

LÜDINGHAUSEN

**Neustrukturierung
der Schülerbeförderung
zum / vom Schulstandort
Lüdinghausen**

Schlussbericht

**Planungs-
Gesellschaft**

Verkehr Köln

Hoppe & Co. GmbH

Buchheimer Str. 46

51063 Köln

fon: 0221-962543-0

fax: 0221-962543-19

info@pgv-koeln.de

www.pgv-koeln.de

**Rolf Hoppe
Dirk Schulz**

Forschung

Planung

Beratung

Marketing

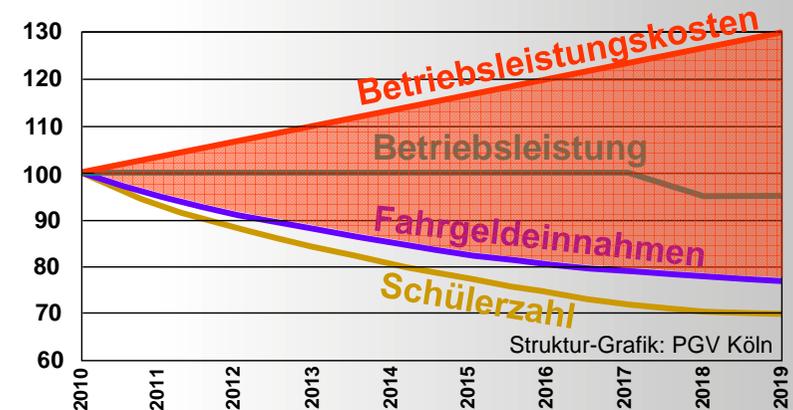
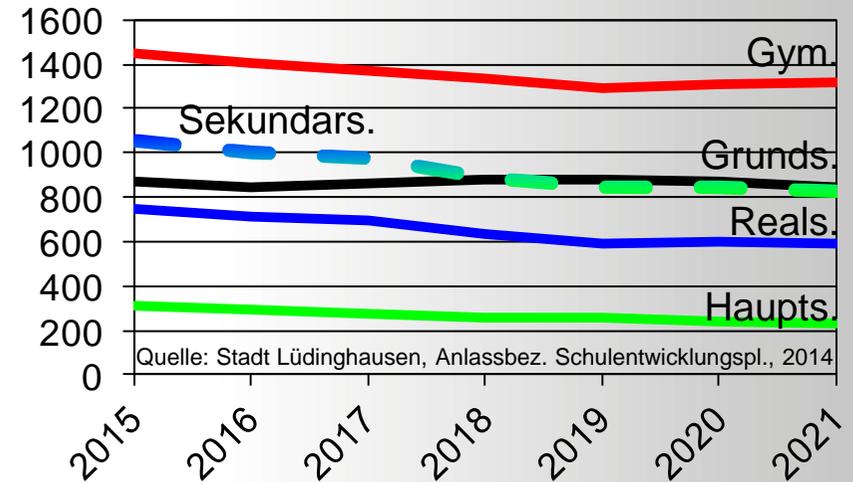
Moderation

August 2016

• Ausgangslage

- Die Folgen einer immer älter und weniger werdenden Gesellschaft sind zunehmend auch in der Schullandschaft spürbar.
 - Die Schülerzahlen sinken.
 - Schulischer Wettbewerb **„um jeden Schüler“**
 - Abwerbung /-wanderung durch / zu andere(n) Schulträgern

- Hinzu kommt, dass mit sinkenden Schüler*innen-Zahlen nur unterproportional sinkende Beförderungsleistungen /-kosten einhergehen.



• Ausgangslage

- Im Interesse einer weitgehenden Schulstandort-Sicherung besteht die Notwendigkeit zur Prüfung der
 - ... gegenwärtigen Schülerbeförderungsstrukturen,
 - ... möglichen angebotsstrukturellen und wirtschaftlichen Optimierung
- Die Überlegungen sollen sich nicht an theoretischen Möglichkeiten, sondern an der pragmatischen Machbarkeit orientieren.
 - Dazu zählen konkrete Empfehlungen zum weiteren Vorgehen.

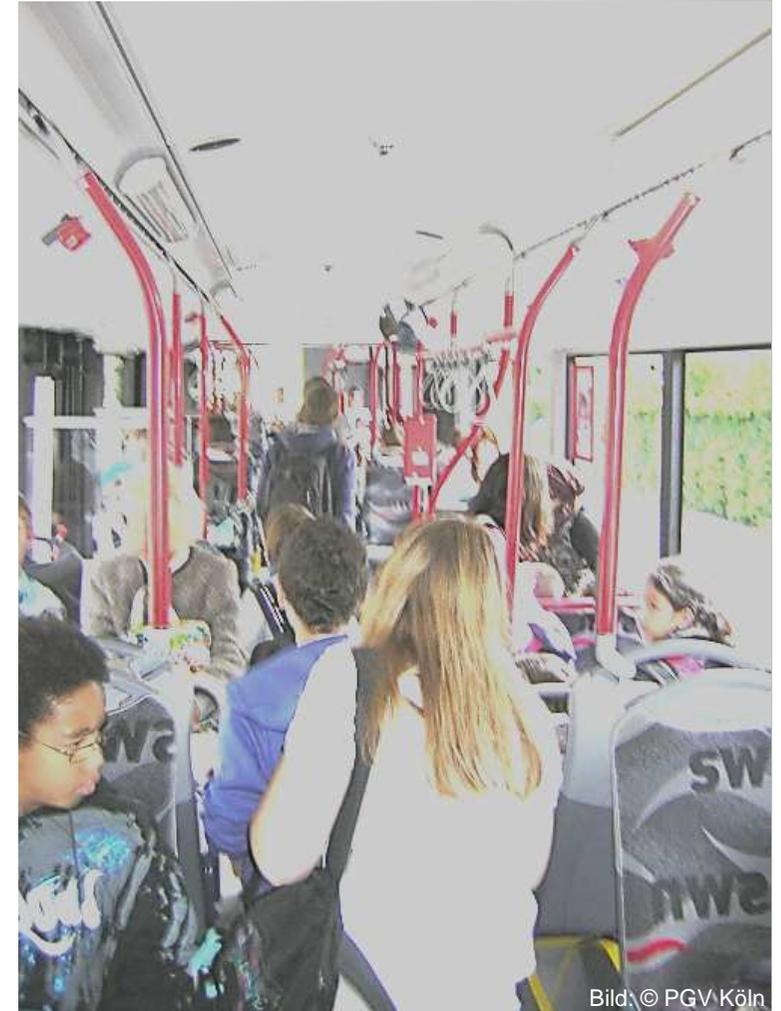
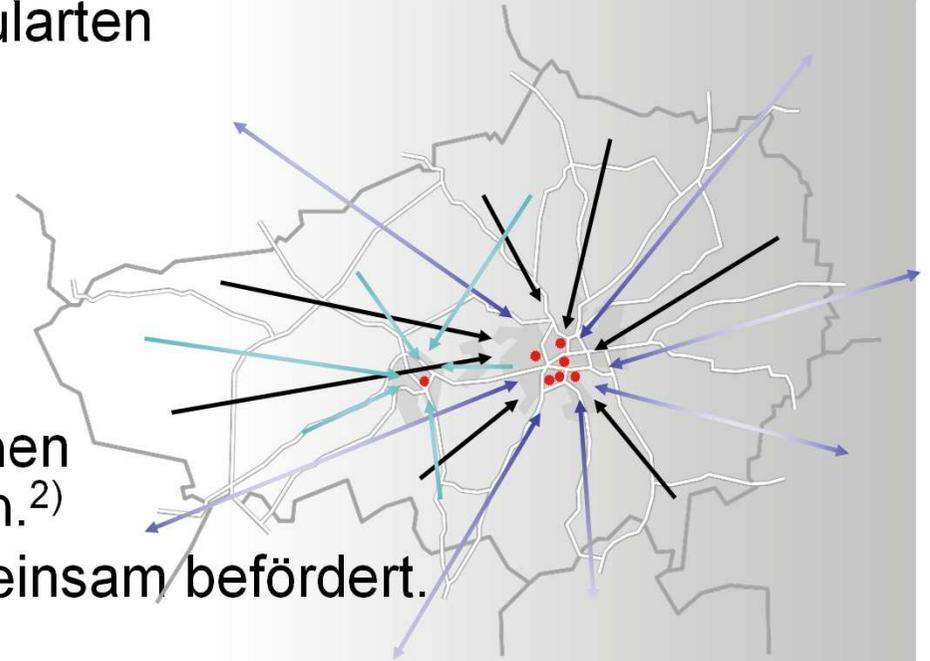


