrgastpotenziale abgeschöpft werden können und somit ein gutes Verhältnis von zusätzlichem Angebot und erwartbarer Nachfrage vorliegt.

**Evaluierung der Maßnahmen mit Veränderungen im ÖPNV-Angebot**

Zur Abschätzung des Erfolgs der im Folgenden beschriebenen Maßnahmen, kann im Einzelfall festgelegt werden, dass diese nach einer ausreichenden Phase der Etablierung (mindestens zwei Jahre) evaluiert werden. Die Evaluation der Maßnahmen dient der Überprüfung der Akzeptanz durch die Fahrgäste, aber auch der Prüfung und ggf. Behebung von Problemen im Betriebsablauf. Ein mögliches Gegensteuern und rechtzeitiges Anpassen der Maßnahmen wird hierdurch ermöglicht.

**Finanzierbarkeit der Maßnahme**

Mit den im Folgenden aufgezeigten Maßnahmen gehen tlw. zusätzliche Kosten und somit auch erhöhte Finanzierungsbedarfe einher. Sämtliche Maßnahmen stehen somit unter dem Vorbehalt einer gesicherten Finanzierung. Die etwaige Umsetzung bemisst sich maßgeblich an den verfügbaren Haushaltsmitteln bzw. an einer wirtschaftlich tragbaren Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen. Vor einer konkreten Maßnahmenumsetzung ist eine gesonderte politische Beratung erforderlich.

## 9.1 SPNV-Angebot und –Infrastruktur

Auf der Grundlage der Nahverkehrspläne der NWL-Mitgliedsverbände [Zweckverbände SPNV Ruhr Lippe (ZRL), Münsterland (ZVM), Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL), Paderborn-Höxter (NPH) und Westfalen-Süd (ZWS)] ist im Oktober 2011 der erste Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr in der gesamten Region Westfalen-Lippe erstellt worden. Formuliert werden die gemeinsamen Anforderungen an das Fahrplanangebot, die Infrastruktur und weitere Qualitätsaspekte für ein integriertes und zukunftsorientiertes SPNV-System in Westfalen-Lippe.

Im Kreis Coesfeld ist der SPNV mit den Angeboten auf insgesamt zwei RegionalExpress-Linien und vier RegionalBahn-Linien eine wesentliche Grundlage des gesamten Systems des öffentlichen Verkehrs. Zahlreiche Buslinien sind an Verknüpfungspunkten auf den SPNV ausgerichtet.

## 9.2 Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung wird nachfolgend im Detail beschrieben. Zunächst erfolgt ein kurzer Überblick über die Schwerpunkte, die im Nahverkehrsplan für dieses Handlungsfeld gesetzt werden. Anschließend werden die einzelnen Maßnahmen linienbezogen dargestellt.

Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden. Die Prüfaufträge beziehen sich auf Untersuchungsgegenstände im Verkehrsraum des Kreises Coesfeld, aber auch auf Relationen in die benachbarten Verkehrsräume.

■ **Tabelle 51: Maßnahmenübersicht Kreis Coesfeld**

Kürzel	Maßnahmen
Maßnahmenpaket ML-I: Ausweiten des Bedienungsangebotes verschiedener Linien zur vollständigen Erfüllung der Anforderungen aus dem Anforderungsprofil	
ML-I.a	S90/92: Moderate Ausweitung des Angebotes im Abendverkehr
ML-I.b	R63: Ausweiten des Fahrtenangebotes am Wochenende entlang der Achse Nottuln – Münster
ML-I.c	Linie 580: Ausbau des Fahrplanangebotes entlang der Achse Coesfeld – Dülmen außerhalb des Schienenkorridors
ML-I.d	S91: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Datteln – Olfen – Lüdinghausen
ML-I.e	R53: Ausweiten des Fahrtenangebotes abends und am Wochenende in der Relation Lüdinghausen – Nordkirchen

ML-I.f	R62: Moderater Ausbau des Angebotes in zeitlichen Randlagen in der Relation Coesfeld – Nottuln
ML-I.g	R81: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Coesfeld – Rosendahl – Burgsteinfurt
ML-I.h	R64: : Moderater Ausbau des Angebotes in zeitlichen Randlagen in der Relation Havixbeck – Münster, insbesondere für den Bereich Hohenholte
ML-I.i	T54: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lüdinghausen – Ascheberg – Drensteinfurt
ML-I.j	T65: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Nottuln – Dülmen außerhalb des Schienekorridors
ML-I.k	Linie 589: Moderate Angebotsergänzung
Maßnahmenpaket ML-II: Verbesserung der Anbindung des Südkreises Coesfeld an das nördliche Ruhrgebiet	
ML-II.1	S91: Einrichten von ExpressBus-Fahrten im Abschnitt Lüdinghausen – Olfen – Datteln
PL-I	Prüfauftrag: Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen – Haltern am See (Projekt „Südtangente“)
ML-II.2	(Teil-)Umstellung der TaxiBus-Linie T55 (Werne – Ascheberg, Herbern - Capelle, Bf) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf
ML-II.3	(Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T52 (Selm – Nordkirchen – Südkirchen – Werne) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf
ML-II.4	(Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T57 (Olfen – Selm, Bf) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf
ML-III	Schaffen eines bedarfsgesteuerten Grundangebotes zwischen Nottuln und Senden
ML-IV	Einrichten von DirektBus-Fahrten im Abschnitt Nottuln-Darup – Nottuln – Münster
ML-V	Anbindung der Burg Hülshoff
ML-VI	Ausweiten des Fietsenbus-Angebotes

- **Karte 11a: Maßnahmen und Prüfaufträge – Maßnahmenpaket ML-I**
- **Karte 11b: Maßnahmen und Prüfaufträge – ML-II bis ML-VII und PL-I bis PL-VI**

### **Ausbau des Verkehrsangebotes zur Verbesserung der Bedienungsqualität**

Im Rahmen der Angebotsanalyse (vgl. Kapitel 7.2) wurden für einige Verbindungen im Kreis Defizite bei der Bedienungsqualität festgestellt. Defizite bestehen insbesondere an Wochenenden sowie im Früh- und Spätverkehr. Diese resultieren im Wesentlichen aus der Auswei-

zung der Verkehrszeiten im Anforderungsprofil infolge des in den letzten Jahren geänderten Mobilitätsverhaltens (Grundlage für die Bewertung des heutigen Angebote; vgl. Kapitel 6.3.3). Das Ausweiten des Bedienungsangebotes entlang verschiedener Korridore im Kreisgebiet zur nachfragegerechten Erfüllung des Anforderungsprofils (Maßnahmenpaket I) nimmt aus diesem Grund einen großen Raum im Entwicklungskonzept ein.

### 9.2.1 Maßnahmenbeschreibung

ML-I	Maßnahmenpaket: Ausweiten des Bedienungsangebotes verschiedener Linien zur vollständigen Erfüllung der Anforderungen aus dem Anforderungsprofil
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Infolge des geänderten Mobilitätsverhaltens in den letzten Jahren wurden die Verkehrszeiten im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2005 insbesondere abends und am Wochenende ausgeweitet (vgl. Kapitel 6.3.3). Das heutige Angebot entspricht in vielen Bereichen (noch) nicht diesen Anforderungen.</li> <li>• Des Weiteren werden punktuell auch außerhalb dieser verkehrlichen Randzeiten die definierten Anforderungen an die Bedienungsqualität gemäß Anforderungsprofil NVP (Kapitel 6.3.5) entlang verschiedener Verkehrskorridore unterschritten.</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweiten des Angebotes entlang verschiedener Korridore zur vollständigen Erfüllung des Anforderungsprofils.</li> <li>• punktuell Auffüllen des heutigen Angebotes mit einzelnen Fahrtenpaaren</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Behebung von Defiziten, die bedingt durch das Ausweiten der heute im Kreis Coesfeld etablierten Verkehrszeiten auftreten. → Anpassung des Bedienungsangebotes an die heutigen Lebensgewohnheiten und somit an die Nachfrage.</li> <li>• Verbesserung des Angebotes entlang verschiedener Bedienungskorridore</li> <li>• Maßnahmen zur Stärkung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs (z. B. Anpassen der Zeiten an die Ladenöffnungszeiten samstags)</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>ZVM Bus, Kreis Coesfeld, kreisangehörige Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, ggf. Nachbar-Aufgabenträger</p>	
<p><b>Anmerkung:</b></p> <p>Die im Rahmen der Nahverkehrsplanung durchgeführte Bürgerbeteiligung zeigt den Bedarf für eine Ausweitung und Verdichtung des Angebotes in den Tagesrandlagen deutlich auf. Eine Vielzahl der Nennungen spricht sich dafür aus, das Angebot über die „klassischen“ Verkehrszeiten hinaus weiter auszuweiten, um so den heutigen Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung auch im ÖPNV weiter gerecht zu werden.</p>	

ML-I.a	<b>Linie S90/92: Moderate Ausweitung des Angebotes im Abendverkehr</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie S90/92 zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie „Achse“ <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: ein Fahrtenpaar zwischen 21 und 22 Uhr</li> <li>○ Samstag: eine Fahrt in Richtung Münster zwischen 19 und 20 Uhr</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 19.500 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) für gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 13.000 Mehrkilometer im Jahr]</li> </ul>	
ML-I.b	<b>Linie R63: Ausweiten des Fahrplanangebotes am Wochenende entlang der Achse Nottuln – Münster</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anforderungen an die Bedienungsqualität gemäß Anforderungsprofil NVP (Kapitel 6.3.5) werden insbesondere an Sonn- und Feiertagen deutlich unterschritten (Anforderung: 60-Minuten-Takt, Status Quo 120-Minuten-Takt)</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R63 zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie „Achse“: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Samstag: ein Fahrtenpaar zwischen 17 und 18 Uhr sowie eine zusätzliche Fahrt in Richtung Münster zwischen 19 und 20 Uhr</li> <li>○ Sonn-/ Feiertage: Verdichten des Angebotes von einem 120-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mehraufwand gesamt:</b> <b>ca. + 21.000 Fahrplankilometer im Jahr</b> [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 8.500 Fahrplankilometer]</li> </ul> <p>Einzeldarstellung der Leistungsentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Samstag: ca. + 3.700 Fahrplankilometer im Jahr (gesamte Strecke) [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 1.500 Fahrplankilometer]</li> <li>○ Sonn-/ Feiertag: ca. + 17.000 zusätzliche Kilometer im Jahr für die gesamte Strecke [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 7.000 Fahrplankilometer im Jahr]</li> </ul>	
ML-I.c	<b>Linie 580: Ausbau des Fahrplanangebotes entlang der Achse Coesfeld – Dülmen außerhalb des Schienenkorridors</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie 580 zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie „Achse“ (Schaffen eines etwa stündlichen Angebotes auf der Linie 580 als Ergänzung zum SPNV): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: sieben Fahrten (+zwei weitere Fahrten in den Ferien) in Richtung Dülmen und fünf (+drei weitere Fahrten in den Ferien) Fahrten in Richtung Coesfeld</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Ergänzender Prüfauftrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfen der Möglichkeiten einer Angebotsentzerrung der Fahrten der Linie 580 und dem SPNV, insbesondere in Richtung Dülmen, zur Schaffung eines etwa halbstündlichen Angebotes in der HVZ. In diesem Zuge prüfen einer möglichen Optimierung der Anschlusssituation an den RE42</li> </ul>	

Richtung Münster bzw. Ruhrgebiet.  
Hierzu erfolgt eine Abstimmung mit dem bedienenden Verkehrsunternehmen.  
→ Weitere Prüfansätze zur Linie 580: vgl. Planungsprojekt Linie 580 zur Anbindung von Merfeld, (und ggf. weiterer Ortsteile von Dülmen)

**Verkehrliche Bewertung:**

- s. o.
- Ziel: Schaffen eines etwa stündlichen Angebotes zwischen den zentralen Bereichen der beiden Städte Coesfeld und Dülmen sowie regelmäßige Erschließung der Siedlungsbereiche entlang der Strecke und Anbindung an die Zentren Coesfeld und Dülmen

**Leistungsentwicklung:**

- Mehraufwand: ca. + 72.000 Mehrkilometer im Jahr

<b>ML-I.d</b>	<b>Linie S91: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Datteln – Olfen – Lüdinghausen</b>
---------------	---

**Planungsansatz:**

- Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie S91 zur **vollständigen Erfüllung** des Anforderungsprofils in der Kategorie „**Hauptverbindung**“:
  - Montag bis Freitag: ein Fahrtenpaar zwischen 21 und 22 Uhr sowie ein Fahrtenpaar zwischen Lüdinghausen und Olfen gegen 05 Uhr
  - Samstag: ein Fahrtenpaar etwa zwischen 19 und 20 Uhr sowie eine Fahrt zwischen Olfen und Datteln und eine Fahrt in Gegenrichtung zwischen Lüdinghausen und Olfen gegen 06 Uhr am Vormittag
  - Sonn-/ Feiertage: eine Fahrt aus Richtung Datteln zwischen 19 und 20 Uhr (sowie ggf. zeitliche Verschiebung der ersten Fahrt in Richtung Datteln); Beginn der Fahrt 09:07 Uhr ab Olfen Richtung Lüdinghausen bereits in Datteln, Beginn der Fahrt 10:21 Uhr ab Olfen Richtung Datteln bereits in Lüdinghausen

**Leistungsentwicklung:**

- Mehraufwand Montag bis Freitag:  
ca. + 16.500 Fahrplan-Kilometer im Jahr für gesamte Linie  
[Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 13.700 Fahrplan-Kilometer im Jahr]
- Mehraufwand Samstag und Sonn-/ Feiertag: :  
ca. + 1.200 TaxiBus-Kilometer im Jahr für gesamte Linie (Fahrplankilometer; Annahme: Abrufgrad 20 %)  
[Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 900 TaxiBus-Kilometer im Jahr]

**Anmerkung**

- ggf. zeitliche Verlagerung der Fahrten der Linie S91; vgl. „Ergänzender Prüfauftrag“ Linie S90/92

<b>ML-I.e</b>	<b>Linie R53: Ausweiten des Fahrplanangebotes abends und am Wochenende in der Relation Lüdinghausen – Nordkirchen</b>
---------------	---

**Planungsansatz:**

- Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R53 zur **vollständigen Erfüllung** des Anforderungsprofils in der Kategorie „**Hauptverbindung**“
  - Montag bis Freitag: eine Fahrt gegen 05 Uhr sowie eine Fahrt nach 21 Uhr in Richtung Lüdinghausen und zwei Fahrten am Abend in Richtung Nordkirchen
  - Samstag: zwei Fahrten ab 18 Uhr (davon eine nach 20 Uhr) in Richtung Nordkirchen
  - Sonn-/ Feiertag: ein Fahrtenpaar am Vormittag zwischen 09 und 10 Uhr und eine Fahrt zwi-

schen 19 und 20 Uhr in Richtung Nordkirchen	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 22.000 Fahrplankilometer im Jahr</li> </ul>	
<b>ML-I.f</b>	<b>Linie R62: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Coesfeld – Nottuln</b>
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R62 zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Hauptverbindung</b>“ <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: ein Fahrtenpaar gegen 05 Uhr, eine Fahrt zwischen 21 und 22 Uhr in Richtung Coesfeld</li> <li>○ Samstag: eine Fahrt zwischen 13 und 15 Uhr in Richtung Nottuln und Verlängerung der Fahrt um 16 Uhr ab Darup bis Coesfeld</li> <li>○ Sonn-/ Feiertag: eine Fahrt zwischen 09 und 10 Uhr in Richtung Coesfeld</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 14.000 Fahrplankilometer im Jahr</li> </ul>	
<b>ML-I.g</b>	<b>Linie R81: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Coesfeld – Rosendahl – Burgsteinfurt</b>
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R81 zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Hauptverbindung</b>“ <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: zusätzlich ein Fahrtenpaar im Spätverkehr</li> <li>○ Samstag: ein Fahrtenpaar am Vormittag sowie zwei Fahrten in Richtung Coesfeld und eine Fahrt in Richtung Rosendahl – Burgsteinfurt am Nachmittag zwischen 14 und 17 bzw. 18 Uhr</li> <li>○ Sonn-/ Feiertag: zwei Fahrtenpaare am Vormittag und eine Fahrt aus Richtung Burgsteinfurt – Rosendahl gegen 20 Uhr</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 37.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) für die gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 22.000 Fahrplankilometer im Jahr]</li> </ul>	
<b>ML-I.h</b>	<b>Linie R64: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Havixbeck – Münster, insbesondere für den Bereich Hohenholte</b>
<b>Optionaler Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten von Zusatzfahrten zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Hauptverbindung</b>“: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: eine Fahrt zwischen 21 und 22 Uhr aus Richtung Münster</li> <li>○ Samstag: ein Fahrtenpaar vor 8 Uhr</li> <li>○ Option: Sonn-/ Feiertag: erste Abfahrt in Richtung Münster gegen 10:30 Uhr, ggf. Einrichten einer früheren Abfahrt</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 9.000 Fahrplankilometer im Jahr (bei Ergänzen einer zusätzliche Abfahrt am Sonntagvormittag ca. 11.000 Mehrkilometer im Jahr) für die gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 5.000 Fahrplankilometer im Jahr (bei Ergänzen einer zusätzliche Abfahrt am Sonntagvormittag ca. 6.000 Fahrplankilometer im Jahr)]</li> </ul>	

<b>ML-I.i</b>	<b>Linie T54: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lüdinghausen – Ascheberg – Drensteinfurt</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie T54 zur Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Grundverbindung</b>“ (in den Ferien als bedarfsgesteuerter TaxiBus):             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: 4 Fahrtenpaare sowie eine Fahrt nach 20 Uhr aus Richtung Drensteinfurt (SPNV-Abbringer)</li> <li>○ Samstag: 2 Fahrten in Richtung Drensteinfurt und 3 Fahrten aus Richtung Drensteinfurt (jeweils in Ausrichtung auf den SPNV)</li> </ul> </li> </ul> <p>➔ Weitere Prüfansätze zur Linie T54: vgl. Maßnahmenentwurf II.1 T54/545</p>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand Montag bis Freitag (Schultage): ca. +38.000 Fahrplan-Kilometer im Jahr für gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 30.000 Fahrplan-Kilometer im Jahr]</li> <li>• Mehraufwand Montag bis Freitag (Ferien) und Samstag: ca. + 7.000 TaxiBus-Kilometer im Jahr für gesamte Linie (Fahrplankilometer; Annahme: Abrufgrad 40 %) [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 5.500 TaxiBus-Kilometer im Jahr]</li> </ul>	
<b>ML-I.j</b>	<b>Linie T65: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Nottuln – Dülmen außerhalb des Schienekorridors (Führung über Nottuln-Darup und Dülmen-Buldern)</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher TaxiBus-Fahrten auf der Linie T65 zur nachfrageorientierten Verbesserung des Bedienungsangebotes zwischen Nottuln und Dülmen (Innenstadt) (Ansatz: Bedienungsangebot entsprechend Anforderungsprofil Kategorie „<b>Grundverbindung</b>“):             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: fünf Fahrtenpaare (HVZ und Spätverkehr)</li> <li>○ Samstag: zwei Fahrtenpaare</li> </ul> </li> <li>• Aufgrund der vergleichsweise hohen Abrufquote der Taxibus-Linie (&gt; 75 %) wird zusätzlich die Umstellung (ggf. einzelner Fahrten) auf festbedienten Linienverkehr angeregt. Hierzu findet eine Abstimmung mit dem bedienenden Verkehrsunternehmen statt.</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• s. o.</li> <li>• verbesserte Anbindung von Dülmen Rorup (annähernd 3.000 Einwohner werden außerhalb des Schülerverkehrs ausschließlich zweistündig im bedarfsgesteuerten TaxiBus-Verkehr bedient)</li> <li>• leichte Verbesserung der Anbindung aus dem zentralen Bereich von Dülmen an den Bahnhof</li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 38.000 zusätzliche Taxibus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad ca. 75 %)</li> </ul>	
<b>ML-I.k</b>	<b>Linie 589: Moderate Angebotsergänzung</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten von Zusatzfahrten zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Ergänzungsverbindung</b>“:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: zwei zusätzliche Fahrten aus Richtung Billerbeck morgens und zwei</li> </ul> </li> </ul>	



<p>Fahrten aus Richtung Osterwick mittags</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Darüber hinaus Einrichten eines zusätzlichen Fahrtenpaares in der Mittagszeit sowie einer zusätzlichen Fahrt aus Richtung Billerbeck nach 18 Uhr am Samstag</li> </ul>
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand Montag bis Freitag: ca. + 10.000 Fahrplankilometer im Jahr</li> <li>• Mehraufwand Samstag: ca. + 1.000 TaxiBus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad ca. 20 %)</li> </ul>

<b>ML-II</b>	<b>Maßnahmenpaket: Verbesserung der Anbindung des Südkreises Coesfeld an das nördliche Ruhrgebiet</b>
<p><b>Hintergrund:</b> Aufgrund der räumlichen Nähe des Südkreises Coesfeld besteht neben der Ausrichtung auf Münster außerdem ein erhöhter Verkehrsbedarf in Richtung des Ruhrgebietes.</p>	
<p><b>Beteiligte:</b> ZVM Bus, Kreis Coesfeld, jeweils betroffene Städte, jeweils betroffene Nachbar-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Anmerkung:</b> Es ist eine enge Abstimmung mit allen Beteiligten erforderlich.</p>	

<b>ML-II.1</b>	<b>Maßnahme: Einrichten von ExpressBus-Fahrten im Abschnitt Lüdinghausen – Olfen – Datteln</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Gesamtsituation hat sich für die Städte Lüdinghausen und Olfen durch Einrichten der neuen durchgehenden SchnellBus-Linie S91 mit durchgehender Führung ab Münster bis ins nördliche Ruhrgebiet (Durchbindung S90/92 – S91 Münster – Senden – Lüdinghausen – Olfen – Datteln) seit Sommer 2017 insgesamt verbessert.</li> <li>• Auffällig ist jedoch die zeitintensive Führung der SchnellBus-Linie über den Lüdinghauser Stadtteil Seppenrade (→ Beibehalten der Linienführung der Linie R44 (alt)). Vor dem Hintergrund der vergleichsweise hohen Nachfrage, die die Linie aus dem Stadtteil generiert, erscheint die Linienführung aus heutiger Sicht jedoch sowohl verkehrlich als auch ökonomisch sinnvoll.</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten von einzelnen DirektBus-Fahrten mit gestraffter und schneller Linienführung zwischen Olfen und Lüdinghausen direkt über die Bundesstraße B235 zur Attraktivierung der Verbindung</li> <li>• Zeitliche Ausrichtung des Angebotes auf den Berufsverkehr (Ansatz: Einrichten von drei Fahrten am Morgen und drei Fahrten am Nachmittag)</li> <li>• Einrichten einer Haltestelle in der Olfener Straße (B235) im Gewerbegebiet in Lüdinghausen (während der Dauer der Probephase zunächst provisorisch)</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärken des Schnellbus-Charakters der Linie S91</li> <li>• Zeitersparnis zwischen Olfen und Lüdinghausen: ca. 7 Minuten je Richtung</li> </ul>	

<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mehraufwand: ca. + 29.000 Fahrplan-Kilometer im Jahr für gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 21.000 Fahrplan-Kilometer im Jahr]</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Städte Lüdinghausen, Olfen und Datteln (Kreis Recklinghausen), Nachbar-Aufgabenträger Kreis Recklinghausen, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzung:</b>	
mittelfristige Umsetzung (2019 – 2021)	
<b>Anmerkung:</b>	
Die Umsetzung ist zunächst als Testbetrieb für die Dauer von zwei Jahre angedacht.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stufe 2: Prüfen der Nachfrageentwicklung auf der S91 nach ausreichender Etablierungsphase im Hinblick auf eine mögliche Verdichtung des Angebotes auf einen 30-Minuten-Takt („echte“ Verlängerung der S90/92).</li> <li>Bei positiver Nachfrageentwicklung prüfen einer Optimierung der Anbindung an das nördliche Ruhrgebiet, z. B. durch alternierende Führung der Linie S91:             <ul style="list-style-type: none"> <li>ein Linienast wie heute über Seppenrade</li> <li>ein Linienast mit gestraffter Führung zwischen Olfen und Lüdinghausen direkt über die Bundesstraße</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Prüfauftrag:</b>	
<b>Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen – Haltern am See (Projekt „Südtangente“)</b>	
<b>Prüfansatz:</b> Vgl. Prüfauftrag PL-I in Kapitel 9.2.2	
<b>ML-II.2</b>	<b>Maßnahme:</b>
	<b>(Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T55 (Werne – Ascheberg, Herbern – Capelle, Bf) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf</b>
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Linie T55 in der Hauptverkehrszeit mit hohem Abrufgrad (Linie gesamt ~ 54 %)</li> <li>Die Anbindung des Ascheberger Stadtteils Herbern (&gt; 4.000 EW) erfolgt außerhalb des Schulverkehrs ausschließlich mit dem BürgerBus bzw. mit bedarfsgesteuerten TaxiBussen</li> <li>Aufwerten der Linie T55 in der HVZ und am Samstag             <ul style="list-style-type: none"> <li>Montag bis Freitag:                 <ul style="list-style-type: none"> <li>Umstellung der Fahrten in der frühen HVZ zwischen 06 und 09 Uhr auf festbedienten Linienverkehr</li> <li>Einrichten eines zusätzlichen Fahrtenpaares abends zwischen 19 und 20 Uhr, im Gegenzug Auflassen von Fahrtenpaaren zu Zeiten, in denen der BürgerBus verkehrt (z. B. in der NVZ am Vormittag)</li> <li>Verlängerung der Fahrt 07:09 Uhr ab Capelle über Herbern bis weiter nach Werne</li> </ul> </li> <li>Samstag: Einrichten eines zusätzlichen Fahrtenpaares am späten Nachmittag</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vereinfachung der Zugangsvoraussetzungen zur Linie durch Umstellung auf festbedienten Linienbetrieb</li> <li>Schaffen eines zusätzlichen Angebotes in den frühen Abendstunden in Ausrichtung auf die sich</li> </ul>	

ändernde Nachfrage	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mehraufwand durch Verlängerung der Fahrt gegen 07 Uhr bis Werne: ca. + 2.900 Fahrplankilometer im Jahr</li> </ul>	
<b>Hinweis:</b>	
Zur abschließenden Bewertung ist die Auswertung fahrtenscharfer Nachfragedaten erforderlich.	
<b>Umsetzung:</b>	
Umsetzung nach Abwägung der Kosten und Nutzen	
<b>ML-II.3</b>	<b>Maßnahme:</b> <b>(Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T52 (Selm – Nordkirchen – Südkirchen – Werne) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf</b>
<b>Planungsansatz und Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Anbindung des Nordkirchener Stadtteils Südkirchen (~ 2.800 EW im zentralen Bereich) erfolgt außerhalb des Schulverkehrs ausschließlich mit dem BürgerBus bzw. mit bedarfsgesteuerten TaxiBussen.</li> <li>Linie T52 mit hohem Abrufgrad (&gt; 75 %).</li> <li>Umstellen der Fahrten in der frühen HVZ zwischen 06 und 09 Uhr auf festbedienten Linienverkehr zur Vereinfachung der Zugangsvoraussetzungen zur Linie in den nachfragestarken Zeiten.</li> <li>Mo-Fr: Verlängerung der Fahrt 07:24 Uhr ab Nordkirchen Schlosspark über Selm Bahnhof bis Selm Zentrum.</li> </ul>	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mehraufwand durch Verlängerung der Fahrt gegen 07:30 Uhr bis Selm: ca. + 2.400 Fahrplankilometer im Jahr</li> </ul>	
<b>Hinweis:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zur abschließenden Bewertung ist die Auswertung fahrtenscharfer Nachfragedaten erforderlich.</li> </ul>	
<b>Umsetzung:</b>	
mittelfristige Umsetzung (2019 – 2021)	
<b>ML-II.4</b>	<b>Maßnahme:</b> <b>(Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T57 (Olfen – Selm, Bf) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf</b>
<b>Planungsansatz und Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Linie T57 in der Hauptverkehrszeit mit hohem Abrufgrad (Linie gesamt ~ 54 %).</li> <li>Umstellen der Fahrten in der frühen HVZ zwischen 06 und 09 Uhr auf festbedienten Linienverkehr zur Vereinfachung der Zugangsvoraussetzungen zur Linie durch Umstellung auf festbedienten Linienbetrieb in den nachfragestarken Zeiten.</li> <li>Verlegen der ersten Abfahrt am Samstag vom Bahnhof Selm (gegen 08:30 Uhr) auf die frühen Abendstunden (z. B. gegen 18:30) in Ausrichtung auf den tatsächlichen Bedarf.</li> </ul>	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung annähernd leistungsneutral</li> </ul>	

<p><b>Hinweis:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zur abschließenden Bewertung ist die Auswertung fahrtenscharfer Nachfragedaten erforderlich.</li> </ul>
<p><b>Umsetzung:</b> mittelfristige Umsetzung (2019 – 2021)</p>

<b>ML-III</b>	<b>Maßnahme: Schaffen eines bedarfsgesteuerten Grundangebotes zwischen Nottuln und Senden</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fehlendes Angebot zwischen Nottuln und Senden (Anforderung an die Bedienungsqualität gemäß Netzhierarchie des Kreises (Kapitel 6.3.5))</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichtung eines Grundangebotes für die Verbindung der benachbarten Zentren Nottuln und Senden mit bedarfsgesteuertem Angebot durch Verlängerung verschiedener Fahrten der Linie T85 von der derzeitigen Endhaltestelle Appelhülsen Bahnhof bis Senden Busbahnhof:             <ul style="list-style-type: none"> <li>ca. 5 Fahrtenpaare von Montag bis Freitag</li> <li>jeweils ca. 3 Fahrtenpaare am Samstag und an Sonn- und Feiertagen</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gewährleistung eines Grundangebotes entlang der Relation entsprechend der Standards des Anforderungsprofils in der Kategorie „Ergänzungsverbindung“</li> <li>„Nebeneffekt“: Anbinden von Senden an den Bahnhof Appelhülsen</li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mehraufwand: ca. + 4.100 TaxiBus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad 20 %)</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b> ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Gemeinde Senden, Gemeinde Nottuln, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Umsetzung:</b> Umsetzung zum Fahrplanwechsel Winter 2019 Zu berücksichtigen sind die Ergebnisse der aktuell laufenden Untersuchung zum Ortsbuskonzept Nottuln.</p>	

<b>ML-IV</b>	<b>Maßnahme: Einrichten von DirektBus-Fahrten im Abschnitt Nottuln-Darup – Nottuln – Münster</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Der SchnellBus S60 bietet aufgrund der direkten Linienführung ab Appelhülsen P+R-Platz über die Autobahn A43 eine schnelle Anbindung an das Oberzentrum Münster. Die Linie endet heute in Nottuln im zentralen Bereich an der Haltestelle Rhodeplatz.</li> <li>Es ist zu vermuten, dass sowohl aus dem westlich der Daruper Straße gelegenen Wohngebiet in Nottuln (&gt;2.000 EW) als auch aus dem Ortsteil Darup (ca. 2.000 EW) zusätzliche Nachfragepotenziale für den SchnellBus generiert werden können.</li> </ul>	

<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlängerung der heute in Nottuln endenden DirektBus-Fahrten der SchnellBus-Linie S60 bis in den Ortsteil Darup (morgens in Lastrichtung Münster und am Nachmittag in Gegenrichtung).</li> <li>• Einrichtung einer weiteren Direktfahrt aus Richtung Münster sowie Anbieten der Direktfahrten auch am Freitagnachmittag und in den Ferien (vormittags).</li> <li>• partiell Straffen der Linienführung der S60 im Bereich Steinstraße in Nottuln Süd und direktere Führung der DirektBus-Fahrten über die Dülmener Straße → Stärkung des SchnellBus-Charakters</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten einer zusätzlichen Anbindung an Münster sowie Realisieren einer direkten Erreichbarkeit der Arbeitsplatzschwerpunkte entlang der Appelhülsener Straße in Nottuln mit einzelnen Fahrten im Berufsverkehr für Darup sowie das westlich der Daruper Straße gelegene Wohngebiet.</li> </ul>
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mehraufwand gesamt:</b> ca. + 19.000 Fahrplankilometer im Jahr [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 11.000 Fahrplankilometer im Jahr]</li> </ul> <p>Einzeldarstellung der Leistungsentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mehraufwand durch Verlängerung bis Darup sowie einer kürzeren Schleife: ca. + 3.500 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) für gesamte Linie</li> <li>○ Mehraufwand durch Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt am Nachmittag aus Münster: ca. + 8.500 Fahrplankilometer im Jahr (gesamte Strecke) [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 4.500 Fahrplankilometer im Jahr]</li> <li>○ Mehraufwand durch Einrichtung der Direktfahrten am Freitagnachmittag sowie in den Ferien: ca. + 7.000 Fahrplankilometer im Jahr (gesamte Strecke) [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 3.000 Fahrplankilometer im Jahr]</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Gemeinde Nottuln, Stadt Coesfeld, Stadt Münster, Verkehrsunternehmen</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>kurzfristige Umsetzung</p>
<p><b>Anmerkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Umsetzung ist zunächst als Testbetrieb für die Dauer von zwei Jahren angedacht.</li> <li>• Stufe 2: Prüfen der Nachfrageentwicklung auf den DirektBus-Fahrten nach ausreichender Etablierungsphase. Bei positiver Nachfrageentwicklung Prüfen einer weiteren Optimierung der Anbindung durch Verlängerung weiterer Fahrten der S60 bis Darup. Voraussetzung ist die Umsetzung der geplanten Rücknahme der S60 aus dem Gewerbegebiet Nord in Münster. Darüber hinaus ist die dauerhafte Einkürzung der Schleifenfahrt im Bereich Steinstraße in Nottuln Süd für eine Realisierung der Verlängerung erforderlich.</li> </ul>
<p><b>Ergänzender Hinweis:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geprüft wurde außerdem das Straffen der Linienführung der S60 durch konsequentes und vollständiges Auflassen der Ringführung im zentralen Bereich von Nottuln zwischen den Haltestellen „Historischer Ortskern“ und „Rhodeplatz“. Ohne Ersatzbedienung sind jedoch bei Auflassen der Schleifenführung aus den südlich des Zentrums gelegenen Wohngebieten sehr weite Fußwege zum Erreichen einer ÖPNV-Haltestelle mit regelmäßigem Bedienungsangebot erforderlich (bis ca. 1,6 km). Da es sich bei den dann nicht mehr bedienten Haltestellen um die</li> </ul>

mit Ausnahmen der beiden zentralen Haltestellen „Historischer Ortskern“ und „Rhodeplatz“ nachfragestärksten Haltestellen im Stadtgebiet handelt (ca. 50 % der Nachfrage im Stadtgebiet, ca. 25 % der Gesamtnachfrage der Linie), sind bei Realisierung einer solchen Maßnahme Nachfragerückgänge in nicht unerheblichem Ausmaß wahrscheinlich.