Bild: © PGV Köln

• Modellierung der Schülerströme

- Modell-Annahmen:
 - Berücksichtigung der Schüler aller Schularten (Grund- und weiterführende Schulen)
 - Grundschüler mit Schulwegen < 1 km fahren nicht im ÖPNV.
 - Schüler weiterführender Schulen mit Schulwegen < 2 km werden ebenfalls nicht im ÖPNV befördert.¹⁾
 - Schüler des Berufskollegs gehen für einen Normalwerkttag in die Berechnungen ein.²⁾
 - Schüler aller Schulformen werden gemeinsam befördert.



- Unzulänglichkeit:
 - Nur Schüler*innen mit Schulstandort Lüdinghausen

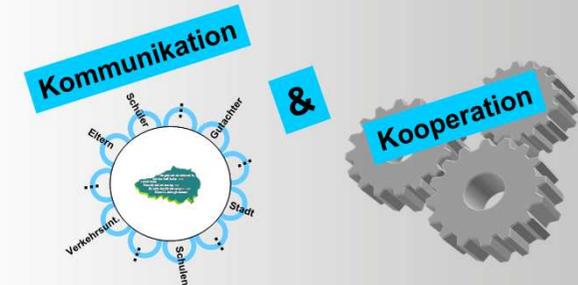
¹⁾ In der Regel werden Schüler mit Fußwegen < 1,5 km nicht als Fahrschüler berücksichtigt, aufgrund der topografischen Gegebenheiten in Lüdinghausen wird dieser Wert auf 2 km gesetzt.

²⁾ Aufgrund unterschiedlicher Präsenzzeiten (Blockunterricht, Einzelwochentage, Mehrfachmonatstage etc.) wird hier ein Durchschnittswert von 50% angesetzt.

• Workshops mit Schülern, Eltern (01.12.2015)



- Einzelgespräche mit Schulleitungen (10.12.2015)



Stichwort: Außenbereich
 Kurzbeschreibung: Zuwege im bes. Grundsch. Ki. sind zu lang. Zwei Buslinien für Grundschulbereich: Bus 100 & Bus 101

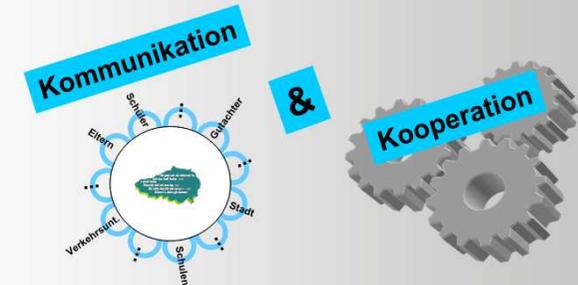
Stichwort: Zuweg
 Kurzbeschreibung: Bauerschaft Prekenbrock (Nordkirchen) Es gibt keine Möglichkeit (außer Auto) zu einer Bushaltestelle zu kommen, wo ein Bus nach LH fährt
 Quelle: Kinder
 Anwendungsbezug: Bushaltestelle Möllmann (Nck); Anschlussmöglichkeiten schaffen

Stichwort: Buslinien sollten klar beschrieben sein.
 Kurzbeschreibung: Es gibt mehrere Buswege für den Weg von LH nach Seppenrade, alle haben die gleiche Liniennummer, auch wenn die Busse nicht an den gleichen Haltestellen halten
 Quelle: Busweg, der an der Haltestelle anfährt Liniennummer haben

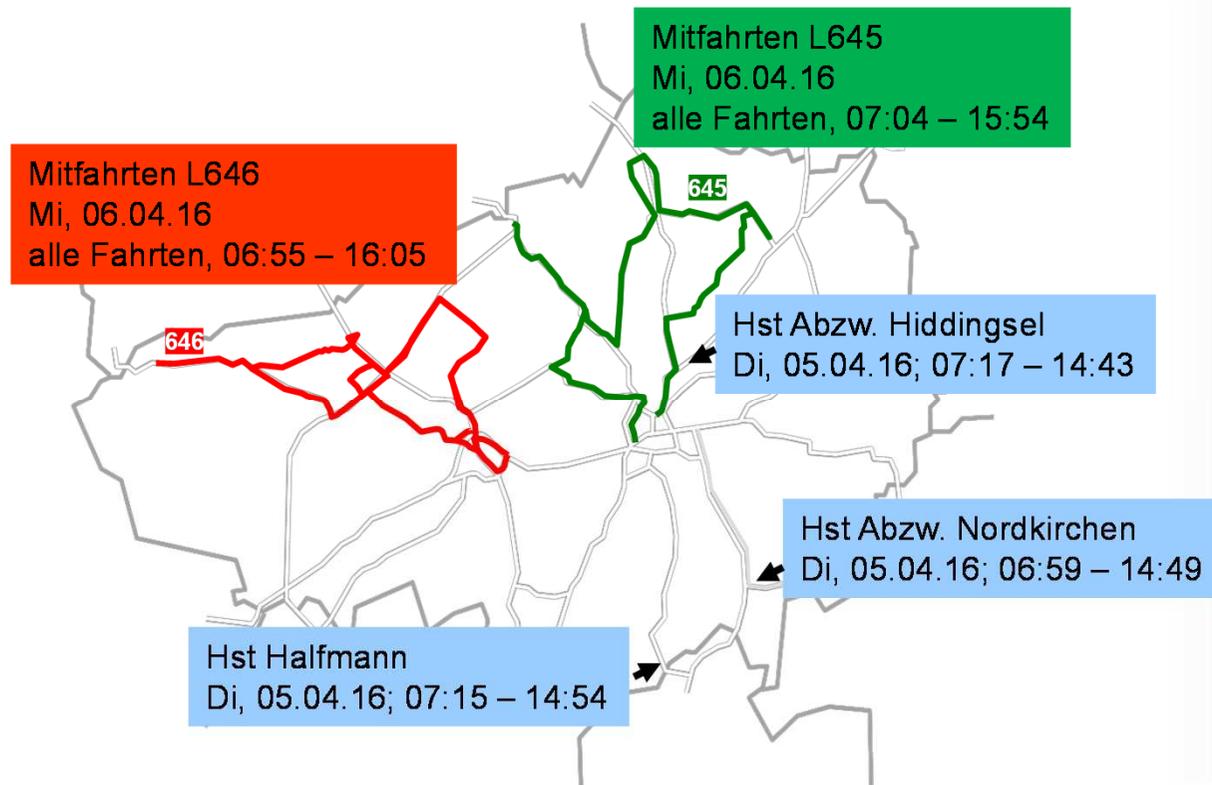
- Vereinfachte schriftliche Befragung der Schulleitungen

- Auswertung einer schriftlichen „Umfrage“ (von Schüler*innen) „zum Schulbusverkehr Olfen-Lüdinghausen“

- Wiederholte Rücksprachen mit der RVM



- Eigene Fahrgastzählungen an ausgewählten Querschnitten



• ÖPNV-Kosten und -Erträge

Kosten der Stadt	netto
Fahrbetrieb + Betriebsführung (RegioBus)	ca. 325.000 €
SchülerJahresKarten (o. Canisianum, BK)	ca. 800.000 €
Angerechnete sonst. Erträge der RVM	netto
Tickets (RegioBus) ¹⁾	ca. 154.000 €
Ausgleichszahlungen (§11a ÖPNVG, §148 SGB IX)	ca. 34.000 €
Unterdeckung	netto
Summe	ca. 937.000 €
Zzgl. ant. Unterdeckung NachtBus, BürgerBus, TaxiBus	ca. 17.000 €
Gesamt-Summe ²⁾	ca. 954.000 €