ML-V	Maßnahme: Anbindung der Burg Hülshoff
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel des Kreises Coesfeld ist der dauerhafte Erhalt der Burg Hülshoff für die Öffentlichkeit und der Ausbau als Kulturort.</li> <li>• Aktuell läuft ein Pilotprojekt zur bedarfsgesteuerten TaxiBus-Anbindung der Burg Hülshoff aus Richtung Münster an Wochenenden und in den Ferien (Start Frühjahr 2017).</li> <li>• Eine ÖPNV-Anbindung der Burg Hülshoff aus dem Kreis Coesfeld gibt es aktuell nicht.</li> </ul>	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweiten des Pilotprojektes und Verlängerung der TaxiBus-Linie T64 über Havixbeck Bahnhof bis Havixbeck Ortsmitte</li> </ul>	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 3.000 TaxiBus-Kilometer im Jahr (Annahme Abrufgrad 20 %)</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Stadt Münster, Stadt Havixbeck, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzung:</b>	
kurzfristige Umsetzung	

ML-VI	Maßnahme: Ausweiten des Fietsenbus-Angebotes
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiträumige Radrouten tangieren den Linienverlauf der R81, so dass insbesondere entlang der Strecke Coesfeld – Rosendahl – Steinfurt (und im Weiteren ggf. auch unter Einbeziehung der Linie R80) Potenziale im Radtourismus für den ÖPNV gesehen werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Vechtetalroute (Rosendahl-Darfeld – Schöppingen – Metelen – Wettringen und weiter bis in die Niederlande)</li> <li>○ Europaradweg R1 (Teilstrecke „Nordrhein-Westfalen“)</li> <li>○ 100 Schlösser Route (durchzieht das gesamte Münsterland)</li> <li>○ Flusslandschaft AchterhoekWestmünsterland</li> </ul> </li> <li>• Auf verschiedenen Strecken im Münsterland verkehren bereits heute die Busse während des Sommerhalbjahres vom 01. Mai bis zum 03. Oktober an Sonn- und Feiertagen mit Fahrradanhängern.</li> </ul>	
<b>Planungsansatz und Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbeziehen der Linie R81 in das Fietsen-/ FahrradBus-Konzept des Münsterlands und Ausstatten der Fahrzeuge im Sommerhalbjahr mit Fahrradanhängern (keine Ausweitung des Bedienungsangebotes).</li> <li>• Aufgreifen der vorhandenen Potenziale weitgehend ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand.</li> </ul>	

<b>Beteiligte:</b> ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Verkehrsunternehmen
<b>Umsetzung:</b> kurzfristige Umsetzung

## 9.2.2 Beschreibung der Prüfaufträge

<b>PL-I</b>	<b>Prüfauftrag:</b> <b>Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen – Haltern am See (Projekt „Südtangente“)</b>
<b>Prüfansatz:</b>	
<u>Verlängerung und Verknüpfung:</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlängerung der Linien T54 bis Lüdinghausen Busbahnhof und Verknüpfung der Linien T54 und 545.</li> <li>• Aufwerten der Linie 545 durch Einrichten von zusätzlichen Fahrten außerhalb des Schulverkehrs (ggf. als bedarfsgesteuerte TaxiBus-Fahrten).</li> <li>• Anpassung der Fahrplanzeiten der Linie 545 an die Linie T54 zur Schaffung eines Anschlusses am Busbahnhof in Lüdinghausen (Ziel: Durchbindung der entsprechenden Fahrten).</li> <li>• Im Weiteren Prüfen der Möglichkeiten zur Anpassungen der Fahrplanzeiten der Linien 545 und 272 (Kreis Recklinghausen) zur Schaffung eines optimierten Anschlusses im Halterner Stadtteil Hullern.</li> </ul>	
<u>Angebotsaufwertung durch Einrichten zusätzlicher Fahrten zur Erfüllung der Anforderungen einer „Ergänzungsverbindung“ entlang der Relation :</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansatz Linie T54: vgl. Maßnahmenentwurf l.g.</li> <li>• 545: Einrichtung von zusätzlich jeweils drei Fahrtenpaaren (lastrichtungsbezogen) von Montag bis Freitag und Samstag.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwerten des Angebots durch Einrichten zusätzlicher Fahrten zur Erfüllung der Anforderungen an die Bedienungsqualität einer „Ergänzungsverbindung“ entlang der Relation.</li> </ul>	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand durch Verlängerung der Linie T54 (Annahme für Standard „Grundverbindung“, vgl. Maßnahmenentwurf l.g) bis Lüdinghausen Busbahnhof und Einrichten des zusätzlichen Angebotes Linie 545 <b>gesamt:</b>        Mehraufwand Montag bis Freitag (Schultage):  <b>ca. + 23.000 Fahrplan-Kilometer im Jahr für gesamte Linie</b>        [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 19.500 Fahrplan-Kilometer im Jahr]        Mehraufwand Montag bis Freitag (Ferien) und Samstag:  <b>ca. + 3.000 TaxiBus-Kilometer im Jahr für gesamte Linie</b> (Fahrplankilometer; Annahme: Abrufgrad 40 % Linie T54 und 20 % Linie 545)        [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 2.700 TaxiBus-Kilometer im Jahr]</li> <li>• Einzeldarstellung der Leistungsentwicklung       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mehraufwand bei Verlängerung der T54 (Standard „Grundverbindung“) von Montag bis Freitag (Schultage):            ca. + 7.000 Fahrplankilometer im Jahr für gesamte Linie</li> </ul> </li> </ul>	

<p>Mehraufwand bei Verlängerung der T54 (Standard „Grundverbindung“) von Montag bis Freitag (Ferien) und am Samstag: ca. + 1.200 TaxiBus-Kilometer im Jahr für gesamte Linie (Fahrplankilometer; Annahme: Abrufgrad 40 %) <i>(Die Verdichtung des Angebotes ist Bestandteil des Maßnahmenpaketes I)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mehraufwand bei Umsetzung der zusätzlichen Fahrten der Linie 545 von Montag bis Freitag (Schultage): ca. + 16.000 Fahrkilometer im Jahr [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 12.500 Fahrplankilometer im Jahr] Mehraufwand bei Umsetzung der zusätzlichen Fahrten der Linie 545 von Montag bis Freitag (Ferien) und am Samstag:</li> <li>○ ca. + 1.800 TaxiBus-Kilometer im Jahr für gesamte Linie (Fahrplankilometer; Annahme: Abrufgrad 20 %) [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 1.500 TaxiBus-Kilometer im Jahr für gesamte Linie (Fahrplankilometer; Annahme: Abrufgrad 20 %)]</li> </ul>
<p><b>Anmerkung:</b> Die Maßnahme steht unter dem Vorbehalt zur Anpassungen der Fahrplanzeiten der Linien 545 und 272 (Kreis Recklinghausen) zur Schaffung eines Anschlusses im Halterner Stadtteil Hullern. Der zusätzliche Mehraufwand für eine Verlängerung der Verbindung über Hullern hinaus bis Haltern Zentrum, welche in Haltern am See parallel zur stündlich fahrenden Linie 272 verkehren würde, beträgt rund 19.000 Fahrplan-Kilometer pro Jahr (Mo-Fr). Die finanziellen Aufwendungen für eine solche Verlängerung können durch die generierbaren Fahrgeldeinnahmen voraussichtlich nicht aufgefangen werden. Eine Mitfinanzierung durch den Nachbar-Aufgabenträger Kreis Recklinghausen ist zum jetzigen Zeitpunkt noch fraglich.</p>

<b>PL-II</b>	<b>Prüfauftrag: Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Burg Vischering in Lüdinghausen</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Burg Vischering ist Kulturzentrum des Kreises Coesfeld und hat als solche einen überregionalen Einzugsbereich. Neben regelmäßig stattfindenden Konzerten und Vorträgen gibt es wechselnde Ausstellungen mit kunst- und kulturgeschichtlichem Hintergrund. Im ersten Stock ist darüber hinaus das Münsterlandmuseum ansässig.</li> <li>• Im Rahmen des Strukturförderprogramms „Regionale 2016“ wurde die Burg saniert, die Dauer- ausstellung wurde neugestaltet. Ziel ist es, die Burg zum Kompetenzzentrum für Burgen und Schlösser des ganzen Münsterlandes aufzuwerten.</li> <li>• Bestimmende Haltestelle für die Erreichbarkeit der Burg im regionalen Verkehr ist aktuell die Haltestelle „Abzw. Burg Vischering“, welche etwa 750 m entfernt von der Burg liegt. Zzgl. der Wege, die auf dem Gelände zurückzulegen sind, ist diese Entfernung insbesondere für in ihrer Mobilität beeinträchtigte Menschen (insbesondere Menschen mit Rollatoren) nur bedingt zumutbar.</li> <li>• <i>Hinweis: Die Gestaltung des Straßenraums lässt eine Direktanbindung der Burg mit Standard- linienbussen nicht zu.</i></li> </ul>	
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten einer bedarfsgesteuerten „Punkt-zu-Punkt“-Verbindung zwischen Lüdinghausen</li> </ul>	



<p>Bahnhof und der Burg Vischering unter Einbeziehen der zentralen Haltestellen Lüdinghausen Busbahnhof und Zentrum als Ergänzung des Regionalverkehrs. Zu gewährleisten ist ein Anschluss an die Regionalbahn RB51</p> <p>Bedienungsangebot: Samstag und Sonn-/ Feiertag: stündlich zwischen 10 und 18 Uhr (ggf. saisonal)</p>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der direkten Erreichbarkeit der Burg Vischering als Ziel von überregionaler Bedeutung → TaxiBus-Anbindung als Ergänzung zum regionalen Verkehr zur Flankierung des Ausbaus der Burg zum münsterlandweiten Kompetenzzentrum.</li> </ul>
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 2.600 zusätzliche TaxiBus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme: Bedienung Sa/ So+Fei ganzjährig, Abrufgrad 20 %)</li> </ul>
<p><b>Anmerkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geprüft werden sollte zudem die Einrichtung 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 (vgl. Kapitel 12)</li> </ul>

<b>PL-III</b>	<b>Prüfauftrag: Angebotsverbesserung auf der Linie R63 Nottuln – Münster im Spätverkehr</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• von Montag bis Freitag endet die Linie R63 nach 20 Uhr, an Sonn-/ Feiertagen nach 21 Uhr Roxel Mitte</li> <li>• die Fahrzeit zwischen Nottuln und Münster ist während dieser Zeiten aufgrund der heutigen Fahrbeziehungen vergleichsweise lang             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verbindung mit R63-N80: ca. eine Stunde; Umstieg in Roxel Mitte</li> </ul> </li> <li>• seit Reaktivierung des Bahnhofs Münster-Roxel besteht ab hier eine attraktive SPNV-Verbindung nach/ von Münster → Die Regionalbahn RB63 („Baumberge-Bahn“) fährt aktuell am Wochenende bis ca. 1 Uhr, ab August 2018 auch in der Woche von Montag bis Freitag bis ca. 23 Uhr)</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlängerung der heute im Spätverkehr eingesetzten TaxiBus-Kurzfahrten der R63 Nottuln – Roxel Mitte bis Münster-Roxel Bahnhof, um dort neu einen Umstieg zwischen RB63 und „T63“ anbieten zu können.</li> <li>• Anpassung der Fahrplanlage der entsprechenden Fahrten der R63/T63 an die Fahrplanlage des SPNV zur Gewährleistung eines optimierten Umstiegs zwischen beiden Linien von und nach Münster</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Vergleich zu heute deutliche Fahrzeitreduzierung zwischen Nottuln und Münster Hbf im Spätverkehr bei Anpassung der Fahrplanlage der TaxiBus-Fahrten an den SPNV möglich (im Falle eines optimierten Anschlusses am Bahnhof Münster-Roxel auf ca. 40 Minuten Fahrzeit)</li> </ul>	

<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 2.500 Fahrplankilometer im Jahr</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Stadt Münster, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>Umsetzung in Abhängigkeit der Ergebnisse aus der aktuell laufenden Untersuchung zum Ortsbus-konzept Nottuln. Zu berücksichtigen sind hier insbesondere Überlegungen zur zeitlichen Ausweitung der Linie T85.</p>
<p><b>Hinweis:</b></p> <p>Voraussetzung sind aktuelle Quelle-Ziel-Erhebungen im Spätverkehr aufgrund unterschiedlicher Zielerreichbarkeiten SPNV/ Bus in Münster.</p>

<b>PL-IV</b>	<b>Maßnahmenpaket: Verbesserung der innerörtlichen Bahnhofsanbindung</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <p>Verschiedene außenliegende Bahnhöfe im Kreis Coesfeld weisen Defizite im Hinblick auf eine innerörtliche Erreichbarkeit auf (z. B. Dülmen, Billerbeck, Ascheberg, Bösensell, Lüdinghausen).</p> <p>Im Kontext mit der Entfernung zum Ortskern und der intensiven Fahrradnutzung im Kreis ist jedoch offen, welche Fahrgastpotenziale für Busverbindungen tatsächlich bestehen.</p>	
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>ZVM Bus, Kreis Coesfeld, jeweils betroffene Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>Umsetzung nach Abwägung der Kosten und Nutzen.</p>	
<p><b>Anmerkung:</b></p> <p>Für die Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen bedarf es aufgrund des häufig lokalen Charakters einer Entscheidung der Kommunen in enger Zusammenarbeit mit dem Kreis.</p>	

<b>PL-IV.1</b>	<b>Prüfauftrag: Verbesserung der innerörtlichen Anbindung des Bahnhofs in Billerbeck</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktuell gibt es keine adäquate innerörtliche Busanbindung von Billerbeck an den Bahnhof. Die Linie 589 bindet die Innenstadt entgegen der Lastrichtung an, da diese Linie auf die Anbindung und Erschließung der Gemeinde Rosendahl ausgelegt ist.</li> </ul>	
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwickeln von Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung des zentralen Bereichs von Billerbeck an den Bahnhof sowohl im Busverkehr (z. B. Verlängerung der TaxiBus-Linie T67 bis zum Bahnhof) als auch mit alternativen Bedienungsformen (vgl. Kapitel 12).</li> </ul> <p><b>Vorschlag: Verlängerung und Verknüpfung T67:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung des Bahnhofs in Billerbeck durch eine Stichfahrt der TaxiBus-Linie T67 zum Bahnhof mit Ausrichtung auf die Fahrplanzzeiten im SPNV.</li> <li>• Mehraufwand: zusätzlich max. 500 TaxiBus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer) durch Stichfahrt (Ansatz Abrufgrad ~20 %).</li> </ul>	

<b>PL-IV.2</b>	<b>Prüfauftrag: Entwickeln von Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs in Dülmen</b>
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Situation am Bahnhof Dülmen ist aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten diffizil.</li> <li>• Nur vereinzelt wird der Bahnhof Dülmen im Busverkehr angefahren, eine koordinierte Verknüpfung zwischen Bus und SPNV besteht aktuell nicht.</li> </ul>	
<b>Prüfansatz:</b>	
<u>Stufenkonzept:</u>	
Stufe I) Insgesamt Neuordnungsbedarf am Verknüpfungspunkt (Situation Bushaltestelle, Bike+Ride, Park+Ride)	
Stufe II) Entwickeln von Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung des zentralen Bereichs von Dülmen an den Bahnhof sowohl im Busverkehr (z. B. Verlängerung aller Fahrten der Linie 552 bis zum Bahnhof) als auch mit alternativen Bedienungsformen (vgl. Kapitel 12)	

<b>PL-V</b>	<b>Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung des Gewerbegebietes Buldern in Dülmen-Buldern</b>
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Linie 552 verkehrt mit diversen Fahrten etwa zwischen 07 und 19 Uhr mit zeitlicher Ausrichtung auf Schul- und Berufsverkehr über die Weseler Straße und tangiert dabei das Gewerbegebiet Buldern. Die dem Gewerbegebiet nächstgelegenen Haltestellen Clemensstraße und Schürmannstraße befinden sich jedoch in einer Entfernung von bis zu ca. einem Kilometer von den Betrieben.</li> <li>• Aus Richtung Dülmen werden die Fahrten in Zeitlage mit Relevanz für den Berufsverkehr aktuell ausschließlich an Schultagen durchgeführt.</li> </ul>	
<b>Prüfansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der Weseler Straße zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Buldern.</li> <li>• Prüfen der Bedienung einer der Fahrten gegen 07 Uhr aus Richtung Dülmen auch in den Ferien.</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Stadt Dülmen, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzung:</b>	
kurzfristige Prüfung; ggf. zunächst Einrichten einer provisorischen Haltestelle als Testphase für zwei Jahre	

<b>PL-VI</b>	<b>Prüfauftrag:</b> <b>Umgang mit den Linien und 582 (COE, Linienbündel 2b) und 781 (BOR, Linienbündel 10)</b>
<p><b>Hintergrund und Ausgangssituation:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ehemals verkehrte die Linie als 781 durchgängig zwischen Coesfeld – Legden – Gronau; aufgrund unterschiedlicher Anforderungen an das Bedienungsangebot erfolgte vor dem letzten Vergabewettbewerb eine Aufsplittung in die Linien 781 (BOR, Legden – Gronau) und 582 (COE, Coesfeld – Legden).</li> <li>• Linie 781 verkehrt Mo-Fr ungefähr im T120 mit zusätzlichen Fahrten im Schulverkehr und Sa im T30 (bedarfsgesteuert als TaxiBus).</li> <li>• Linie 582 verkehrt Mo-Fr ungefähr im T120 mit zusätzlichen Fahrten im Schulverkehr, Sa im T120 und So+Fei 3 FP (am Wochenende bedarfsgesteuert als TaxiBus).</li> <li>• Eine fahrplanmäßige Verknüpfung der Linien ist an der Haltestelle Legden, Gildenhook bzw. Legden, Brüggemann für viele reguläre Fahrten Mo-Fr und am Sa zwar gegeben, in der Praxis wird der Anschluss jedoch häufig nicht gehalten.</li> <li>• Die Linien weisen unterschiedliche Konzessionslaufzeiten (Linien 781, Linienbündel BOR 10 bis 08.01.2025; Linie 582, Linienbündel COE 2b bis 31.10.2024).</li> </ul>	
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Überprüfung der Struktur und Aufgaben der Linien 781 (BOR) und 582 (COE).</li> <li>■ Sondierung der Möglichkeiten zum weiteren Umgang vor dem Hintergrund der Funktionen der Linien und Interessen der Aufgabenträger Kreis Coesfeld und Kreis Borken.</li> <li>■ Erforderlich für die weitere Planung sind aktuelle Nachfrageerhebungen, insbesondere Quelle-Ziel-Erhebungen im Hinblick auf durchfahrende Fahrgäste.</li> <li>■ Erforderlich ist außerdem eine enge Abstimmung zwischen den beiden Aufgabenträgern Kreis Coesfeld und Kreis Borken.</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b> ZVM Bus, Kreis Borken, Kreis Coesfeld, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Umsetzung:</b> Langfristige Umsetzung</p>	

<b>PL-VII</b>	<b>Prüfauftrag:</b> <b>Verbesserung der Erschließung der Gewerbegebiete im Kreis Coesfeld</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diverse Gewerbegebiete im Kreis Coesfeld werden bedingt durch ihre Lage im Raum von den regelmäßig verkehrenden Linien des regionalen Verkehrs nicht erschlossen bzw. es sind lange Fußwege von der nächsten bedienten Haltestelle zurückzulegen (&gt; 500 m). Die ÖPNV-Linien, die diese Gewerbegebiete direkter erschließen, verkehren häufig nur mit einzelnen Fahrten im Schulverkehr und sind insbesondere am Nachmittag/ Abend zeitlich nicht auf den Berufsverkehr ausgerichtet (vgl. Kapitel 7.3.2).</li> <li>• Sicherstellung der Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten zur Stärkung des ÖPNV als Teil des Umweltverbundes.</li> </ul>	

**Prüfansatz:**

- Die größte Fahrgastnachfrage durch Berufspendler ist Mo-Fr in den Zeiten von 06 – 08 Uhr und 15 – 19 Uhr zu erwarten. Außerhalb dieser Kernzeiten und am Wochenende ist mit Ausnahme von großen Betrieben mit Schichtarbeit nur mit einer geringen bis keiner ÖPNV-relevanten Nachfrage zu rechnen.
- Prüfung der Ergänzung von Fahrten gemäß Analyse des Bedienungsangebots (siehe Kapitel 7.3.2) in Abhängigkeit von einer individuell zu betrachtenden Abschätzung der Fahrgastpotenziale und der Kosten.
- Prüfung der Möglichkeiten und Potentiale zur Einrichtung weiterer Fahrten Mo-Fr für ÖPNV-relevante Gewerbegebiete mit einer Haltestelle in weniger als 500 m Entfernung:
  - Coesfeld, Gewerbegebiete Otterkamp und Dreischkamp  
Prüfung der Möglichkeit und Potentiale zur Einrichtung zusätzlicher Fahrten Mo-Fr zwischen 15 und 19 Uhr  
Prüfung der Möglichkeit und Potentiale zur Sicherstellung des Angebots in den Schulferien
  - Dülmen, Gewerbegebiet Buldern  
Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der Weseler Straße  
Prüfung der Möglichkeiten und Potentiale zur Sicherstellung des Angebotes in den Schulferien
  - Lüdinghausen, Gewerbegebiet Wieschebrink (südlicher Bereich)  
Prüfung der Möglichkeit und Potentiale zur Einrichtung zusätzlicher Fahrten Mo-Fr zwischen 15 und 19 Uhr  
Prüfung der Möglichkeiten und Potentiale zur Sicherstellung des Angebotes in den Schulferien
- Für ÖPNV-relevante Gewerbegebiete mit einer Entfernung zur nächsten Haltestelle von mehr als 500 m, werden in Teil B (Kapitel 12) ergänzende Mobilitätsprojekte aufgezeigt, die als Zu-/ Abbringer zu Haltestellen des regionalen ÖPNV dienen.
- Folgende Gewerbegebiete werden betrachtet:
  - Billerbeck, Gewerbegebiet Hamern
  - Coesfeld, Gewerbegebiet Dreischkamp
  - Dülmen, Gewerbegebiet Buldern
  - Lüdinghausen, Gewerbegebiet Tetekum und südlicher Bereich Gewerbegebiet Wieschebrink
  - Nottuln, Gewerbegebiet Beisenbusch
  - Rosendahl, Gewerbegebiet Osterwick Eichenkamp
  - Senden, Gewerbegebiet Im Südfeld

**Beteiligte:**

ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Unternehmen und Kammern

**Umsetzung:**

mittelfristige Umsetzung

**Anmerkung:**

Aus Sicht des Aufgabenträgers Kreis Coesfeld ist zur Förderung der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen der Abschluss von Vereinbarungen mit den Betrieben zur Abnahme von JobTickets wünschenswert.

### 9.2.3 Beschreibung der Planungsprojekte

PPL-I	Planungsprojekt: Strukturelle Anpassungen der Linie 580 Coesfeld – Dülmen
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nach Realisierung des geplanten Neubaus der Bundesstraße B67n wird die SchnellBus-Linie S75 nicht mehr wie heute durch den Ortskern von Merfeld fahren.</li> </ul>	
<p><b>Planungsprojekt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Schaffen einer Ersatzanbindung für den Ortsteil Dülmen-Merfeld nach Wegfall der direkten Anbindung durch die SchnellBus-Linie S75</li> </ul> <p>Denkbare Optionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Straffen der Linienführung der Linie 580 und Führen der Linie auf direktem Linienweg zwischen Coesfeld und Dülmen im Stundentakt mit kleinteiliger Erschließung der zwischen den Bahnhöfen liegenden Siedlungsbereiche.</li> <li>Einrichten einer regelmäßig (z. B. stündlich) verkehrenden Zubringerlinie zwischen Dülmen und Dülmen-Merfeld mit Anschluss an die Schiene als Ersatz für die entfallende SchnellBus-Anbindung (ggf. als bedarfsgesteuerter TaxiBus unter Einbeziehung weiterer Stadtteile) → Berücksichtigung der aktuellen Überlegungen zum BürgerBus Dülmen.</li> <li>Einrichten einer neuen Haltestelle außerhalb des Ortes unter Einbeziehung einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur.</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Stadt Dülmen, Stadt Coesfeld, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>Langfristig; in Abhängigkeit der Realisierung der neuen Bundesstraße B67n im Bereich Dülmen-Merfeld.</p>	

### 9.2.4 Abstimmung von Maßnahmenvorschlägen und Prüfaufträgen aus den benachbarten Münsterlandkreisen mit Relevanz für den Kreis Coesfeld

Aktuell werden auch die Nahverkehrspläne für die Münsterlandkreise Borken, Steinfurt und Warendorf fortgeschrieben. Einzelne der in diesen Nahverkehrsplänen konzipierten Maßnahmen wirken sich auch auf den Kreis Coesfeld aus. Somit entfaltet sich hier ein besonderer Abstimmungsbedarf, dem im Rahmen der gegenseitigen Beteiligungsverfahren Rechnung zu tragen ist.

### **9.3 Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb**

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb wird nachfolgend im Detail beschrieben.

Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden.

#### **Verbesserung der Ausstattung an Haltestellen und Verknüpfungspunkten sowie der Barrierefreiheit**

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ist die sukzessive Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenqualität, insbesondere in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte zur Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen anzustreben. Des Weiteren ist eine gezielte Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation anzustreben.

Die Ausstattungsstandards sowie die Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind in den Entwicklungszielen des Nahverkehrsplans im Kapitel 5 formuliert. Diese sollen bei Um- und Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Ergänzend soll bei bestehenden nachfragestarken und nutzersensiblen Haltestellen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur vorgesehen werden. Hierzu gehören neben niederflurgerechten Hochborden insbesondere taktile Leitsysteme und optisch wahrnehmbare und kontrastreiche Abhebungen für Sehbehinderte. Der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV liegt im Aufgabengebiet der DB Station & Service sowie der Kommunen.

#### **Einrichtung neuer Haltestellen**

Erschließungslücken finden sich gemäß Kapitel 7.1 in verschiedenen Bereichen des Kreises Coesfeld, insbesondere in Randlage von Siedlungsbereichen. Neue Haltestellen können auch im Zuge neuer Linien und Linienverläufe eingerichtet werden um die Erreichbarkeit in den neu erschlossenen Bereichen (neue Siedlungsbereiche, Arbeitsplatzstandorte oder Freizeitziele) zu ermöglichen. Die Einrichtung neuer Haltestellen ist kontinuierlich zu prüfen und im Rahmen der Nahverkehrsplanung unter Beachtung der Siedlungsentwicklung durch Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträger umzusetzen.

### 9.3.1 Infrastrukturmaßnahmen im Kreis Coesfeld

MI-I	<p><b>Maßnahme und Prüfauftrag:</b>  <b>Ausbau von Bike+Ride-Anlagen/ hochwertigen Fahrradabstellanlagen und Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen</b></p>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt deutschlandweit in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung. Insbesondere für die jüngeren Altersgruppen wird zukünftig eine weitere Orientierung hin zu mehr Multimodalität erwartet. Um dieses ÖPNV-affine und multimodale Mobilitätsverhalten zu unterstützen, sollen intermodale Faktoren gestärkt werden. Dabei ist speziell der Radverkehr als Zubringer zum SPNV bzw. Busverkehr ein wichtiger Bestandteil, insbesondere in Bereichen, in denen der Zugang zu Haltestellen mit einem längeren Fußweg verbunden ist.</li> <li>• Aber auch wenn aufgrund der hohen Affinität zwischen dem ÖPNV und der Fahrradnutzung der Fokus bei der Stärkung intermodaler Verkehre im Münsterland auf den Ausbau und die Verbesserung von Bike+Ride-Anlagen gelegt werden sollte, sind je nach Zentralität jedoch auch ergänzende Anmietmöglichkeiten, wie Pedelec- und Segway-Verleihmöglichkeiten sowie Carsharing-Angebote sinnvoll, um den multimodalen Ansatz zu stärken.</li> <li>• Ziel ist es, die Stärken jedes Verkehrsmittels zu nutzen, um eine möglichst umwelt- und nachfragegerechte Mobilität zu ermöglichen.</li> <li>• Verschiedene Bahnhöfe/ SPNV-Haltepunkte erfüllen durch die vorhandene Verknüpfung mit den Buslinien und der gegenwärtigen Infrastruktur (zur Kombination mit den weiteren Verkehrsangeboten) die Grundvoraussetzung für eine Mobilstation. Letztendlich fehlt jedoch eine zusammenhängende und übergeordnete Gestaltung im Sinne einer Corporate Identity (fehlende Marketing-Botschaft zugunsten des Umweltverbundes) sowie eine umfassende und übergeordnete Beratung zu allen Mobilitätsangeboten.</li> <li>• Die Einrichtung von B+R-Anlagen als Baustein der Stärkung multimodaler Mobilitätsangebote ist auch Bestandteil von Teil B des NVP.</li> </ul> <p><b>Planungsansatz:</b></p> <p>„<b>Mobilstationen</b> sind verkehrspolitische „Botschafter“ für umweltverträgliche Mobilität. Deshalb müssen sie deutlich wahrnehmbar sein und die zentralen Aussage transportieren: „An diesem Standort findet die Verknüpfung mehrerer umweltfreundlicher Mobilitätsformen statt“<sup>76</sup>.</p> <p>Die Gestaltungsmöglichkeiten hierzu sind entsprechend vielfältig und sind von den örtlichen Gegebenheiten abhängig. Die Sichtbarkeit und Erkennbarkeit der Mobilstation im öffentlichen Raum hat einen nicht unbedeutenden Stellenwert für die Änderung des Mobilitätsverhaltens. Die geschickte Berücksichtigung von Gestaltungsaspekten kann durchaus die Akzeptanz erhöhen und damit die Geschwindigkeit zur Verbreitung neuer Mobilitätsformen erhöhen.</p> <p>Der Ausbau von Informationen und Beratungen ist ebenfalls ein wichtiger Baustein.</p> <p>Folgende Städte und Gemeinde haben das Potenzial für eine entsprechende Weiterentwicklung von Bahnhöfen, ZOBs und zentralen Haltestellen gemäß dem dargestellten Ansatz:</p>	

<sup>76</sup> BBSR 2015: Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt S.70



- Billerbeck
- Coesfeld
- Dülmen
- Havixbeck
- Lüdinghausen
- Nordkirchen
- Nottuln
- Olfen (*Förderantrag ist gestellt*)
- Senden

Ermittlung des Bedarfs und der Umsetzungsmöglichkeiten für den Ausbau von **B+R-Anlagen/ hochwertigen Fahrradabstellanlagen** in Zusammenarbeit der beteiligten Planungspartner:

- Prüfung der erforderlichen Kapazitäten (und ggf. des Ausbaus) sowie der Einrichtung diebstahlsicherer Abstellanlagen (und ggf. Ladestationen für E-Bikes),
- Differenzierung zwischen kleineren (überdachter Bügel oder ähnlich) und größeren Anlagen (Fahrradboxen, „Fahrradgaragen“ oder ähnlich) in Abhängigkeit der Bike+Ride-Potenziale,
- Ermittlung des Bedarfs in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten,
- Ggf. Erstellung einer Prioritätenliste mit Umsetzungshierarchisierung.

Folgende Haltestellen weisen ein besonderes Potenzial bezogen auf eine optimierte Rad-/ ÖPNV-Verknüpfung auf und sind somit bei einer verbesserten infrastrukturellen Ausstattung von besonderer Bedeutung:

- Ascheberg: Bahnhof, Haltestelle Appelhofstraße
- Billerbeck: Busbahnhof
- Coesfeld: Coesfeld Bahnhof, Haltepunkte Lette Bahnhof und Schulzentrum, Haltestelle Goxel Siedlung
- Dülmen: Dülmen Bahnhof, Buldern Bahnhof
- Havixbeck: Bahnhof, Am Schlautbach, Schulten Kamp
- Lüdinghausen: Seppenrade Dattelner Straße, Azaleenstraße
- Nordkirchen: Plettenberger Hof, Capelle Dorf
- Nottuln: Appelhülsen Bahnhof, Haltestellen Nottuln, P+R-Platz, Gasthaus Waldfrieden
- Rosendahl: Holtwick Bahnhof, Haltestellen Varlar Feldmann, Darfeld Kortüms-Esch
- Senden: Haltepunkt Bösensell Bahnhof, Haltestelle P+R-Platz

sowie weitere Haltestellen entlang von SchnellBus- und RegioBus-Linien (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe).

**Hinweis:** Die hier aufgeführten Haltestellen sind nicht als abschließende Liste zu verstehen, sondern zeigen Ansatzpunkte gemäß Potenzialabschätzung auf. Weitere Haltestellen mit vergleichbarem Potenzial sind in der Laufzeit des NVP sukzessive zu ergänzen und ggf. infrastrukturell auszustatten.