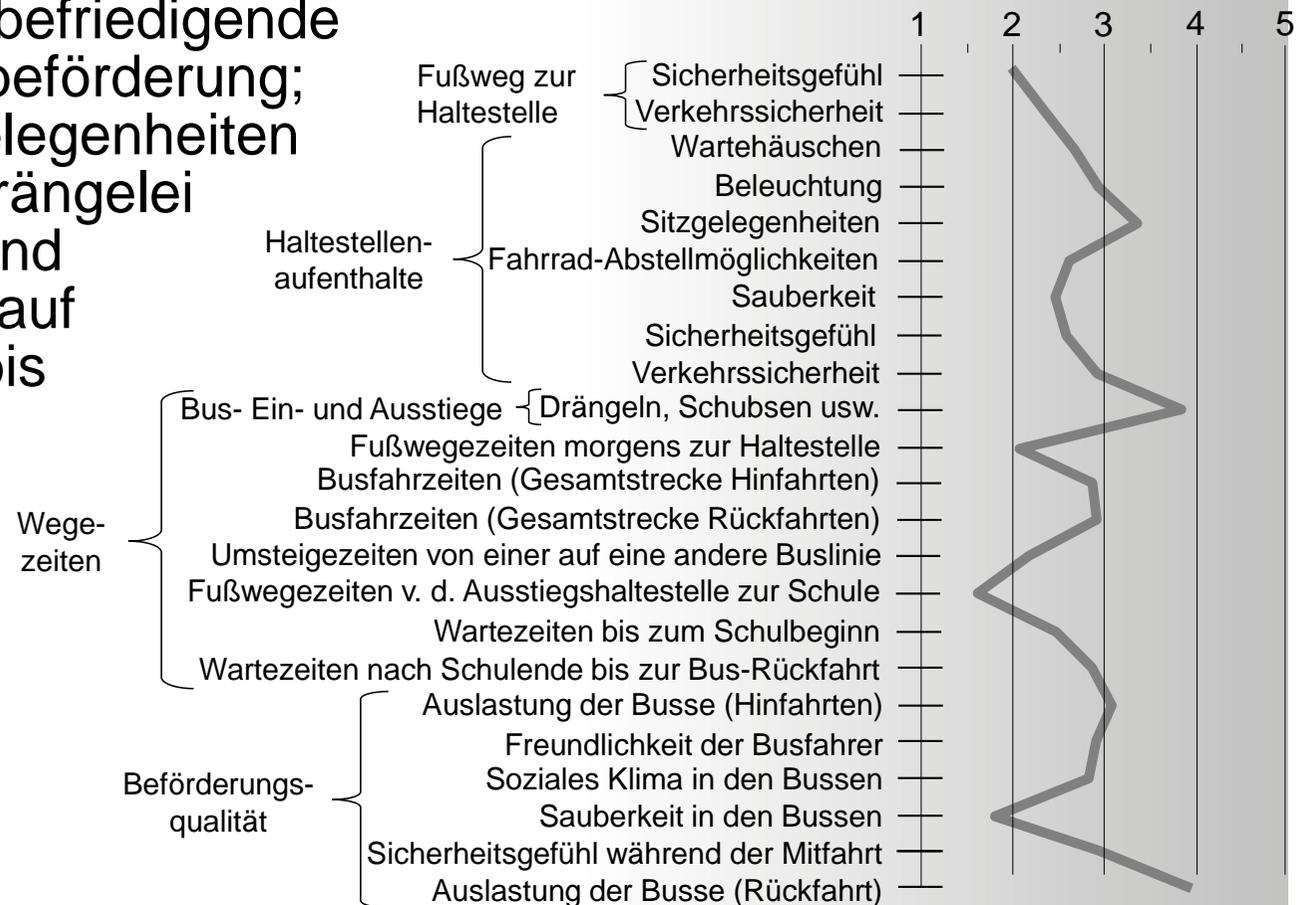
• Finanzierung aus dem Kommunalhaushalt

¹⁾ Anteilig zugewiesene Einnahmen für das Stadtgebiet Lüdinghausen

²⁾ Zzgl. Wegstreckenentschädigung, Sport-/ Badefahrten, Taxi-Beförderung, Verteiler Olfen, Buskosten Pestalozzischule (seit 2015)

• Generelle System-Bewertungen

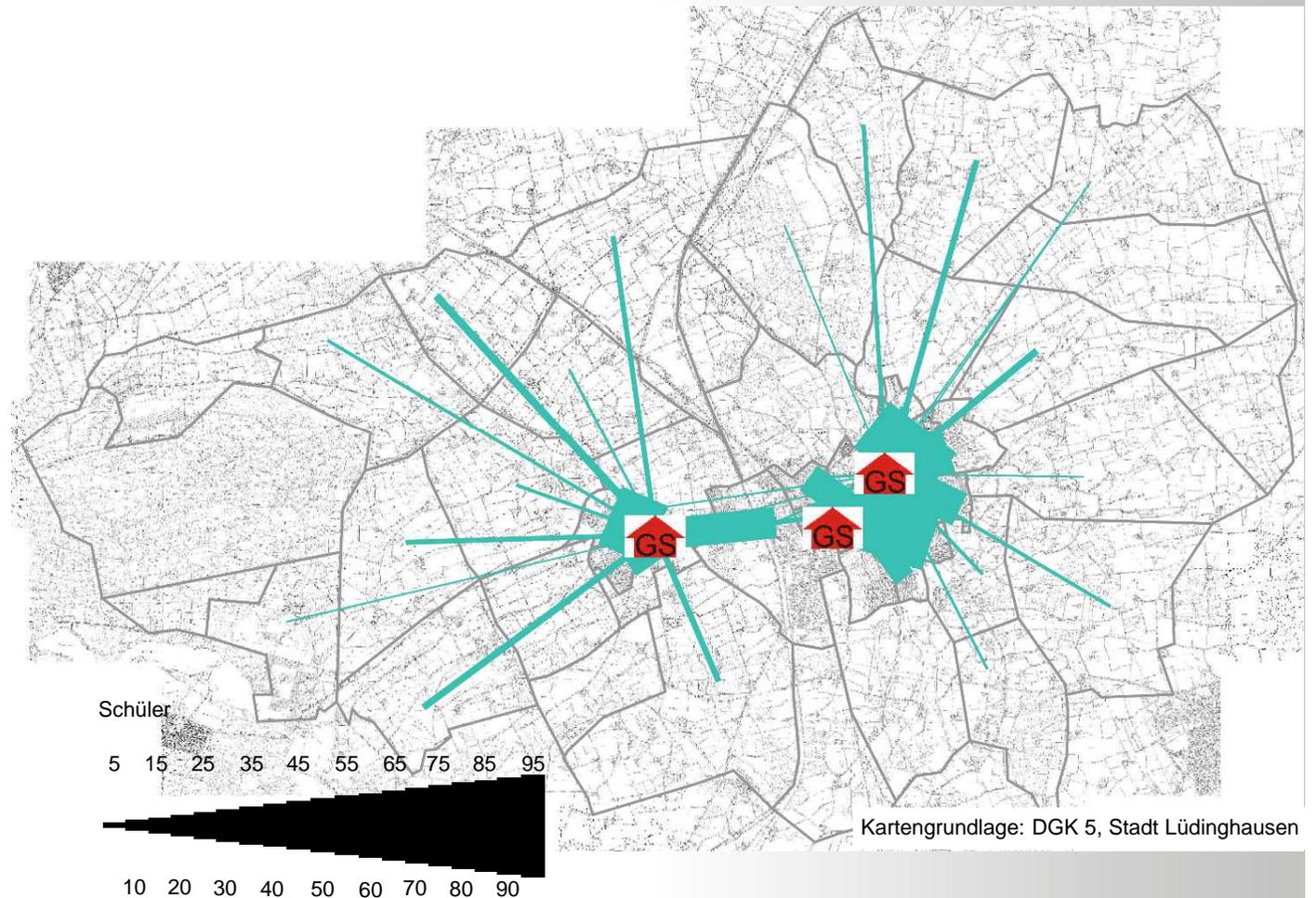
- In der Schüler*innen-Befragung¹⁾ bewerten 110 von 197 Antwortenden die Schülerbeförderung als beanstandungsfrei („soll so bleiben“)
- Auch die schriftliche Befragung der Schulleitungen²⁾ zeitigt insgesamt gute bis befriedigende Bewertungen der Schülerbeförderung; allein die fehlenden Sitzgelegenheiten an den Haltestellen, die Drängelei bei den Ein-/ Ausstiegen und die Auslastung der Busse auf den Rückfahrten werden bis zu ausreichend bewertet.