<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen</li> <li>+ Abbau von Erschließungsdefiziten durch wirksame Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius</li> <li>+ verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>NWL/ ZVM, ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Städte und Gemeinden bzw. Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, ggf. weitere Planungspartner</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>Projektbearbeitung mit gutachterlicher Unterstützung, mittelfristige Bearbeitung und Umsetzung</p>

MI-II	Maßnahme: <b>Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Viele Bushaltestellen im Kreis Coesfeld sind ohne bzw. mit eingeschränkter barrierefreier Erreichbarkeit.</li> <li>■ Ein langfristiges Leitziel für die Nahverkehrsplanung im gesamten Kreisgebiet ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Hierbei spielen Personen mit Mobilitätseinschränkungen mit ihren speziellen Anforderungen eine wesentliche Rolle.</li> <li>■ Gemäß § 8 PBefG (Personenbeförderungsgesetz) in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 muss der NVP mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen (vgl. Kapitel 5).</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <p>Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im Kreis Coesfeld entsprechend den Anforderungen des Kreises (vgl. Kapitel 5 und 0). Für die Festlegung der Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen in den Städten und Gemeinden wird ein kreiseinheitliches Punktesystem zur Priorisierung vorgeschlagen (vgl. Kapitel 5.6). Dieses Bewertungsverfahren dient als Hilfestellung für die Gemeinde bei der Beurteilung der Bushaltestellen.</p> <p>Die Planung der vollständigen Barrierefreiheit erfolgt in sieben zentralen Schritten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Schritt: Festlegung Haltestellenkategorien und Ausstattungskatalog (Kapitel 0)</li> <li>2. Schritt: Formulierung und Begründung grundsätzlicher Ausnahmen von der Herstellung der Barrierefreiheit (Kapitel 5.7.1)</li> <li>3. Schritt: Erarbeitung der Kriterien für die Prioritätenbildung zum Haltestellenausbau (vgl. Kapitel 5.6)</li> <li>4. Schritt: Bestandsaufnahme Halstellenausstattung (Fortführung Haltestellenkataster)</li> <li>5. Schritt: Darstellung des Standes der Barrierefreiheit (Defizitanalyse als Soll-Ist-Vergleich auf Basis des Haltestellenkatasters und der Anforderungen gemäß NVP)</li> <li>6. Schritt: Einordnung der Haltestellen in Prioritätengruppen (vgl. Punkteschema Kapitel 5.6)</li> <li>7. Schritt: überschlägige Ermittlung des Investitionsbedarfs für jede Prioritätengruppe</li> </ol>	

<p>Der barrierefreie Umbau soll unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme und der Zweckbindungsfristen, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von den einzelnen Städten und Gemeinden sollen hierzu Prioritätenlisten für den Um-/ Ausbau von Haltestellen erstellt werden. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständigen) Aufgabenträgers dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen anstehen.</p>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>+ Optimierung der Umsteigesituation</li> <li>+ Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in Ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind</li> <li>+ Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes)</li> </ul>
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b></p> <p>Zuständig für die Umsetzung des barrierefreien Haltestellenumbaus sind die Straßenbaulastträger (Kommunen, Kreis, Land und Bund).</p> <p>Der Aufgabenträger Kreis Coesfeld ist vordergründig für die Planung (Planungsgebot) zuständig. Zu beteiligen sind darüber hinaus die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>Festgelegte Haltestellestellen bis 01.01.2022.</p> <p>Grundsätzlich langfristiges Projekt, das den Zeithorizont des NVP überschreitet. Sukzessive Ausbauplanung im Rahmen dieses NVP beginnen.</p> <p>Die Erstellung der Prioritätenlisten durch die Kommunen ist zeitnah umzusetzen.</p>

MI-III	Maßnahme und Prüfauftrag: Ausbau von Park+Ride-Anlagen
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist auch der Pkw als Zubringer zum SPNV ein wichtiger Bestandteil.</li> <li>■ Erhöhung des ÖPNV-Anteils vorrangig am Berufsverkehr durch Bereitstellung von ausreichend Parkplätzen für Pendler an zentralen Verknüpfungspunkten.</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausbau des Angebots der Park-and-Ride-Anlagen an SPNV-Haltepunkten und Überprüfung der vorhandenen Anlagen hinsichtlich der Kapazität.</li> <li>■ Unter Berücksichtigung der Herkunftsorte der Park+Ride-Nutzer ist in diesem Zusammenhang außerdem zu ermitteln, inwieweit eine verstärkte Vermarktung lokaler Busangebote und/oder Bike+Ride-Angebote (insbesondere vor dem Hintergrund des Pedelec- und E-Bike-Booms) eine Alternative zur kosten- und flächenintensiven Schaffung neuer Park+Ride-Stellplätze sein</li> </ul>	

<p>können.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kurz- bis mittelfristig ist die Einrichtung/ Ausweitung von Park-and-Ride-Anlagen an den folgenden Haltepunkten geplant<sup>77</sup>: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bahnhof Havixbeck</li> <li>○ Bahnhof Dülmen (ggf. sukzessive Erweiterung)</li> </ul> </li> <li>■ Darüber hinaus soll ein „flächenhafter“ Ansatz verfolgt werden. Das heißt, es sollen auch an den übrigen SPNV-Haltepunkten im Kreis Coesfeld sowie an Haltestellen von Produktlinien die Potenziale zur Einrichtung weiterer Park+Ride bzw. Bike+Ride-Angebote untersucht werden (vgl. 9.3.1 MI-1: Ausbau von Bike+Ride-Anlagen/ hochwertigen Fahrradabstellanlagen und Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen).</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <p>+ Hebung von Fahrgastpotenzialen im Bereich der Berufspendler + Stärkung des ÖPNV und des Umweltverbundes</p>
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b></p> <p>Zuständig für die Umsetzung sind in der Regel die Kommunen.</p>
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>mittel- bis langfristige Umsetzung</p>

<b>PI-IV</b>	<b>Prüfauftrag: Einrichtung neuer Haltestellen</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veränderungen in der Netzgestaltung, Verbesserung der Erschließungsqualität etc.</li> </ul>	
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <p>Prüfung der Einrichtung von neuen Haltestellen im Zusammenhang mit den dargestellten Maßnahmen Netz und Fahrplan und/ oder Anregungen aus den Städten und Gemeinden, z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Dülmen Buldern, Weseler Straße Höhe Gewerbegebiet (vgl. Prüfauftrag PL-II)</li> <li>■ Lüdinghausen, Olfener Straße (B235) Höhe Gewerbegebiet (vgl. Maßnahme ML-II.1)</li> </ul>	
<p><b>Kostenkennwert:</b></p> <p>Auf Grundlage vergleichbarer Projekte werden die Kosten auf ca. 18.000 EUR pro Halteposition abgeschätzt</p>	
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Kreis Coesfeld, Städte und Gemeinden bzw. Straßenbulasträger, Verkehrsunternehmen, ggf. weitere Planungspartner</p>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>mittelfristig, in Abhängigkeit der jeweiligen Maßnahmenumsetzung</p>	

<sup>77</sup> schriftliche Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016.

### 9.3.2 Infrastrukturmaßnahmen mit lokalem Bezug

MI-V	Maßnahme: <b>Barrierefreier Haltestellenausbau mit kurzfristigem Umsetzungshorizont</b> <i>(nachrichtliche Aufnahme in NVP)</i>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verschiedene Kommunen haben im Rahmen der Auftaktbefragung im 3. Quartal 2016 Haltestellen benannt, die kurzfristig barrierefrei ausgebaut werden sollen.</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im Kreis Coesfeld mit kurzfristigem Umsetzungshorizont (ggf. im Zuge von Straßenbaumaßnahmen):           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Coesfeld: Haltestellen entlang der Dülmener Straße</li> <li>○ Coesfeld Lette: Haltestellen im Lansweg</li> <li>○ Lüdinghausen: Ausbau diverser Haltestellen im Stadtgebiet (u. a. Haltestellen entlang der Klosterstraße sowie entlang der Olfener Straße im Zuge der Straßensanierung, Ausbau von weiteren neun Haltestellen vorrangig SchnellBus-Linien)</li> <li>○ Nordkirchen: Ausbau von etwa 15 Haltestellen in den nächsten 10 Jahren (Ansatz: Finanzvolumen für Haltestellenausbau ca. 50.000 € pro Jahr)</li> <li>○ Nottuln: Umbau von Haltestellen mit Wartehalle zwischen 2018-2022 (Ansatz: 2-3 Haltestellen pro Jahr; Finanzvolumen gesamt ca. 500.000 €; Förderantrag gestellt)</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <p>+ Attraktivierung des ÖPNV durch</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>• Optimierung der Umsteigsituation</li> <li>• Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG</li> </ul>	
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b></p> <p>Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger.          Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger, der ZVM, die Verkehrsunternehmen, die Gesamtschule, Behindertenvertreter und ggf. weitere Planungspartner.</p>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>kurz- bis mittelfristige Umsetzung</p>	

PI-I	Prüfauftrag: <b>Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Nordkirchen Capelle Bahnhof</b>
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz</li> </ul> <p>Für den Ausbau ergeben sich folgende Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung</li> <li>■ Hochbord als Formstein (Bordhöhe: 18 cm)</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ taktiles Leitsystem mit Leit- und Auffindestreifen und Aufmerksamkeitsfeldern für sehbehinderte Menschen</li> <li>■ Anpassen der Wendeschleife im Hinblick auf eine spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestelle (Anpassen der Radien)</li> <li>■ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste (ggf. Beibehalten der vorhandenen Wartehalle aus Glas)</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <p>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</p> <p>+ Optimierung der Umsteigesituation</p> <p>+ attraktiveres Gesamterscheinungsbild</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>kurz- mittelfristige Umsetzung</p>
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b></p> <p>Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger.</p> <p>Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger, der ZVM, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>

<b>PI-II</b>	<b>Prüfauftrag: Nachrüsten der Haltestelle Havixbeck Bahnhof mit taktilen Elementen</b>
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachrüsten der Bushaltestelle am Bahnhof Havixbeck mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen zur Schaffung der Barrierefreiheit             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ taktiles Leitsystem und Aufmerksamkeitsfelder (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen)</li> <li>○ zu beachten ist die Installation des Leitsystems ohne Einbauten wie z. B. Haltestellenmasten</li> </ul> </li> <li>■ außerdem Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage)</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <p>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</p> <p>+ Optimierung der Umsteigesituation</p> <p>+ attraktiveres Gesamterscheinungsbild.</p>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>kurz- mittelfristige Umsetzung</p>	
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b></p> <p>Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger.</p> <p>Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger, der ZVM, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>	

<b>PI-III</b>	<b>Prüfauftrag: Nachrüsten der Haltestelle Lüdinghausen Bahnhof mit taktilen Elementen</b>
<b>Prüfansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachrüsten der Bushaltestelle am Bahnhof Lüdinghausen mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen zur Schaffung der Barrierefreiheit             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ taktilen Leitsystem und Aufmerksamkeitsfelder (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen)</li> </ul> </li> <li>■ außerdem Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI)</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>+ Optimierung der Umsteigesituation</li> <li>+ attraktiveres Gesamterscheinungsbild</li> </ul>	
<b>Umsetzung:</b>	
kurz- mittelfristige Umsetzung	
<b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b>	
<p>Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger.          Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger, der ZVM, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>	

<b>PI-IV</b>	<b>Prüfauftrag: Nachrüsten der zentralen Haltestelle Nottuln, Rhodeplatz mit taktilen Elementen</b>
<b>Prüfansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachrüsten der zentralen Bushaltestelle Nottuln, Rhodeplatz mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen zur Schaffung der Barrierefreiheit             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nachrüsten von Aufmerksamkeitsfeldern</li> </ul> </li> <li>■ außerdem Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage)</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>+ Optimierung der Umsteigesituation</li> <li>+ attraktiveres Gesamterscheinungsbild</li> </ul>	
<b>Umsetzung:</b>	
kurz- mittelfristige Umsetzung	
<b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b>	
<p>Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger.          Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger, der ZVM, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>	

PI-V	Prüfauftrag: Neugestaltung des Busbahnhofs in Senden
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neugestaltung des Busbahnhofs in Senden</li> </ul> <p>Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung,</li> <li>■ Hochbord als Formstein (Bordhöhe: 18 cm)</li> <li>■ taktiles Leitsystem mit Leit- und Auffindestreifen und Aufmerksamkeitsfeldern für sehbehinderte Menschen</li> <li>■ Anpassen der Wendeschleife im Hinblick auf eine spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestelle (Anpassen der Radien),</li> <li>■ großzügige Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste und Sitzgelegenheiten</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>+ Optimierung der Umsteigesituation</li> <li>+ attraktiveres Gesamterscheinungsbild</li> </ul>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>kurz- mittelfristige Umsetzung</p>	
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b></p> <p>Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger, der ZVM, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>	

PI-VI	Prüfauftrag: Barrierefreier Ausbau der zentralen Haltestelle Lüdinghausen Zentrum
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Barrierefreier Ausbau der zentralen Haltestelle Lüdinghausen Zentrum</li> </ul> <p>Für den Ausbau ergeben sich folgende Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung,</li> <li>■ Hochbord als Formstein (Bordhöhe: 18 cm)</li> <li>■ taktiles Leitsystem mit Leit- und Auffindestreifen und Aufmerksamkeitsfeldern für sehbehinderte Menschen</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>+ Optimierung der Umsteigesituation</li> <li>+ attraktiveres Gesamterscheinungsbild</li> </ul>	



<p><b>Umsetzung:</b> kurz- mittelfristige Umsetzung</p>
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b> Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbulasträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger, der ZVM, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>

PI-VII	Prüfauftrag: Umbau des Bahnhofs in Dülmen
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Umbau des Bahnhofsvorplatzes</li> </ul> <p>Für Umbau ergeben sich folgende Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ertüchtigung (Neuordnung der Verkehrsträger und Optimieren der Umsteigesituation),</li> <li>■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung,</li> <li>■ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste,</li> <li>■ sukzessive Erweiterung der Bike+Ride-Anlage außerhalb der bereits vorhandenen Radstation mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen</li> <li>■ sukzessive Erweiterung der vorhandenen Park+Ride-Anlage</li> <li>■ ggf. Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage mit akustischer Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte)</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>+ Optimierung der Umsteigesituation</li> <li>+ attraktiveres Gesamterscheinungsbild</li> </ul>	
<p><b>Umsetzung:</b> kurz- mittelfristige Umsetzung</p>	
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b> Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbulasträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger, der ZVM, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>	

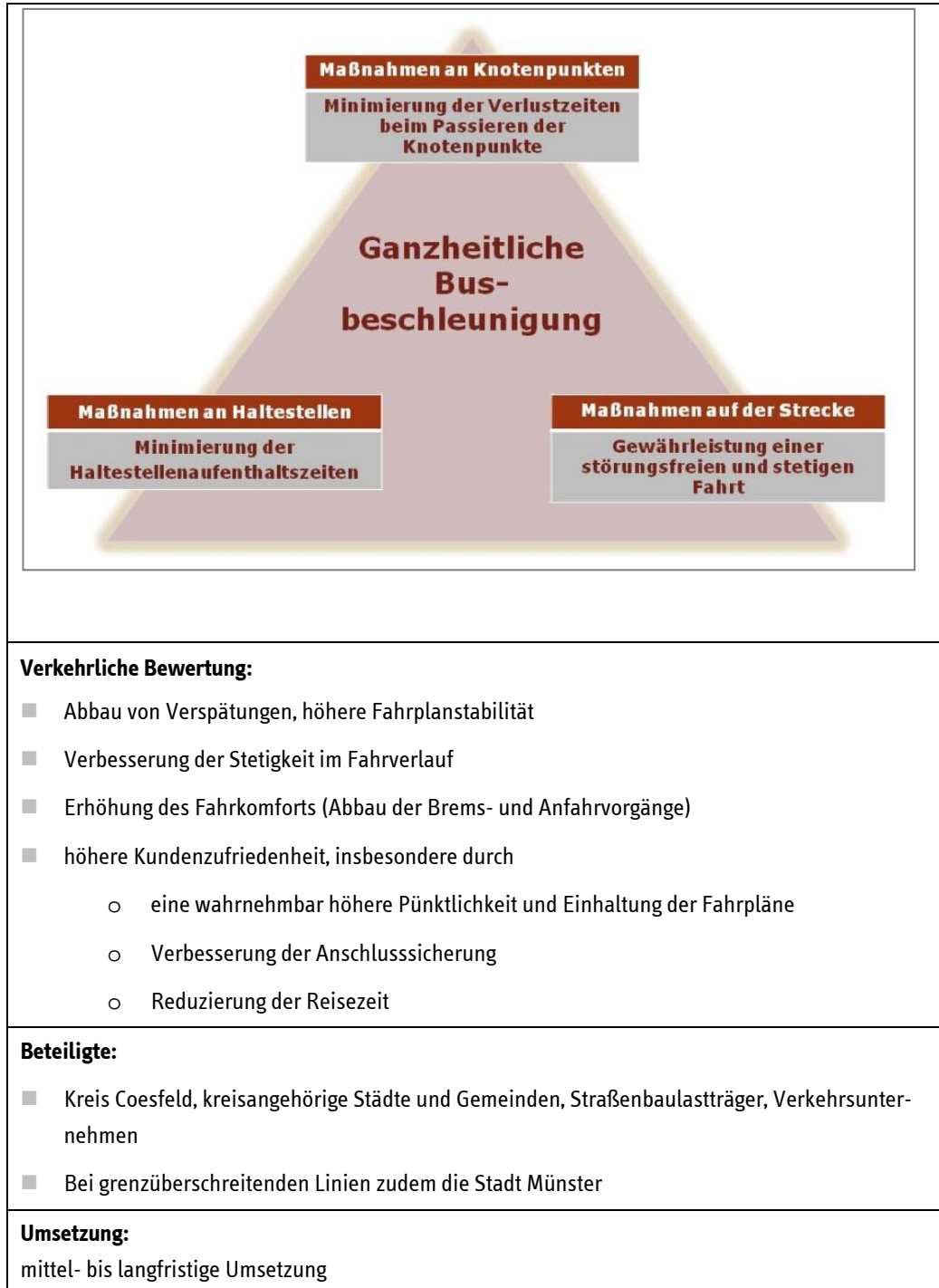
<b>PI-VIII</b>	<b>Prüfauftrag: Nachrüsten der zentralen Haltestelle Nottuln, Rhodeplatz mit taktilen Elementen</b>
<b>Prüfansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachrüsten der zentralen Bushaltestelle Nottuln, Rhodeplatz mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen zur Schaffung der Barrierefreiheit             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ taktilen Leitsystem und Aufmerksamkeitsfelder (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen)</li> </ul> </li> <li>■ ggf. Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage mit akustischer Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte)</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<p>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</p> <p>+ Optimierung der Umsteigesituation</p> <p>+ attraktiveres Gesamterscheinungsbild.</p>	
<b>Umsetzung:</b>	
kurz- mittelfristige Umsetzung	
<b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b>	
<p>Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger.</p> <p>Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger, der ZVM, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>	

### 9.3.3 Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebs

<b>PB-II</b>	<b>Prüfauftrag: Schulzeitstaffelung und Schulentwicklungsplanung</b>
<b>Hintergrund:</b>	
<p>Der konzentrierte Beförderungsbedarf von Schülern zu den relevanten Zeiten kann durch eine sinnvolle Staffelung der Schulzeiten entzerrt werden.</p>	
<b>Prüfansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der Möglichkeiten einer Schulzeitstaffelung. Grundsätzlich sind die Unterrichtszeiten an die Erfordernisse des ÖPNV anzupassen. Dabei ist auch eine Staffelung der Unterrichtszeiten zwischen den verschiedenen Schulstandorten anzustreben, um die Nachfrage in der Hauptverkehrszeit zu verteilen. Ein für den Schulbeginn zumutbares Zeitfenster liegt zwischen 7:30 und 8:30 Uhr. Um über die Schulzeitstaffelung zugleich auch eine optimierte Verbindung taktorientiert zu erreichen, ist ein gezielter Abstimmungsprozess zwischen allen Beteiligten notwendig. Durch die Entzerrung von Anfangszeiten können im ÖPNV Kosten eingespart werden. Ein Teil dieser Kosten könnte wiederum als Anreiz für die Schulen für Veränderungen zur Verfügung gestellt werden.</li> <li>■ Gleichzeitig ist in den Planungen zu berücksichtigen, dass eine zunehmende Diversifizierung der Unterrichtsanzfangs- und Endzeiten sowie die Zunahme von Nachmittagsunterricht nicht zu unverhältnismäßigem Mehraufwand führt.</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Berücksichtigung der Schulzeiten in den Nachbarkreisen, wenn diese für die Linien relevant sind.</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b> + wirtschaftlicherer Einsatz der Fahrzeuge im Schulverkehr</p>
<p><b>Beteiligte:</b> Kreis Coesfeld, Verkehrsunternehmen, Schulträger, Schulen (Vertreter der verschiedenen Interessensgruppen)</p>
<p><b>Umsetzung:</b> mittel- bis langfristige Umsetzung aufgrund des erhöhten Abstimmungsbedarfs</p>

<b>PB-III</b>	<b>Prüfauftrag: Abbau von Störpotenzialen auf verspätungsanfälligen Abschnitten</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sicherung ganztägig stabiler Fahrplanzeiten und damit Steigerung der Pünktlichkeit.</li> <li>■ Verspätungsanfällige Abschnitte finden sich nach Aussage der Verkehrsunternehmen im Kreisgebiet vorrangig zu den Spitzenzeiten in den zentralen Bereichen (z. B. Nottuln, Coesfeld).</li> <li>■ Größere Probleme im Betriebsablauf bestehen jedoch im Zulauf zum Oberzentrum Münster.</li> <li>■ Eine signifikante Reduzierung der heutigen Verkehrszeiten ist nur mit einem ganzheitlichen Ansatz mit linienweiser Busbeschleunigung möglich. So ist es sinnvoll, möglichst gesamte Linien bzw. zusammenhängende Linienabschnitte zu betrachten und weniger einzelne Knotenpunkte. Vorrangig geprüft werden sollten im Gesamtkontext Beschleunigungsmaßnahmen für die Linien S60, S75, S90/92, R51.</li> </ul>	
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der Möglichkeiten zum Abbau von Störpotenzialen sowie zur ganzheitlichen Busbeschleunigung durch geeignete Maßnahmen, insbesondere für Schnellbusse und auf verspätungsanfälligen Abschnitten.</li> </ul> <p><i>Maßnahmenspektrum zum Abbau von Störquellen (Beschleunigungsmaßnahmen):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Für die Busbeschleunigung steht ein breites Spektrum an wirksamen und bewährten Maßnahmen zur Verfügung. Diese sind ganzheitlich anzulegen, d. h. über den klassischen Ansatz der Bevorrechtigung an LSA hinaus.</li> <li>■ Bausteine einer ganzheitlichen Busbeschleunigung:</li> </ul>	



## 9.4 Handlungsfeld Fahrgastinformation, Marketing und Sicherheit

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Fahrgastinformation und Marketing wird nachfolgend im Detail beschrieben. Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und des Marketings formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden.

<b>MF-I</b>	<b>Prüfauftrag: Ausweiten der (dynamischen) Fahrgastinformation</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der (lokalen) Fahrgastinformation (Liniennetzplänen, Umgebungsplänen etc.) sowie Ausstattung relevanter Haltestellen und wichtiger Einrichtungen mit Echtzeitinformationen.</li> <li>➤ Fehlende oder zerstörte Haltestellenfahrpläne, Lesbarkeit der Aushänge (Vandalismus, Witterung etc.), einheitliches Fahrplan-Layout oder alle Abfahrten auf einem Fahrplanaushang (z. B. wie im DING (<a href="http://www.ding.eu">www.ding.eu</a>)).</li> <li>➤ Zu forcieren ist zukünftig eine integrierte Lösung, die die Vorteile der verschiedenen Möglichkeiten der Fahrgastinformation miteinander verbindet und die sich gegenseitig in ihrer Funktion ergänzen (allgemeine Fahrgastinformation, DFI an wichtigen Verknüpfungshaltestellen, Fahrgastinformationen in Echtzeit für Endgeräte (App)).</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <p>Geprüft werden soll die Ausstattung der zentralen Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit weiteren Materialien der Fahrgastinformation, zum Beispiel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Liniennetzpläne der Region</li> <li>■ Umgebungspläne mit Angabe von Straßennamen, relevanten Zielen und Einrichtungen, ggf. Vorverkaufsstellen, dem Liniennetz und benachbarten Haltestellen und Stationen etc. für relevante Haltestellen in den Stadtzentren bzw. an aufkommensstarken Zielen (oder Bereichen, bei denen eine verbesserte Orientierung und Wegweisung erforderlich ist)</li> <li>■ Wegweisung zu benachbarten Umstiegshaltestellen, insbesondere wenn der Fußweg dorthin nicht unmittelbar erkennbar oder einsehbar ist</li> </ul> <p>Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit einer Anzeigemöglichkeit für Echtzeitdaten (am Haltestellenmast oder an separatem Mast) unter Berücksichtigung der Entwicklung der Smartphone-Nutzung und -funktionalitäten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Berücksichtigung des aktuell laufenden Förderantrags der RVM für Anlagen an den folgenden Standorten:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Coesfeld Bahnhof</li> <li>○ Havixbeck Bahnhof</li> <li>○ Lüdinghausen Busbahnhof</li> <li>○ Nottuln, Rhodeplatz</li> <li>○ Olfen, Hallenbad</li> <li>○ Senden Busbahnhof</li> </ul> </li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Festlegung weiterer Haltestellen nach nachfragerrelevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den Kommunen, Straßenbaulastträgern und weiteren Planungsbeteiligten</li> <li>■ Klärung der Finanzierung und der Unterhaltung der Infrastruktur und Technik</li> <li>■ Klärung der Datenversorgung</li> </ul> <p><b>Hinweis:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Darüber hinaus verfolgt der ZVM BUS zukünftig einen flächendeckenden Ansatz zur Optimierung der Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip in den Münsterlandkreisen. So ist die Einführung einer Smartphone-App („BuBiM“-App) im Münsterland bereits erfolgt. Mit dieser App ist es möglich, umfangreiche Echtzeit-Informationen sowohl akustisch als auch visuell abrufen zu können. Das System begleitet die gesamte Wegekette von der Haustür über den Weg bis hin zum Ziel.</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Verbesserung der Informationen für Fahrgäste vor Fahrtbeginn</li> <li>+ Grundlage für eine Nutzung des ÖPNV sind leicht zugängliche Informationen über den aktuellen Fahrplan sowie eine gute Orientierung vor Ort.</li> <li>+ Haltestellen ohne aktuelle und schwer lesbare Fahrpläne erschweren die Nutzung des ÖPNV deutlich</li> <li>+ DFI ist Maßnahme zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen</li> <li>+ Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>mittelfristige Umsetzung</p>

<b>MF-II</b>	<b>Maßnahme:</b> <b>Barrierefreie Fahrgastinformationen</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <p>Gemäß PBefG ist bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dazu gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation.</p>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <p>Barrierefreie Fahrgastinformation im Vorfeld der Fahrt (z. B. Internet, Smartphone-App) und an Haltestellen bereitstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip: zwei der drei Sinne (Sehen, Hören, Tasten) sollen angesprochen werden.</li> <li>■ Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache</li> <li>■ Berücksichtigung der etwaigen barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrten in den Fahrplantabellen (Piktogramm, ob jeweilige Fahrt barrierefrei angeboten wird)</li> <li>■ Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV 2.0 "Barrierefreie Informationstechnik</li> </ul>	

<p>Verordnung" (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile)</p> <p><b>Hinweis:</b> Zur Optimierung der Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip in den Münsterlandkreisen hat der ZVM die Smartphone-App („BuBiM“-App) eingeführt.</p>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind</li> <li>+ verbesserte Nutzbarkeit für den vorgenannten Personenkreis</li> <li>+ Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes)</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Städte und Gemeinden, Straßenbauasträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>Umsetzung und sukzessive Weiterentwicklung ab 2018</p>

MF-III	Maßnahme Ausweitung von Mobilitätstrainings
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Abbau von Zugangshemmnissen im ÖPNV (Unsicherheit als Zugangshemmnis)</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <p>Mobilitätstraining für z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ältere Menschen (z. B. richtiger Umgang mit Rollatoren im Bus)</li> <li>■ mobilitätseingeschränkte Menschen (sehbehinderte bzw. gehbehinderte Menschen)</li> <li>■ zum Abbau von Zugangshemmnissen und zur sicheren Nutzung des ÖPNV</li> </ul> <p>Mobilitätseingeschränkte Personen und ältere Menschen erhalten die Möglichkeit ein direktes Feedback bezüglich ihrer alltäglichen Probleme und Hemmnissen zu geben.</p>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Abbau von Unsicherheiten in der Nutzung des ÖPNV</li> <li>+ Vermittlung der sicheren ÖPNV-Nutzung</li> <li>+ Sensibilisierung des Fahrpersonals</li> <li>+ Berücksichtigung ältere Menschen als wichtige Kundengruppe</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Verkehrsunternehmen, je nach Zielgruppe: Seniorenvertreter, Behindertenverbände</p>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>kurzfristige Umsetzung</p>	

MF-IV	Maßnahme
<b>Weiterentwicklung des Qualitätsmanagementsystems (unternehmensübergreifend)</b>	
<b>Hintergrund:</b> Überprüfung der Einhaltung der Qualitätsstandards für alle Verkehrsunternehmen im ÖPNV und ggf. Weiterentwicklung der Anforderungen.	
<b>Planungsansatz:</b> Wer als Aufgabenträger Verantwortung für die ÖPNV-Bedienung seiner Bürgerinnen und Bürger trägt, der will auch sichergehen, dass die vereinbarte bzw. zugesicherte Qualität erbracht wird. Die im Nahverkehrsplan (hier insbesondere im Anforderungsprofil) formulierten Standards und Anforderungen an die Qualität im ÖPNV sollen regelmäßig hinsichtlich der Einhaltung und Umsetzung überprüft werden. Bei Bedarf ist die Kundenzufriedenheit zu untersuchen. Auf Grundlage dieser Überprüfungen werden ggf. Änderungen der Anforderungen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsbeteiligten erarbeitet und im Nahverkehrsplan nach entsprechendem Beschluss aufgenommen. Für die Verkehrsverträge gibt es ein bewährtes Qualitätsmanagementsystem, das konsequent anzuwenden ist. Für das Qualitätsmanagementsystem der eigenwirtschaftlich beantragten Linienkonzessionen ist mit der Aufsichtsbehörde eine entsprechende Vereinbarung zu treffen. Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht.	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kontinuierliche Kontrolle der Einhaltung von Qualitätsstandards und ggf. Weiterentwicklung der Qualitätsstandards.</li> <li>■ Erkennen und Berücksichtigung von Kundenwünschen und marktnahe Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots.</li> <li>■ Kundenbindung durch rasche Klärung und Aufgreifen von Anregungen und Hinweisen.</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b> Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Bezirksregierung und Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzung:</b> kontinuierliche Weiterentwicklung (kurz- bis mittelfristige Umsetzung)	

MF-V	Maßnahme:
<b>Zielgruppenorientiertes Marketing im Münsterland (unternehmensübergreifend) (Fortführung / Absicherung von Marketingmaßnahmen im heutigen Niveau)</b>	
<b>Hintergrund:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Trotz oftmals gutem Angebot wird dieses häufig nicht so wahrgenommen, fehlt es an Akzeptanz. Kontinuierlich müssen deshalb die persönlichen Vorteile des ÖPNV-Angebotes für die Kundinnen und Kunden betont werden.</li> <li>■ Verschiedene Kundengruppen des ÖPNV haben unterschiedliche Anforderungen an die Fahrgastinformation und das Marketing.</li> <li>■ Weiterentwicklung und Bündelung der bestehenden Marketingaktivitäten kreisübergreifend im Münsterland.</li> </ul>	



<p><b>Planungsansatz:</b> Fortführung und Erweiterung eines zielgruppenorientierten, unternehmensübergreifenden Marketings, z. B. für</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Berufstätige (bspw. Hinweise/ Werbung auf bestehende und neueingerichtete Expressfahrten)</li> <li>■ Schüler (bspw. Hinweis auf Freizeitangebote, die mit dem ÖPNV erreichbar sind)</li> <li>■ Neubürger (bspw. kostenloses Tages- oder 4er Ticket)</li> <li>■ ältere Menschen (bspw. mit dem Ticket verbundene Zusatzangebote)</li> </ul> <p>Als Ansatz hierfür bietet sich die weitere Bündelung unter der vorhandenen Dachmarke ‚Bus und Bahn im Münsterland‘ als entsprechende Plattform an.</p>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b> + Direkte Ansprache bestimmter Kundengruppen mit den relevanten spezifischen Informationen + Erreichung bestimmter Zielgruppen</p>
<p><b>Beteiligte:</b> Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden</p>
<p><b>Umsetzung:</b> kurzfristige Umsetzung</p>

<b>MF-VI</b>	<b>Maßnahme:</b> <b>Entwicklung eines Konzeptes für das betriebliche Mobilitätsmanagement</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Handlungsbedarf gemäß Kapitel 0</li> <li>■ Teilnahme European Energy Award (Ziel des Kreises Coesfeld: Erlangen des European Energy Award in Gold bis 2019)</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Unternehmen, Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen</li> <li>■ Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements: Ansprache relevanter Arbeitgeber an Standorten, für die eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes erzielt werden soll (im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung neben dem ÖPNV auch Betrachtung der übrigen Verkehrsträger wie Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr)</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b> Veränderung des Modal-Splits zugunsten des Umweltverbundes im Kreis Coesfeld</p>	
<p><b>Beteiligte:</b> Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen, private Partner</p>	
<p><b>Umsetzung:</b> Kurz- bis mittelfristig</p>	

<b>MF-VII</b>	<b>Maßnahme:</b> <b>E-Ticketing und Überprüfung des Ticketsortiments</b>
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Handlungsbedarf gemäß Kapitel 6.3.16</li> <li>■ Um weitere Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen (Hebung von Fahrgastpotenzialen) soll das Sortiment elektronischer kundenfreundlicher Fahrkarten (Handytickets, Chipkarten und weiteren papierlosen Ticketformen) ausgebaut werden.</li> </ul>	
<b>Planungsansatz:</b>	
<p>Es ist zu prüfen, welche Ticketformen im aktuellen Sortiment fehlen, bzw. welche anderenorts etablierten Produkte und Angebote auch im Kreis Coesfeld zielführend umgesetzt werden könnten.</p> <p><b>Beispiele hierfür</b> können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einführung eines E-Tarifes (Präferenz: smartphonebasiert).</li> <li>■ Ausgestaltung des E-Tickets als allgemeine Mobilitätskarte, die den Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, Carsharing, Leihfahrräder, Abstellanlagen etc.) gewährleistet und die durchgängige Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote erleichtert.</li> <li>■ Anbieten von Zusatzleistungen (bspw.: Fahrkarte ist übertragbar, Mitnahmemöglichkeit von Familienangehörigen, Fahrradbox inklusive, Vergünstigungen für andere Angebote etc.).</li> <li>■ Prüfung des Zuschnitts von individuellen räumlichen Netzen (z. B. Stadt plus umliegende Gemeinden wie im VRR oder zwei nebeneinander liegende Kreise).</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<p>+ Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste</p> <p>+ Hebung von Fahrgastpotenzialen</p> <p>+ Berücksichtigung und Förderung der Inter- bzw. der Multimodalität</p>	
<b>Beteiligte:</b>	
<p>Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Tarifgemeinschaft Münsterland/ Ruhr-Lippe GmbH (VGM-VRL), Verkehrsunternehmen, ggf. private Akteure (Anerkennung des ÖPNV-Tickets für vergünstigten Eintritt)</p>	
<b>Umsetzung:</b>	
<p>langfristige Umsetzung</p>	

<b>MF-VIII</b>	<b>Maßnahme:</b> <b>Serviceleistung ‚Halten auf Wunsch‘ in den Abendstunden</b>
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ein Nutzungshemmnis des ÖPNV in den Abendstunden ist häufig die letzte Meile, also den Weg von der Haltestelle zur Haustür im Dunkeln zurückzulegen.</li> <li>■ Ein geringeres Verkehrsaufkommen und geringere Nutzerzahlen in den Abendstunden erlauben weitere Halte ohne Verzögerungen im Betriebsablauf zu verursachen.</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Steigerung des Nutzungskomforts durch eine Serviceleistung, die die Attraktivität des ÖPNV anhebt.</li> <li>■ Das Angebot besteht im Kreis Coesfeld, ist jedoch nur wenig bekannt und erfährt entsprechend keine Nachfrage.</li> </ul>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausbau des Nutzungskomforts und des Sicherheitsgefühls in den Abendstunden nach 20 Uhr durch das Angebot des ‚Halten auf Wunsch‘ flächendeckend im Kreis Coesfeld. Hierbei wird der Ausstieg auf dem Linienweg zwischen zwei regulären Haltepunkten ermöglicht. Der Haltewunsch ist dem Busfahrer frühzeitig zu melden, die Entscheidung über den zusätzlichen Halt obliegt bei gewahrter Straßenverkehrsordnung und entsprechenden verkehrlichen Voraussetzungen ausschließlich dem Busfahrer.</li> <li>■ Das bestehende Angebot ist wenig bekannt. Zur Bekanntheits- und Akzeptanzsteigerung sind die Vorteile für Verkehrsunternehmen und das Fahrpersonal wie auch für die Fahrgäste gezielt bekannt zu machen.</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste</li> <li>+ Hebung von Fahrgastpotenzialen</li> <li>+ Steigerung des Vertrauens in den ÖPNV in ländlichen Regionen mit geringem Fahrtenangebot</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b> Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen</p>
<p><b>Umsetzung:</b> mittelfristige Umsetzung</p>