Mittelwerte nach Schulnoten (1 = generell in Ordnung bis 5 = generell nicht in Ordnung)

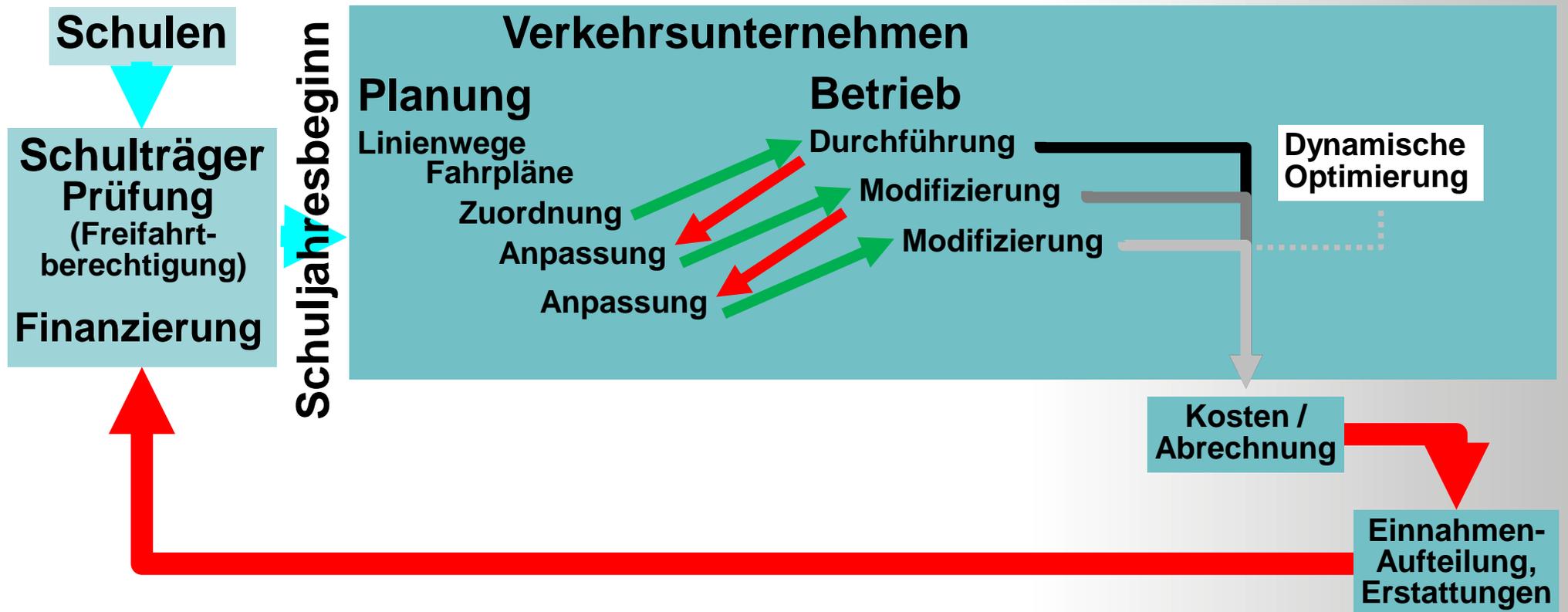
¹⁾ ... zur Bewertung der Schülerbeförderung Lüdinghausen - Olfen
²⁾ ... zu ihrer sensibilisierenden Einschätzung der Situation

• Quelle-Ziel-Relationen der Grundschüler*innen



- **Angebotsstrukturelle und wirtschaftliche Optimierung nach Planfällen**
 - 1) Adaption des „Olfener Modells“
 - 2) Fahrzeug(kosten)reduzierung durch gestaffelte Schulzeiten
 - 3) Synchronisation beweglicher Ferientage
 - 4) Synchronisation der Nachmittags-Unterrichtstage
 - 5) Modifizierung der Anschluss-Situation in Seppenrade
 - 6) Synchronisation mit Fahrplänen der Anschlusslinien
in den Nachbarkommunen
 - 7) Modifizierung der Fahrwege in Olfen
 - 8) Busbedienung (nur noch) auf den Hauptachsen /
Zu-/ Abbringer zu Fuß / mit dem Fahrrad
 - 9) Ergänzungen

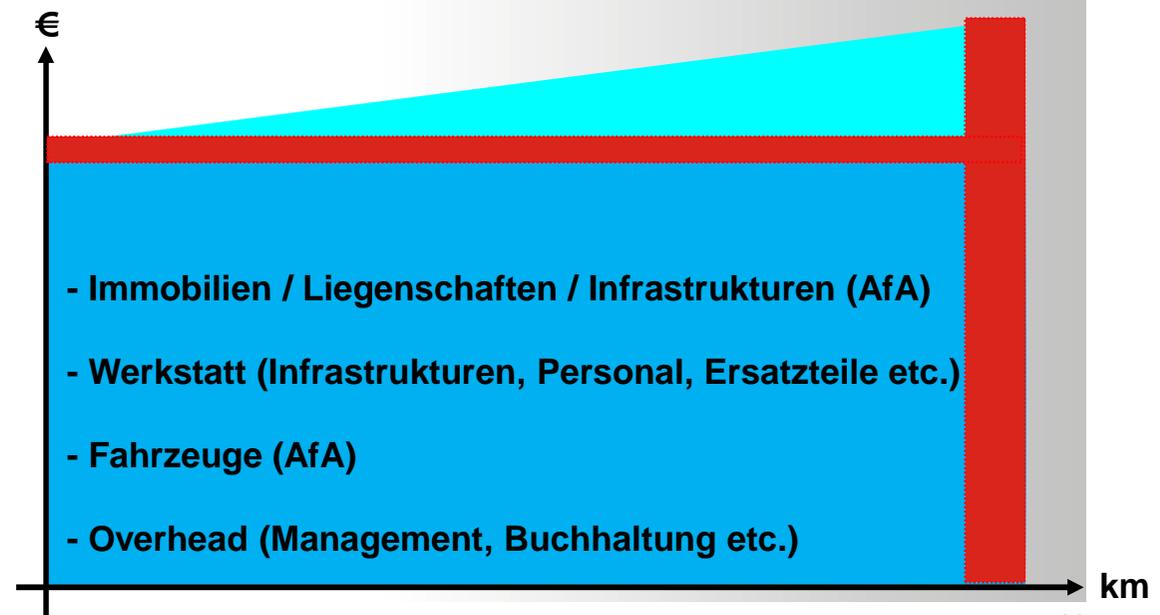
- **Planfall 1: Adaption des „Olfener Modells“?**
 - Die Kostensenkung aus schultäglichen Fahrwegvarianten ist nur gering!
 - Zum Verständnis: Prozess der Fahrleistungsoptimierung



- Substanzielle Anpassungen finden zu Schuljahresbeginn statt.
- Das Potenzial der nachgelagerten dynamischen Optimierung ist marginal.

• Planfall 1: Adaption des „Olfener Modells“?