<b>PF-II</b>	<b>Prüfauftrag: Mobilitätsmanagement an Schulen als Ergänzung zum bestehenden Schulbus-Training</b>
<p><b>Hintergrund:</b> Mobilitätsmanagement für Schulen (und Kitas) agiert auf mehreren Ebenen: Zum einen wird der Kfz-Verkehr zu Kitas und Schulen reduziert, zum anderen werden den Kindern langfristig nachhaltige Mobilitätsweisen vermittelt und mit ihnen eingeübt. Zum Erreichen dieser Ziele können vielfältige Maßnahmen von klassischer Verkehrssicherheitsarbeit und Schulwegplanung über die Integration moderner Mobilitätsbildung in den Unterricht bis hin zu Projekten für Kinder und Schulungen für Eltern angewendet werden.</p>	
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Weiterentwicklung und Bündelung bestehender Initiativen zu einem schulischen Mobilitätsmanagement (z. B. Koordination zwischen Schulen und Schulbehörden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen; Information der Schülerinnen und Schüler, Ausbildung von Bahn- und Busbegleitern, Durchführung von Busschulen etc.).</li> <li>■ Erstellen eines praxisnahen Konzeptes für schulisches Mobilitätsmanagement auf Kreisebene unter Berücksichtigung der verschiedenen Schultypen.</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Alle öffentlichen Schulen sollen kostenlos auf das Angebot des schulischen Mobilitätsmanagements zurückgreifen können.</li> <li>■ Einrichten eines Netzwerkes zum Thema „Schule und Mobilität“, um den Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren (Polizei, Schulamt, Verkehrsplanung des Kreises und Schulen) zu erleichtern, Informationen und gute Erfahrungen leicht weiterzugeben, Abstimmungen auf kurzen Wegen durchführen zu können und Probleme leicht ansprechen und beheben zu können.</li> <li>■ Erstellung weiterer aktueller Schulmobilitätspläne im Kreisgebiet: Bei Grundschulen sollte der Fokus auf dem Fußweg liegen, bei weiterführenden Schulen sollten zusätzlich Radwege und die Kombination mit dem ÖPNV geprüft werden.</li> <li>■ Verbesserung der Vermittlung der Schulwegpläne an die Eltern.</li> <li>■ Unterstützen der Schulen durch Vermittlung von „Good-Practice“-Beispielen, Bereitstellen von Unterrichtsmaterial, Qualifizierung von Lehrkräften, Information von Eltern sowie Schaffen bzw. Ausbau „außerschulischer Lernpartnerschaften“ (wie z. B. Busschulen).</li> <li>■ Durchführen von Schwerpunktaktionen oder Projekttagen mit Ansprache von Schülern, Eltern und Lehrkräften. Einführung von Busbegleitern im Schulverkehr. Schulung von Schülern (10 - 15 pro Klassenstufe), künftig verbal deeskalierend tätig zu sein. Für jede Schule soll ein Ansprechpartner vorhanden sein.</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Erhöhung der Sicherheit</li> <li>+ Entlastung des Fahrpersonals</li> <li>+ Vandalismus in Bussen eindämmen</li> <li>+ ÖPNV Imageförderung und Bindung (Schüler als langfristige ÖPNV-Kunden binden)</li> <li>+ Dauerhafte Verankerung von Mobilität als Thema in allen Schulen des Kreises</li> <li>+ Vernetzung zwischen den Akteuren im Kreis zum Thema „Mobilität und Schule“</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Schulträger und Schulen, Polizei, Verkehrsunternehmen, Schüler, Eltern, ggf. weitere private Partner</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>mittelfristige Umsetzung</p>

<b>PF-V</b>	<b>Prüfauftrag:</b> <b>Ausdehnung des Ansatzes der RVM-Anschlussgarantie auf weitere Verknüpfungspunkte und Verkehrsunternehmen im Kreis Coesfeld</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Um die Attraktivität des ÖPNV insbesondere in den Tagesrandlagen zu steigern, wird sichergestellt, dass Fahrgäste bei nicht funktionierenden Anschlüssen an bestimmten Verknüpfungspunkten mit einem Taxi ihren Reiseweg fortsetzen können.</li> <li>■ Hinweis: Sicherstellung der Beendigung der angetretenen Reise auch bei Störungen im Reiseablauf ist zu vermarkten, um weitere Fahrgäste hinzu zugewinnen (Hebung von Fahrgastpotenzialen).</li> </ul>	
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kompensation etwaiger Störungen und damit ggf. verpasster Anschlüsse.</li> <li>■ Garantie des fahrplanmäßigen Anschlusses an ausgewiesenen Haltestellen und Verknüpfungspunkten mit entsprechender Beschilderung. Sollte der Anschluss zwischen den Buslinien nicht möglich sein, wird eine Taxibeförderung organisiert, welches möglichst schon an der Umsteigehaltestelle steht, wenn der verspätete Bus eintrifft. Der Fahrgast erhält einen Gutschein für das Taxi, welches den Fahrgast zur gewünschten Endhaltestelle befördert.</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste</li> <li>+ Hebung von Fahrgastpotenzialen</li> <li>+ Steigerung des Vertrauens in den ÖPNV in ländlichen Regionen mit geringem Fahrtenangebot</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b> Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Umsetzung:</b> mittelfristige Umsetzung</p>	

## 9.5 Finanzielle Wirkung der Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld I (Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung)

Die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption führt zu Leistungsveränderungen in den einzelnen Städten und Gemeinden, bezogen auf die derzeit im Kreisgebiet verkehrenden Leistungen und Fahrplankilometer. Für die Abschätzung der finanziellen Wirkungen werden die ermittelten Leistungsveränderungen zugrunde gelegt.

Auf Basis von Kennwerten (u. a. lauleistungsabhängige Kosten, zeitabhängiger Kosten, Fahrzeugfixkosten, sonstige Fixkosten) wird ein fiktiver Kostensatz je Fahrplankilometer im festbedienten Linienverkehr zugrunde gelegt. Für bedarfsgesteuerte TaxiBus-Verkehre wird ein durchschnittlicher Kostensatz zzgl. eines Grundpreis pro Anfahrt angesetzt.

Die angesetzten fiktiven Kostensätzen **beziehen sich auf sämtliche Kosten im Rahmen der Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen (Fahrzeugkosten, fahrleistungs- sowie fahrzeitabhängige Kosten und anteilig Overheadkosten). Es handelt sich um** durchschnittliche Kostensätze (Mischkosten), die je nach Maßnahme höher (zusätzlicher Fahrzeugbedarf) oder auch geringer ausfallen können. Nicht berücksichtigt sind eventuelle Mehr- oder Mindereinnahmen durch Fahrgelderlöse sowie Kosten für etwaige infrastrukturellen Maßnahmen.

Zur Hochrechnung der Verkehrsleistung angenommen wurden 250 Arbeitstage, 52 Samstage sowie 63 Sonn- und Feiertage.

■ **Tabelle 52: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzept Handlungsfeld I**

<b>Maßnahme</b>	<b>Linienverkehr Bus</b> <b>Abschätzung Leistungsveränderungen</b> [Fahrplankilometer/ Jahr]	<b>Finanzwirksamkeit</b> [Euro]
ML-I.a (S90/92)	ca. 19.500	ca. 45.000
ML-I.b (R63)	ca. 21.000	ca. 48.000
ML-I.c (580)	ca. 72.000	ca. 166.000
ML-I.d (S91)	ca. 16.500 ca. 1.000 (TaxiBus)*	ca. 38.000 ca. 2.500
ML-I.e (R53)	ca. 22.000	ca. 51.000
ML-I.f (R62)	ca. 14.000	ca. 32.000
ML-I.g (R81)	ca. 37.000	ca. 85.000
ML-I.h (R64)	ca. 9.000 (max. 11.000)	ca. 21.000 (max. 25.000)
ML-I.i (T54)	ca. 38.000 ca. 7.000 (TaxiBus)*	ca. 87.000 ca. 17.000
ML-I.j (T65)	ca. 38.000 (TaxiBus)*	ca. 82.500
ML-I.k (589)	ca. 10.000 ca. 1.000 (TaxiBus)*	ca. 23.000 ca.2.000
ML-II.1 (S91)	ca. 29.000	ca. 67.000
ML-II.2 (T55)	ca. 3.000	ca. 7.000
ML-II.3 (T52)	ca. 2.500	ca. 6.000
ML-II.4 (T57)	-	-
ML-III (T85)	ca. 4.000 (TaxiBus)*	ca. 10.000
ML-IV (S60/D60)	ca. 19.000	ca. 44.000
ML-V (T64)	ca. 3.000 (TaxiBus)*	ca. 8.500
ML-VI (R81)	-	-
<b>Summe Kreisgebiet</b>	<b>max. 315.000</b> <b>54.000 (TaxiBus)</b>	<b>ca. 847.000 Euro</b>

\* Bedarfsgesteuerte TaxiBus-Verkehre jeweils unter Annahme eines spezifischen Abrufgrades kalkuliert (vgl. Ausführungen in Kapitel 9.2.1).

## 10 Grundlagen der Vergabe

Der Kreis Coesfeld ist bestrebt, für auslaufende Genehmigungen 27 Monate vor deren Auslaufen den wettbewerblichen Verfahrenslauf, bestehend aus Vorabbekanntmachung und ggf. Ausschreibung zu starten. Auf diese Weise nimmt der Kreis Coesfeld seine ihm durch die gesetzlichen Vorgaben (EU VO 1370/2007, PBefG und ÖPNVG NRW) gegebene Rolle aktiv wahr.

Verkehrsleistungen die durch die Verkehrsunternehmen nicht spätestens 3 Monate nach erfolgter Vorabbekanntmachung eigenwirtschaftlich beantragt werden, werden vom Kreis nach einem Ausschreibungsverfahren mit Leistungs- und Qualitätsvorgaben zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit vergeben.

### 10.1 Ausgangssituation

Gemäß ÖPNVG NRW ist der Kreis Coesfeld Aufgabenträger für den Busverkehr und als solcher zuständig für die Sicherstellung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ als Teil der Daseinsvorsorge. In seiner Funktion als Aufgabenträger ist der Kreis auch zuständige Behörde im Sinne der EU VO 1370/2007 und damit berechtigt, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der zuvor genannten EU VO zu vergeben. Gemeinsam mit den anderen Münsterlandkreisen (BOR, ST und WAF) hat der Kreis Coesfeld als sogenannte „Gruppe zuständiger Behörden“ Linienverkehre an das kommunaleigene Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) direkt vergeben. Diese bilden im Kreis Coesfeld das Bündel 1. Die Direktvergabe läuft am 31.12.2020 aus und soll erneut beauftragt werden.

Weitere Leistungen werden durch verschiedene andere Verkehrsunternehmen, den Vorgaben des PBefG entsprechend erbracht.

### 10.2 Linienbündelungskonzept

#### 10.2.1 Vorbemerkung

Zur Sicherstellung des Bedienungsangebotes in der heutigen Qualität und Quantität ist ein Ordnungskonzept des Aufgabenträgers Kreis Coesfeld erforderlich. Dieses Ordnungskonzept soll zum Einen das Herausbrechen ertragsstarker Linien aus dem heutigen Gefüge verhindern, zum Anderen den weiteren Betrieb wirtschaftlich schwacher Linien im Verbund mit wirtschaftlichen starken Linien absichern.

Das Linienbündelungskonzept beschreibt den Ordnungsrahmen zur zusammengefassten Genehmigung der Linien im Kreis in Teilnetzen. Es dokumentiert somit das „öffentliche Verkehrsinteresse“ des Aufgabenträgers Kreis Coesfeld im Hinblick auf die in den kommenden Jahren anstehenden Neuvergaben der Liniengenehmigungen.



Der Kreis Coesfeld hat im Vorfeld der Vergaben Linienbündelungskonzepte gebildet die als Teil des 2. Nahverkehrsplanes beschlossen wurden. Mit dem 3. Nahverkehrsplan wird die Linienbündelung erneut bewertet und fortgeführt.

## 10.2.2 Rahmenbedingungen

Die vom Aufgabenträger im Rahmen der Nahverkehrsplanung gebildeten Linienbündel sind von der Bezirksregierung bei der Konzessionserteilung zu beachten. Nach § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) ist die Genehmigung zu versagen, wenn durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, u. a. dadurch, dass der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Im Nahverkehrsplan werden vom Aufgabenträger die Qualität und der Umfang der Verkehrsleistungen festgelegt. Diese Festlegungen dienen auch als Grundlage für die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen.<sup>78</sup>

Linienbündel bilden eine planerische (Netzzusammenhang) und wirtschaftliche (Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien) Einheit. Sie sind bei der Genehmigungserteilung als solche Einheit zu berücksichtigen. Durch die Bildung von Linienbündeln wird das Herausbrechen ertragsstarker Linien aus dem Netzzusammenhang ("Rosinenpickerei") verhindert. Auf diese Weise wird die Gewährleistung eines den örtlichen Gegebenheiten angemessenen ÖPNV-Angebotes (Kriterium „ausreichende Verkehrsbedienungs“) zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit (Kriterium „wirtschaftliche Verkehrsgestaltung“) sichergestellt.

Zur Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit ist das Linienbündelungskonzept unabhängig von den betrieblichen Strukturen der einzelnen vorhandenen Verkehrsunternehmen und gewährleistet durch die Linienbündelzuschneidung nach § 97 Abs. 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) im Hinblick auf den Wettbewerb mittelstandsverträgliche Netzgrößen.

## 10.2.3 Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln im Kreis Coesfeld

Für die Festlegung der Bündel im Kreis Coesfeld werden grundsätzlich folgende Kriterien herangezogen:

- verkehrliche Verflechtung (z. B. relevante Nachfragebeziehungen in einem Teilnetz, z. B. im Schul- oder Jedermannverkehr),

<sup>78</sup> siehe: Baumeister, Hubertus (Hrsg.): Recht des ÖPNV, Praxishandbuch für den Nahverkehr mit VO (EG) Nr. 1570/2007, PBefG und ÖPNV-Gesetzen der Länder, Band 2 Kommentar; DVV Media Group GmbH, Hamburg 2013.

- betriebliche Optimierungspotenziale und Verknüpfungen (z. B. hinsichtlich verbundener Fahrzeugumläufe auf verschiedenen Linien),
- wirtschaftliche Verflechtungen (z. B. Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung) sowie
- organisatorische Rahmenbedingungen.

Die Linienbündelung trägt folgenden Sachverhalten Rechnung:

- Als Grundlage werden die zentralörtliche Gliederung, die Ausrichtung der Verkehre auf die wichtigen zentralen Orte, die hierfür definierten Verkehrskorridore sowie die relevanten (i. d. R. weiterführenden) Schulstandorte herangezogen.
- Die verkehrlichen und betrieblichen Verknüpfungen der Linien (Umlaufbildung) spielen eine relevante Rolle:
  - Linien mit hohen Umsteigerzahlen (also i. d. R. aufeinander abgestimmte Zubringer- und Hauptlinien) werden in einem Teilnetz zusammen gebündelt, da die Abstimmung des Fahrplans und damit auch die betriebliche Planung einen wesentlichen Bestandteil des integrierten ÖPNV-Angebotes ausmacht (und sich meist auch auf das ökonomische Ergebnis der Linien auswirkt).
  - Aufgrund der verkehrlichen Zusammenhänge werden in der Regel Ortsverkehr zu einem Linienbündel zusammengefasst.
  - Bei langlaufenden Linien ist der verkehrliche Schwerpunkt ausschlaggebend für die Zuordnung zu einem Teilnetz.
  - Aufgrund verschiedener auf den Schulverkehr ausgerichteter Linien mit keinem oder nur gering ausgeprägtem Takt, können die im Schulverkehr eingesetzten Fahrzeuge im Tagesverlauf auch auf anderen Linien eingesetzt werden. Daher spielen betriebliche Verknüpfungen in der Linienbündelung eine große Rolle. So haben Verkehrsunternehmen bei der Umlaufgestaltung größere Spielräume, die in der Regel zu einem wirtschaftlicheren Mitteleinsatz führen.
  - Im Kreis Coesfeld bestehen umfangreiche betriebliche Verknüpfungen der Linien untereinander, sodass weite Teile des kreisweiten Busangebotes bereits als umfassend betrieblich optimiert angesehen werden können.
- Die einzelnen Linienbündel verfügen in der Regel über einen Verknüpfungspunkt (oder ggf. auch über mehrere Verknüpfungspunkte), an dem eine betriebliche Verknüpfung der Linien eines Teilnetzes hinsichtlich eines optionalen Fahrzeugumlaufs über mehrere Linien des Teilnetzes möglich ist.
- Ebenso sind die wirtschaftlichen Gegebenheiten der Linien von entscheidender Bedeutung für den Aufgabenträger. Aus diesem Grund liegt bei der Ausgestaltung der einzelnen Linienbündel das Augenmerk auf einem Mix aus wirtschaftlich erfolgreichen und weniger nachgefragten Linien.
- Staffelung der Genehmigungslaufzeiten auf mehrere Jahre, um Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben, entsprechende eigenwirtschaftliche Anträge auch auf meh-

rere Linienbündel abgeben zu können, und den Aufgabenträger in die Lage zu versetzen, Vorabbekanntmachungen und mögliche Vergabeverfahren mit einem genügend langen Vorbereitungszeitraum durchführen zu können.