- Die Kostensenkung aus schultäglichen Fahrwegvarianten ist nur gering!
- Es wird in der Praxis zudem partiell bereits ausgeschöpft.
 - Die Fahrer*innen kennen „ihre“ Kinder.
 - Sie fahren auf den Rückwegen zumeist nur die Haltestellen an, an denen Schulkinder aussteigen müssen.²⁾
 - Das Wissen um diese Realität geht in die Kalkulation der Verkehrsunternehmen ein.
- Bei Vergütung der Verkehrsunternehmen nach tatsächlich erbrachter Fahrleistung
 - ... steigen die Gesamtkosten je Km¹⁾
- Bei Pauschal-Vergütung
 - ... muss jedes Verkehrsunternehmen Wagniszuschläge kalkulieren.



¹⁾ ... weil die Fixkosten auf die reduzierte Leistung umgelegt werden müssen.

²⁾ Wo dies noch nicht geschieht, bedarf es entsprechender Anweisungen an das Fahrpersonal sowie ggf. korrigierter Liniengenehmigungen.

• Planfall 1: Adaption des „Olfener Modells“?

• Nutzen – Kosten

- In den ersten fünf Jahren würden die Investitions- und lfd. Kosten für fünf Busse in Lüdinghausen mind. 15.000 € / anno netto betragen.¹⁾

- Einschließlich der seitens des ZVM nicht bezifferten Kosten sind eher rd. 20.000 € netto pro Jahr anzusetzen.

- Dem stünde die theoretische Ersparnis von rd. 10.000 € gegenüber.

- Bei unwägbaren Folgekosten (Reparatur, Ersatz etc.) ist ab dem 6. Betriebsjahr theoretisch ein positiver Saldo möglich.

Position	netto
Hardware pro Jahr (Afa 5 Jahre)	5.000 €
Montage pro Jahr (Afa 5 Jahre)	5.200 €
Hosting pro Jahr	4.800 €
Summe pro 1. – 5. Jahr	15.000 €
<i>LH-Karte, einmalig</i>	? €
<i>Hst-Zuordnung, Eingabe, jährlich</i>	? €
<i>Internet-Flat, jährlich</i>	? €

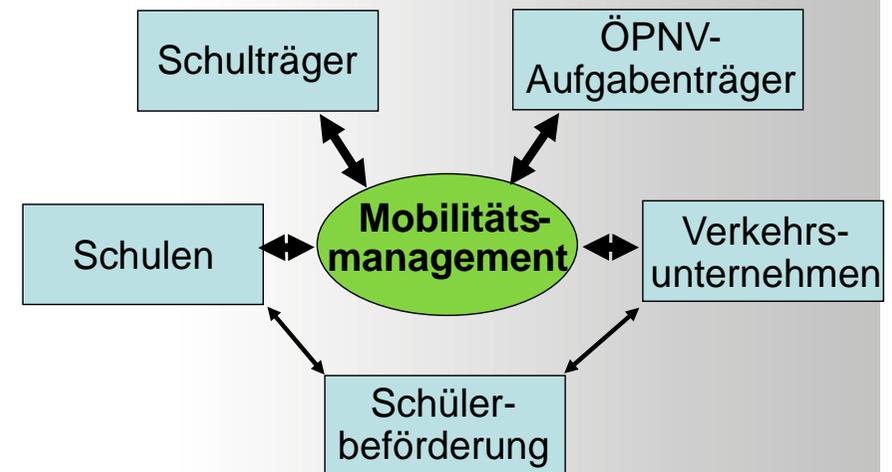
- **Das Geld für die Adaption des Olfener Modells kann man sich sparen - oder an anderer Stelle sinnvoll investieren!**

¹⁾ ZVM-Berechnung für 5 Busse; de facto müssten mind. 7 (allein auf den 600er Linien), insges. jedoch 13 - 18 zeitgleich eingesetzte Busse und ggf. 1 Reservefahrzeug) ausgestattet werden.

• Planfall 1: Adaption des „Olfener Modells“?

- Zur wirtschaftliche(re)n Schülerbeförderung in Lüdinghausen bedarf es keines „Olfener Modells“!
- Stattdessen sind zu empfehlen:
 - Regelmäßige Bereitstellung der Schülerdaten (Quelle-Ziel, anonymisiert) für das Folgeschuljahr an die Verkehrsunternehmen¹⁾
 - Zentrale, Software-gestützte Fahrplanung
 - Regionale Schulentwicklungsplanung - Nahverkehrsplanung
 - Regionale Schulzeitplanung - Fahrplanung
 - Jedwede Änderungen sollte erst **nach wechselseitiger Abstimmung** vorgenommen werden.

Schulisches Mobilitäts Management Lüdinghausen



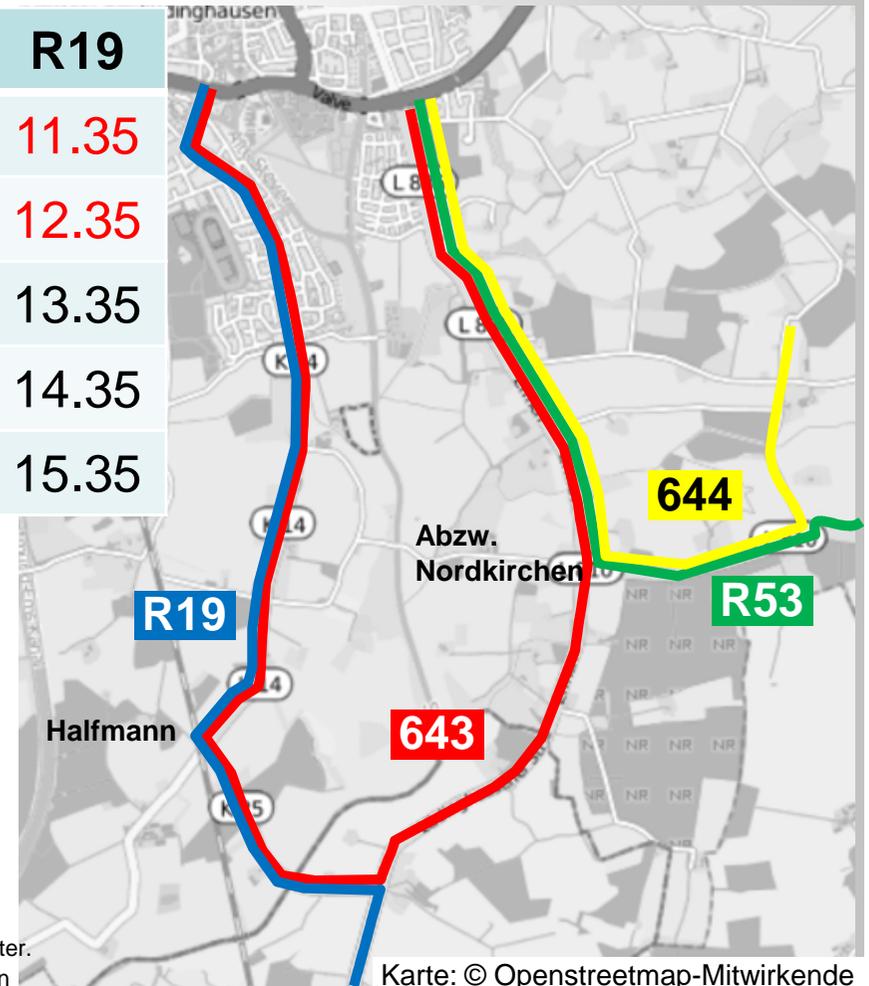
¹⁾ Zur Vermeidung etwaiger Wettbewerbsverzerrungen kommt eine Zentralstelle beim Kreis in Betracht.