Gegebenenfalls können einzelne Verkehre im Konzept unberücksichtigt bleiben bzw. weiterhin als Einzellinien betrachtet werden, wenn das ÖPNV-Angebot z. B. nur am Rande des Untersuchungsraumes verkehrt oder aber bei bedarfsgesteuerten Verkehren keine betrieblichen Verknüpfungsmöglichkeiten zum übrigen Linienverkehr besteht.

#### **10.2.4 Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten und Bündelung der Linienkonzessionen**

Mit einer Bündelung der Liniengenehmigungen und der Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten können verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Verbesserungen in einem Verkehrsraum gebündelt zu einem Zeitpunkt geplant und umgesetzt werden. Ferner kann der Organisationsaufwand verringert werden, der bei einer Vielzahl unterschiedlicher Genehmigungslaufzeiten bestehen würde.

Die Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten wurde im Kreis Coesfeld nahezu vollständig umgesetzt. Die Linienbündel 2a, 2b, 3, 4, 4a, und 5 sind vollständig harmonisiert und bereits einmal vergeben worden, allein im Bündel 1 („RVM“) (siehe Kapitel 10.2.5) werden einzelne Linien im Rahmen der neuen Direktvergabe harmonisiert.

Der Zuschnitt der Linienbündel hat sich bei den durchgeführten Vergaben bewährt. Hier besteht aktuell kein Anpassungsbedarf. Aus genehmigungs- und vergaberechtlichen Gründen sind die BürgerBus-Verkehre in die Linienbündelung aufzunehmen. Im Kreis Coesfeld sind diese vollständig dem Linienbündel 1 zugeordnet.

#### **10.2.5 Festlegung der Linienbündel im Kreis Coesfeld**

Das Linienbündelungskonzept umfasst sämtliche Linien, für die der Aufgabenträger federführend zuständig ist. Das sind alle Linien, die ausschließlich im Kreis Coesfeld verkehren sowie bestimmte ein- und ausbrechende Buslinien.

Der Kreis Coesfeld legt in seiner Aufgabenträgerschaft im Nahverkehrsraum insgesamt 6 Linienbündel zur Gewährleistung des „öffentlichen Verkehrsinteresses“ (Sicherstellung der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ zu geringstem Zuschussbedarf des Aufgabenträgers) fest. Die Linienbündel bilden die im Kreis abgrenzbaren in sich geschlossenen Verkehrsräume ab. Sie stellen jeweils ein Teilnetz im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG dar und bilden jeweils eine Gesamtleistung im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG.

Anhand der genannten Kriterien für die Linienbündelung im Kreis Coesfeld und vor dem Hintergrund der geplanten Direktvergabe des Gesamtnetzes RVM, werden die im Folgenden dargestellten Linienbündel festgelegt:

■ **Tabelle 53: Linienbündel Coesfeld 1 „COE 1“ (Teilnetz „RVM“ im Kreis Coesfeld)**

<b>Linien im Linienbündel</b>		
<b>Harmonisierungszeitpunkt: 31.12.2020</b>		
<b>Linie</b>	<b>Beschreibung Linienweg</b>	<b>Genehmigungslaufzeit</b>
S60	Nottuln – Münster	31.12.2020
S90/S92	Lüdinghausen – Münster	31.12.2020
S91	Lüdinghausen – Datteln	31.12.2019
R41	Senden-Ottmarsbocholt – Münster	31.12.2020
521/522/T55	Nordkirchen – Werne	31.12.2020
524	Nordkirchen – Selm	31.12.2020
525/T52	Selm – Nordkirchen – Südkirchen – Werne	28.10.2018
531/T57	Olfen – Selm	31.12.2020
540	Senden – Albachten (– Münster)	31.12.2020
542	Lüdinghausen – Senden-Ottmarsbocholt	28.10.2018
544/T14	Lüdinghausen – Olfen	31.12.2020
545	Lüdinghausen – Haltern-Hullern	31.12.2020
548	Dülmen-Buldern – Lüdinghausen	31.12.2020
565/T65	Dülmen – Nottuln-Darup (– Billerbeck)	31.12.2020
605	Ortsverkehr Senden	31.12.2020
606	Ortsverkehr Senden	31.12.2020
607	Ortsverkehr Senden	31.12.2020
608	Ortsverkehr Senden	31.12.2020
609	Ortsverkehr Senden	30.11.2019
610	Ortsverkehr Senden	31.12.2020
611/T611	Ortsverkehr Senden	31.12.2020
614	Ortsverkehr Ascheberg	31.12.2020
615	Ortsverkehr Ascheberg	31.12.2020
616	Ortsverkehr Ascheberg	31.12.2020
618	Ortsverkehr Ascheberg	31.12.2020
T12	Ortsverkehr Ascheberg	31.12.2020
627	Ortsverkehr Nordkirchen	30.11.2019
628	Ortsverkehr Nordkirchen	31.12.2020

636	Stadtverkehr Olfen	31.12.2020
637	Stadtverkehr Olfen	31.12.2020
638	Stadtverkehr Olfen	31.12.2020
642	Stadtverkehr Lüdinghausen	31.12.2020
T643	Stadtverkehr Lüdinghausen	30.11.2019
644	Stadtverkehr Lüdinghausen	31.12.2020
645	Stadtverkehr Lüdinghausen	31.12.2020
646	Stadtverkehr Lüdinghausen	31.12.2020
647	Stadtverkehr Lüdinghausen	31.12.2020
T54	Lüdinghausen – Ascheberg – Drensteinfurt	31.12.2020
651	Stadtverkehr Dülmen	31.12.2020
652	Stadtverkehr Dülmen	31.12.2020
653	Stadtverkehr Dülmen	31.12.2020
654	Stadtverkehr Dülmen	31.12.2020
655	Stadtverkehr Dülmen	31.12.2020
656	Stadtverkehr Dülmen	31.12.2020
657	Stadtverkehr Dülmen	31.12.2020
658	Stadtverkehr Dülmen	31.12.2020
659	Stadtverkehr Dülmen	31.12.2020
660	Stadtverkehr Dülmen	31.12.2020
662	Stadtverkehr Dülmen	31.12.2020
664	Stadtverkehr Dülmen	31.12.2020
665	Stadtverkehr Dülmen	31.12.2020
678	Stadtverkehr Coesfeld	31.12.2020
679	Stadtverkehr Coesfeld	31.12.2020
680	Ortsverkehr Nottuln	31.12.2020
681	Ortsverkehr Nottuln	31.12.2020
682	Ortsverkehr Nottuln	31.12.2020
684	Ortsverkehr Nottuln	31.12.2020
T85/685	Ortsverkehr Nottuln	31.12.2020
T8	Ortsverkehr Nottuln	31.12.2020
T67	Billerbeck – Nottuln	31.12.2020

686	Ortsverkehr Billerbeck	31.12.2020
687	Ortsverkehr Billerbeck	31.12.2020
688	Ortsverkehr Billerbeck	31.12.2020
689	Ortsverkehr Billerbeck	31.12.2020
691	Ortsverkehr Rosendahl	31.12.2020
692	Ortsverkehr Rosendahl	31.12.2020
693	Ortsverkehr Rosendahl	31.12.2020
694	Ortsverkehr Rosendahl	31.12.2020
695	Ortsverkehr Rosendahl	31.12.2020
AST Dülmen	Dülmen	31.12.2020
N4/T4	Münster – Senden – Lüdinghausen (– Selm)	31.12.2020
T24	Lüdinghausen – Nordkirchen-Capelle	31.12.2020
N6	Coesfeld – Münster	31.12.2020
BürgerBus Olfen	Stadtverkehr Olfen	31.12.2020
BürgerBus Billerbeck	Stadtverkehr Billerbeck	31.12.2020
BürgerBus Coesfeld	Stadtverkehr Coesfeld	31.12.2020
BürgerBus Davensberg/Ascheberg	Ortsverkehr Ascheberg	31.12.2020
BürgerBus Lüdinghausen	Stadtverkehr Lüdinghausen	31.12.2020
BürgerBus Nordkirchen	Ortsverkehr Nordkirchen	31.12.2020
BürgerBus Baumberge	Ortsverkehr Nottuln/Havixbeck	31.12.2020
BürgerBus Senden	Ortsverkehr Senden	29.08.2022
BürgerBus Dülmen	Stadtverkehr Dülmen	31.12.2020
SV21	Nordkirchen, Lüdinghauser Str. – Ascheberg, Schulzentrum	09.08.2024
SV22	Südkirchen – Cappenberg, Schulze Wischeler	10.08.2026
SV30	Coesfeld, Fr.-v.-Stein-Schule – Letter Berg, Evers	31.12.2020
SV31	Lette, Grundschule – LetterBruch, Campingplatz	31.12.2020

■ **Tabelle 54: Linienbündel 2 a „Coesfeld – Rosendahl – Billerbeck“**

<b>Linien im Linienbündel</b>		
<b>Harmonisierungszeitpunkt: 31.10.2024</b>		
<b>Linie</b>	<b>Beschreibung Linienweg</b>	<b>Genehmigungslaufzeit</b>
<i>COE 2a</i>		
581	Rosendahl – Coesfeld	31.10.2024
589	Billerbeck – Holtwick – Billerbeck	31.10.2024
771	Holtwick – Laer – Altenberge	31.10.2024

■ **Tabelle 55: Linienbündel 2 b „Coesfeld – Dülmen – Legden“**

<b>Linien im Linienbündel</b>		
<b>Harmonisierungszeitpunkt: 31.10.2024</b>		
<b>Linie</b>	<b>Beschreibung Linienweg</b>	<b>Genehmigungslaufzeit</b>
<i>COE 2b</i>		
552	Münster – Dülmen	31.10.2024
580	Coesfeld – Dülmen	31.10.2024
582	Coesfeld – Legden	31.10.2024
R81	Coesfeld – Burgsteinfurt	31.10.2024

■ **Tabelle 56: Linienbündel 3 „Lüdinghausen – Senden – Capelle“**

<b>Linien im Linienbündel</b>		
<b>Harmonisierungszeitpunkt: 19.08.2025</b>		
<b>Linie</b>	<b>Beschreibung Linienweg</b>	<b>Genehmigungslaufzeit</b>
512	Lüdinghausen – Ascheberg-Herbern	19.08.2025
515	Senden-Ottmarsbocholt – Ascheberg-Herbern	19.08.2025
T51	Senden-Ottmarsbocholt – Ascheberg-Herbern	19.08.2025
T612	Ortsverkehr Senden	30.08.2018
R53	Lüdinghausen – Nordkirchen – Capelle Bf	19.08.2025
523	Lüdinghausen – Nordkirchen	19.08.2025

■ Tabelle 57: Linienbündel 4 „Münster – Havixbeck – Nottuln – Coesfeld“

Linien im Linienbündel		
Harmonisierungszeitpunkt: xx.08.2026 (letzter Tag der Sommerferien 2026)		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit <sup>79</sup>
<i>COE 4</i>		
562	Nottuln – Münster-Roxel	31.08.2018
563	Havixbeck – Billerbeck	29.08.2018
564	Havixbeck – Münster	29.08.2018
566	Havixbeck – Nottuln	30.08.2018
587	Coesfeld – Laer	31.08.2018
R62	Nottuln – Coesfeld	31.07.2018
561	Nottuln – Coesfeld	31.07.2018
R63	Nottuln – Münster	31.07.2018
R64	Havixbeck – Münster	29.08.2018

<sup>79</sup> Offenes Verfahren, die Entscheidung der Bezirksregierung Münster zur Vergabe der Konzession im Linienbündel 4 steht aktuell noch aus. Sollte bis zur Endfassung des NVP (voraussichtlich I. Quartal 2019) ein Beschluss der Bezirksregierung vorliegen, wird die Tabelle entsprechend aktualisiert.



■ **Tabelle 58: Linienbündel 4 a „Schulverkehr Havixbeck“**

<b>Linien im Linienbündel</b>		
<b>Harmonisierungszeitpunkt: xx.08.2026 (letzter Tag der Sommerferien 2026)</b>		
<b>Linie</b>	<b>Beschreibung Linienweg</b>	<b>Genehmigungslaufzeit<sup>80</sup></b>
<i>COE 4a</i>		
567	Darfeld – Laer – Holthausen – Havixbeck	
568	Aulendorf – Billerbeck – Havixbeck	
569	Häger – Nienberge – Gievenbeck – Hohenholte – Havixbeck	
570	Münster – Gievenbeck – Roxel – Havixbeck	
571	Senden – Albachten – Bösensell – Havixbeck	
572	Appelhülsen – Schapdetten – Havixbeck	
573	Darup – Nottuln – Stevern – Havixbeck	
574	Altenberge – Kümper – Waltrup – Hohenholte – Havixbeck	
575	Poppenbeck – Lasbeck – Masbeck – Tilbeck – Natrup – Herkentrup – Havixbeck	

■ **Tabelle 59: Linienbündel 5 „Stadtverkehr Coesfeld“**

<b>Linien im Linienbündel</b>		
<b>Harmonisierungszeitpunkt: 30.04.2019</b>		
<b>Linie</b>	<b>Beschreibung Linienweg</b>	<b>Genehmigungslaufzeit</b>
672	Stadtverkehr Coesfeld	30.04.2019
673	Stadtverkehr Coesfeld	30.04.2019
674	Stadtverkehr Coesfeld	30.04.2019
675	Stadtverkehr Coesfeld	30.04.2019
677	Stadtverkehr Coesfeld	30.04.2019

<sup>80</sup> Offenes Verfahren, die Entscheidung der Bezirksregierung Münster zur Vergabe der Konzession im Linienbündel 4 steht aktuell noch aus. Sollte bis zur Endfassung des NVP (voraussichtlich I. Quartal 2019) ein Beschluss der Bezirksregierung vorliegen, wird die Tabelle entsprechend aktualisiert.

Für die folgenden kreisgrenzenüberschreitenden Linien ist federführend der jeweilige Nachbar-Aufgabenträger zuständig:

- S75 Bocholt – Borken – Dülmen-Merfeld – Münster: Kreis Borken
- R19 (Lüdinghausen – Selm – Bork – Lünen; Laufzeit bis 06.07.2020): Kreis Unna
- R51 Bocholt – Borken – Coesfeld: Kreis Borken
- R61 Vreden – Stadtlohn – Gescher – Coesfeld: Kreis Borken
- N7/N17 (Stadtlohn – Rosendahl – Billerbeck – Havixbeck – Münster; Laufzeit bis 06.01.2019): Kreis Borken
- N8 (Legden, Dorf Münsterland – Münster, Hauptbahnhof; Laufzeit bis 31.12.2020): Kreis Borken
- N20/ N51 (Legden, Dorf Münsterland – Bocholt, Bustreff; Laufzeit bis 06.01.2019): Kreis Borken
- 711 Groß Reken – Coesfeld: Kreis Borken
- 341 Herbern – Rinkerode – Münster: Kreis Warendorf

Die Linien 567 bis 575 waren bisher freigestellt und werden ab Sommer 2018 erstmals einem Linienbündel zugeordnet (Linienbündel COE 4a).

### **10.3 Direktvergabe an RVM und Behördengruppe**

Kapitel befindet sich aktuell noch in Abstimmung – wird nachgereicht

### **10.4 Finanzierung**

#### **Finanzierung im Kreis Coesfeld**

Dem Kreis Coesfeld stehen zur Finanzierung der Leistungsbestellung u. a. Mittel nach §§ 11.a und 11.2 ÖPNVG NRW zur Verfügung, die die lokalen Aufgabenträger des ÖPNV vom Land NRW erhalten.

Hinzu kommen:

- Fahrgelderlöse aus frei verkauften Fahrscheinen,
- Fahrgelderlöse aus Schülerzeitkarten,
- Ausgleichszahlungen auf der Grundlage der §§ 148ff. SGB IX für Freifahrten für Schwerbehinderte,

die als Einnahmen direkt an die Verkehrsunternehmen fließen.

## Investitionsförderung

Neben o. g. Landesmitteln, die vorrangig zur Finanzierung der Verkehrsleistungen genutzt werden, gibt es weitere Landesmittel zur Investitionsförderung.

Gemäß § 12 Abs. 1 ÖPNVG NRW erhalten die Zweckverbände *pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV* (jährliche Gesamthöhe mind. 150 Mio. Euro)<sup>81</sup>.

Gemäß § 13 Abs. 1 ÖPNVG NRW stellt das Land NRW zusätzlich Zuwendungen für *Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse* zu Verfügung.

Hierzu gehören nach § 13 Abs. 1:

- „1. ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms,*
- 2. SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen,*
- 3. Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nichtbundes-eigener Eisenbahnen,*
- 4. Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV,*
- 5. Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn- und Bus-) Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV,*
- 6. Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch- und wasserstoffbetrie-benen Linienbussen des ÖPNV, zur Errichtung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen,*
- 7. Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen, sowie*
- 8. ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsaus-schuss des Landtags festgestellt wurde.“*

Zuwendungsempfänger sind Kreise und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunter-nehmen und bundeseigene und nicht bundeseigene Eisenbahnunternehmen. Förderanträge sind im Raum Münsterland an den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zu stellen. Investitionen in Schienenwege und Stationen, die nicht unter die o. g. Förderung fallen, können unter bestimmten Voraussetzungen ergänzend vom Land gefördert werden. Die ergänzende Förderung wird auf die Förderung der Zweckverbände angerechnet.

Gem. § 14 ÖPNVG NRW gewährt das Land aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes Zuwendungen für weitere Maßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesin-teresse, insbesondere für BürgerBusvorhaben sowie zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV.

<sup>81</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) mit Stand vom 14.09.2017.