• Planfall 1a: Wegfall der Linie 643 (wg. weitgehender Parallelbedienung)

• Voraussetzungen:

- Alle Fahrten über Busbf.
- R19 in gleicher Zeitlage wie die 643¹⁾
 - Verschiebung 11.35/12.35 auf 11.45/12.45¹⁾
 - Starthaltestelle: Ostwallschule
- Zus. Teil-Haltestellen einrichten²⁾
- R19 müsste an allen Haltestellen auf der Tüllinghofer Str. halten
- Insgesamt 6 Schüler*innen müssten morgens oder nachmittags die Tüllinghofer Str. queren³⁾
- Die Aufgabe der Linie 643 würde funktionieren und den Kommunalhaushalt um rd. 50.000 € / anno entlasten.⁵⁾

643	R19
11.48	11.35
12.48	12.35
13.38	13.35
14.11	14.35
15.20	15.35



¹⁾ Bei Bündelung der Wendezeiten in Lüdinghausen möglich; dann aber längerer Übergang von der S90 aus Münster.

²⁾ „Pieper“ → Innenstadt, „Abzw. Nordkirchen“ als zus. Ausstiegshaltestelle → Selm wg. unübersichtlichem Knoten

³⁾ Wie heute; betroffen wären 2 Grundschüler*innen (Hst. Gutschenkweg) und 4 Sekundarstufen-Schüler*innen (Hst. Gutschenkweg und Halfmann)

⁴⁾ Ca. 5 Min. Fahrzeitverlängerung

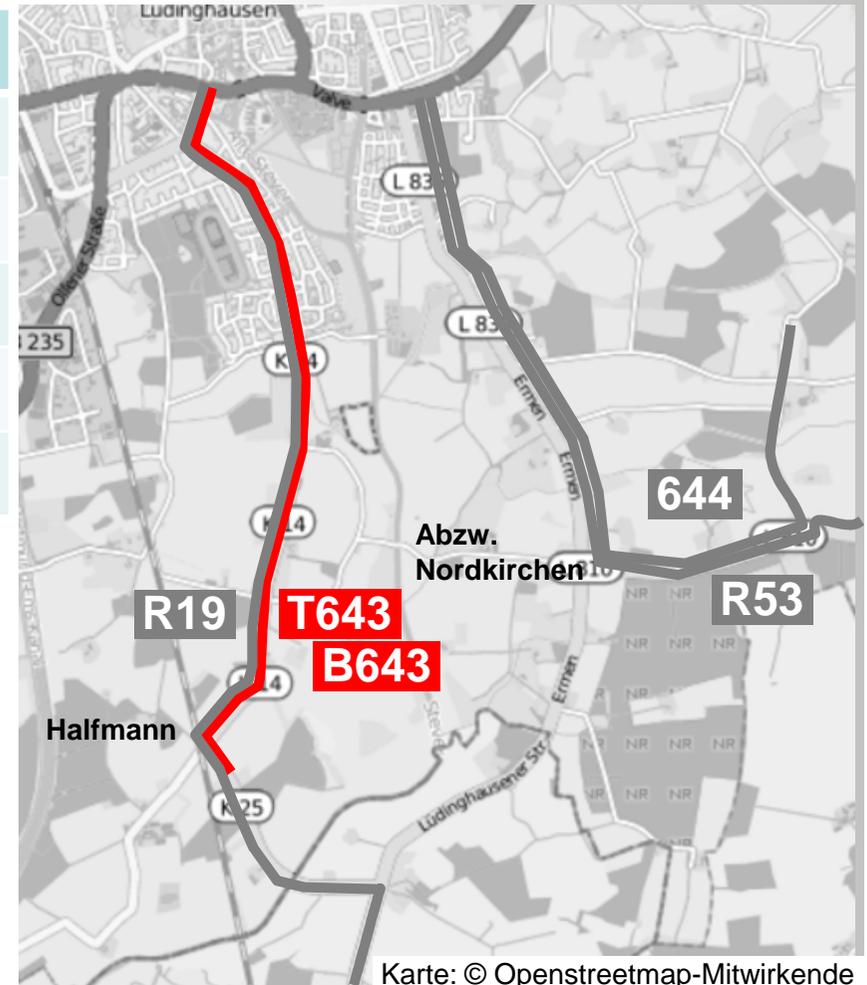
⁵⁾ Kostenspanne +/- 5.000 €, je nach tatsächlichem Zutreffen der angesetzten Schätzwerte; zudem werden nur die morgendlichen Hinfahrten mit einem separaten Bus, die Rückfahrten auf den Linien 642 / 644 in Umlauf-Kombination mit einem Bus gefahren.

• Planfall 1a: Wegfall der Linie 643 (weitgehende Parallelbedienungen)

• Alternativen:

- Ersatzangebot mit TaxiBus bis zur Haltestelle „Halfmann“
 - $\leq 10.000 \text{ € / anno}^1)$
 - Kostenminderung ca. 40.000 €
- Ggf. kommt die Beförderung mit BürgerBussen in Betracht.
 - Kostenminderung ca. 45.000 €²⁾
- Im Freistellungsverkehr würde zudem die Finanzierung der SchülerJahreskarten entfallen: rd. 3.500 €.³⁾
- Ggf. kann auch die (kumulierte) Eigenfahrleistung von Eltern erstattet werden⁴⁾
 - $\leq 1.000 \text{ € / anno}^4)$
 - Kostenminderung ca. 45.000 €

T643
11.48
12.48
13.38
14.11
15.20



Karte: © Openstreetmap-Mitwirkende

¹⁾ Ca. 4 km, 3,00 €/km, 4 tägl. Fahrten, 190 Schultage, Betriebsführung

³⁾ 6 Schüler*innen á 566 € / anno

²⁾ Gesch. Kostendeckungsbeitrag BürgerBus: ca. 2.000 € / anno

⁴⁾ Gem. § 16 SchuFakVO = 0,13 €/km und 0,03 € je weiterem mtgenommenem Kind

• Planfall 2: Fahrzeug(kosten)reduzierung durch gestaffelte Schulzeiten

- Grundsätzliche Option

- Komplexe Detailuntersuchungen erforderlich, die

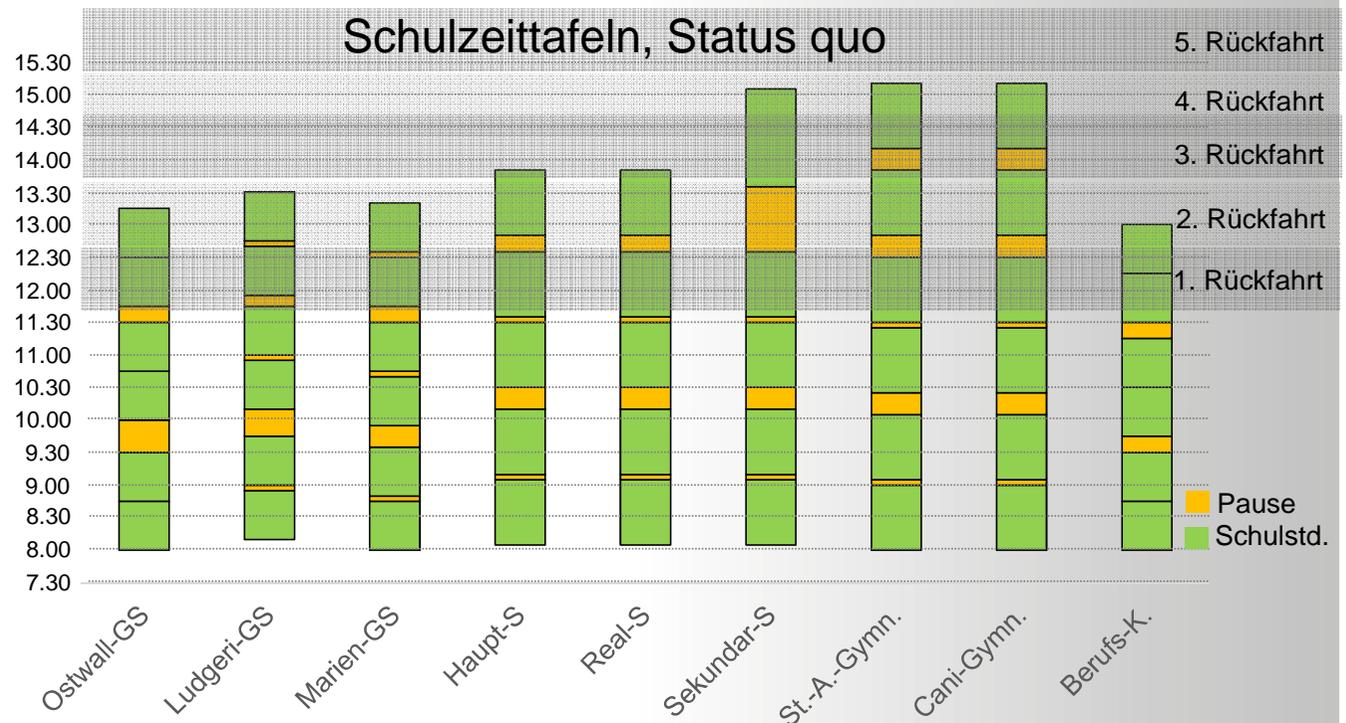
- den Rahmen der vorliegenden Konzeption übersteigen,

- erst dann angezeigt sind, wenn weitere strukturelle Rahmenbedingungen (z.B. die vollständige Etablierung der Sekundarschule,

die Fertigstellung der Leistungssporthalle sowie der Sporthalle am Schulzentrum) abgeschlossen sind,

- sinnvollerweise

in regionaler Abstimmung durchzuführen sind.

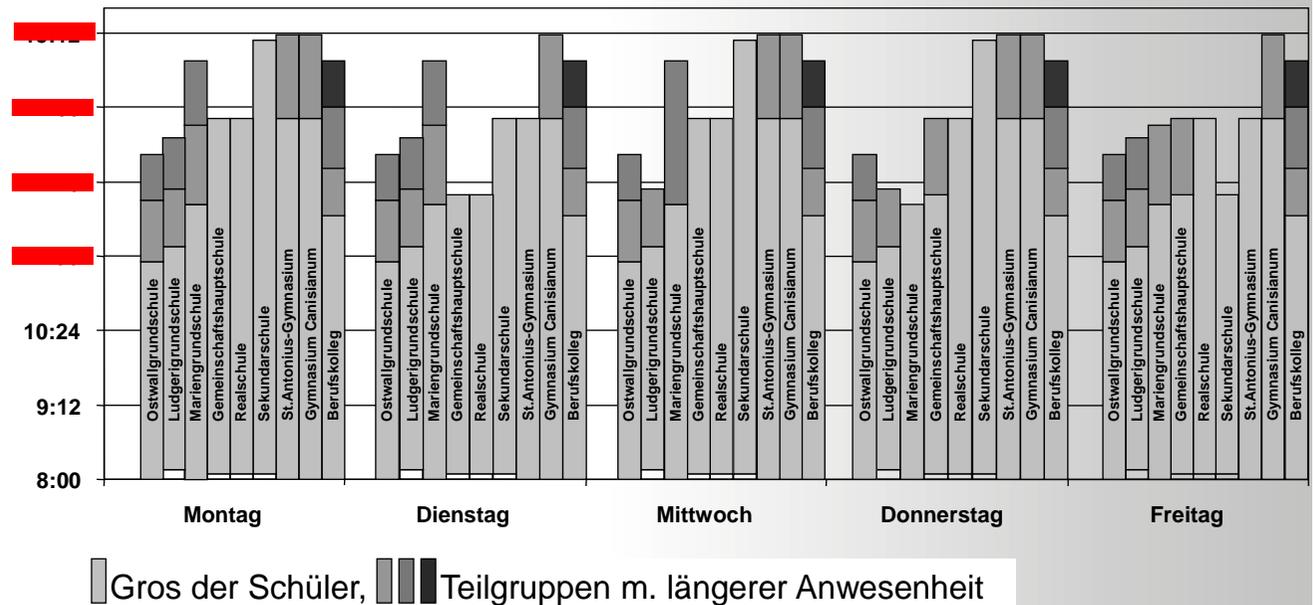


- **Planfall 3: Synchronisation beweglicher Ferientage**

- Gegenstandslos, weil in Lüdinghausen bereits bewährte Praxis

- **Planfall 4: Synchronisation der Nachmittags-Unterrichtstage**

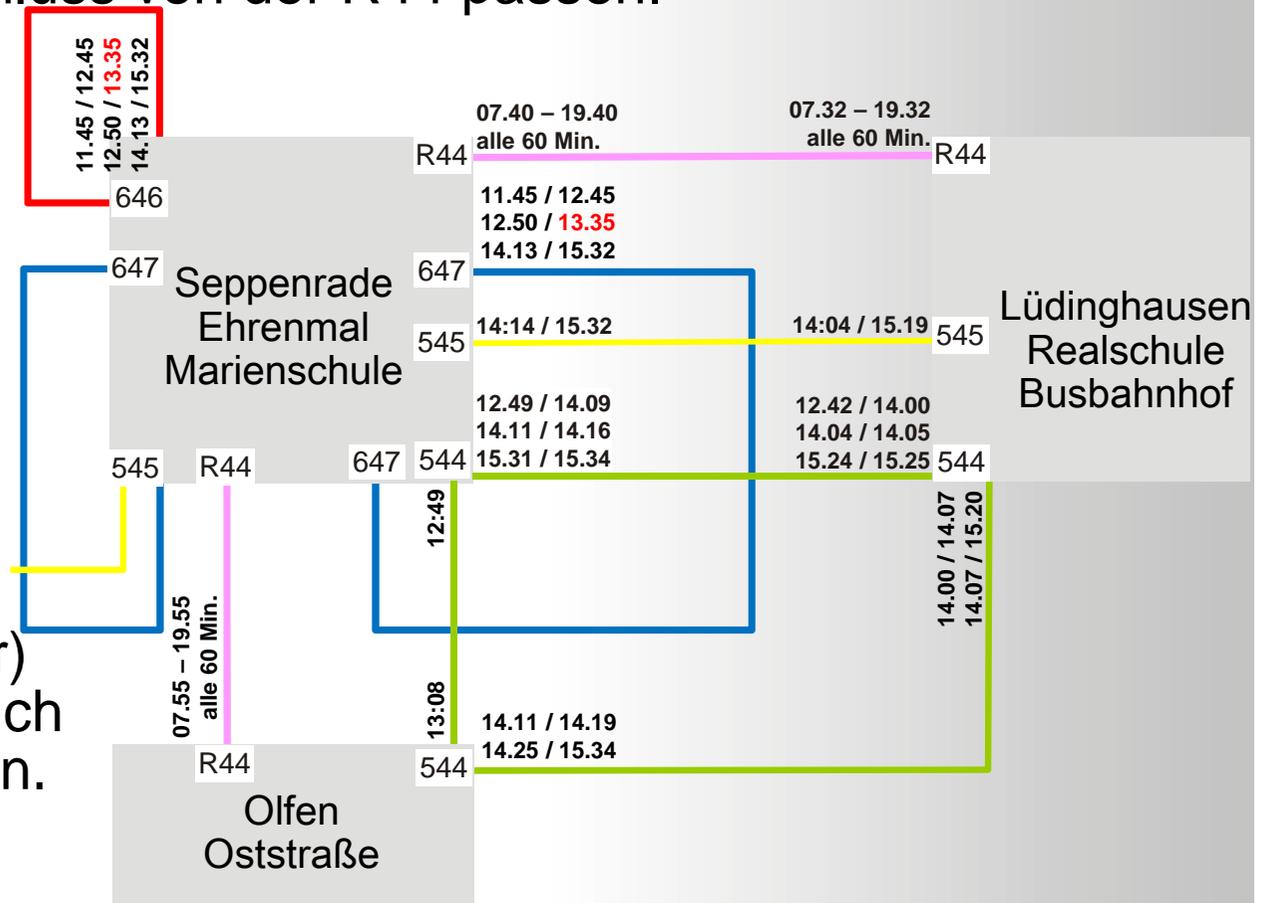
- Gegenstandslos, weil in Lüdinghausen bereits bewährte Praxis
- Daran orientieren sich die Fahrplanlagen für die Rückfahrten.



• Planfall 5: Modifizierung der Anschlusssituation in Seppenrade

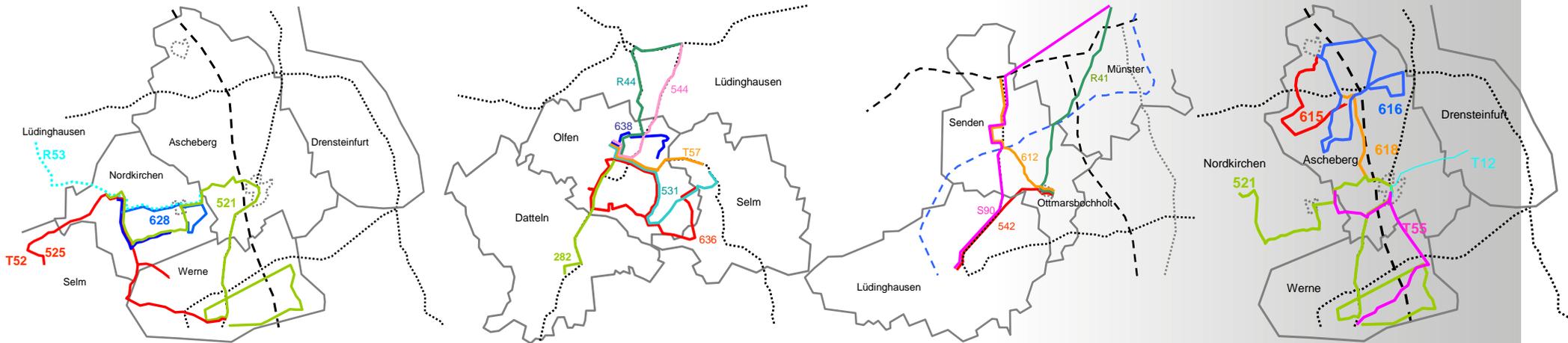
- Unter Normalbedingungen passen die Anschlüsse in Seppenrade.¹⁾
- Allein die Abfahrt 646 / 647 um 13.35 wäre sinnvoll auf 13.40 zu legen, dann würde auch der Anschluss von der R44 passen.

- In den Workshops wurde wiederholt die fehlende Kommunikation zwischen den Bussen bemängelt.
 - Unternehmensspezifische Betriebsfunksysteme sind dafür ursächlich.
 - Bis zu einer notwendigen technischen Lösung sollten die Fahrer*innen verpflichtet werden, (nicht nur) in Seppenrade grundsätzlich die Anschlüsse abzuwarten.



¹⁾ Probleme resultieren wohl daraus, dass Busfahrer in Lüdinghausen auf Nachzügler warten und dadurch die Anschlüsse in Seppenrade verpassen.

- **Planfall 6: Synchronisation mit Fahrplänen der Anschlusslinien in den Nachbarkommunen**
 - Die Anschlüsse in den Nachbarkommunen passen nur punktuell



	Ankunft L523 Hst. Nordkirchen		
Anschlussmöglichkeiten	12:57	14:17	15:32
Anschluss L525 (Südkirchen/Werne)	13:00	14:17	15:32
Anschluss 521 (Capelle/Werne)	13:20 (L628)	14:20	16:35
Anschluss L628 (Südkirchen/Capelle)	13:20 (Di+Fr)	14:55 (Mo,Mi,Do)	16:35 (Do)

	Ankunft L544 Hst. Offen Oststr.		
Anschlussmöglichkeiten	13:08	14:11	15:34
Anschluss 282	13:57	14:57	15:57
Anschluss 531	13:12	14:30	-
Anschluss 636 (tel. Anmeldung)	13:15	15:08	-
Anschluss 638 (tel. Anmeldung)	13:17	15:08	-
Anschluss T57 (tel. Anmeldung)	13:18	15:18	16:18

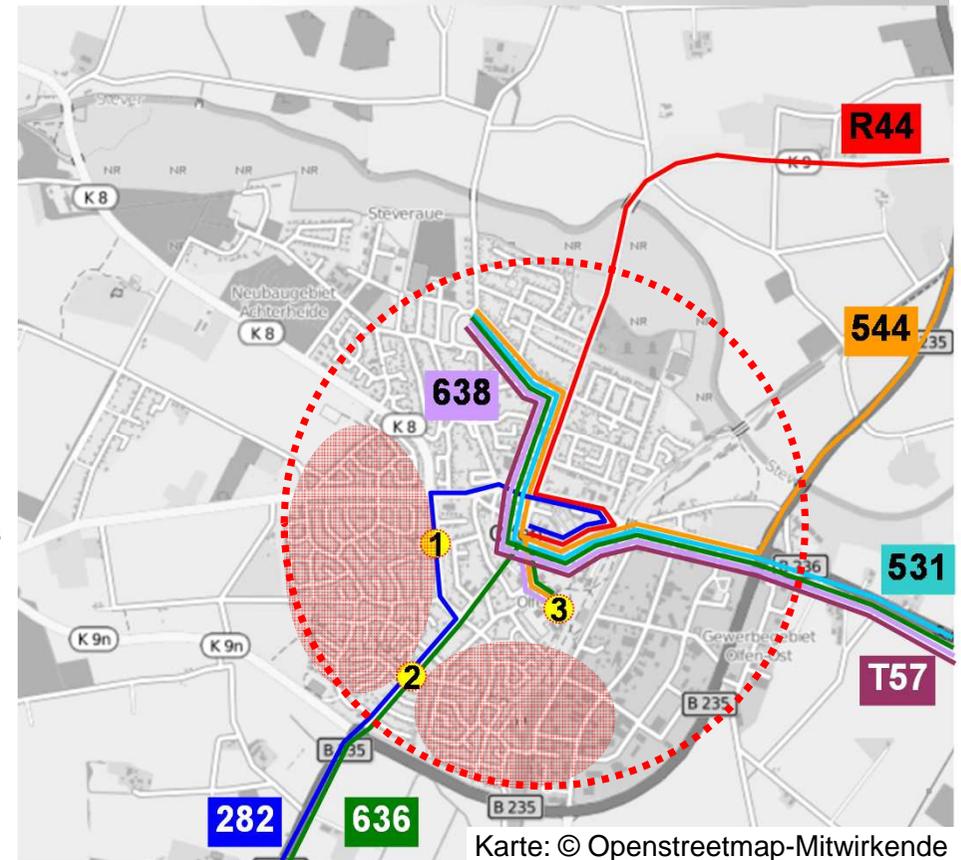
	Ankunft L542 Hst. Lüdingh. Str.	
Anschlussmöglichkeiten	14:19	15:39
Anschluss 612	14:25	16:25
Anschluss R41	14:56	15:56

	Ankunft L512 Hst. Schulzentrum Ascheberg		
Anschlussmöglichkeiten	13:04	14:23	15:39
Anschluss L616	13:30	-	15:59
Anschluss L618	13:20	-	15:45

- Eine Optimierung setzt Anpassungen der dortigen Schulzeiten voraus.
- Das ist nur in regionaler Abstimmung möglich.

• Planfall 7: Anschluss- und Erschließungsverbesserung in Olfen

- In den Workshops sowie in der Schüler*innen-Befragung reklamierte Fahrwegänderungen in Olfen zugunsten einer besseren (umstiegsfreien) Erschließung des westlichen / südlichen Zentralortes sind theoretisch denkbar.¹⁾
- Dagegen sprechen:
 - Tangierte Konzessionsrechte der Linie 282 auf der K 8 (Eckernkamp)
 - Zusätzliche Betriebskosten zu Lasten der Stadt Lüdinghausen²⁾
 - Ausgehend von der Haltestelle Oststr. ist der gesamte Zentralort in einem Luftlinienradius von rd. 800 m  erschlossen; einschließlich etwaiger Umwege sind die Fußwege für Schüler*innen im Zentralort max. 1.500m lang. Das ist zumutbar!³⁾



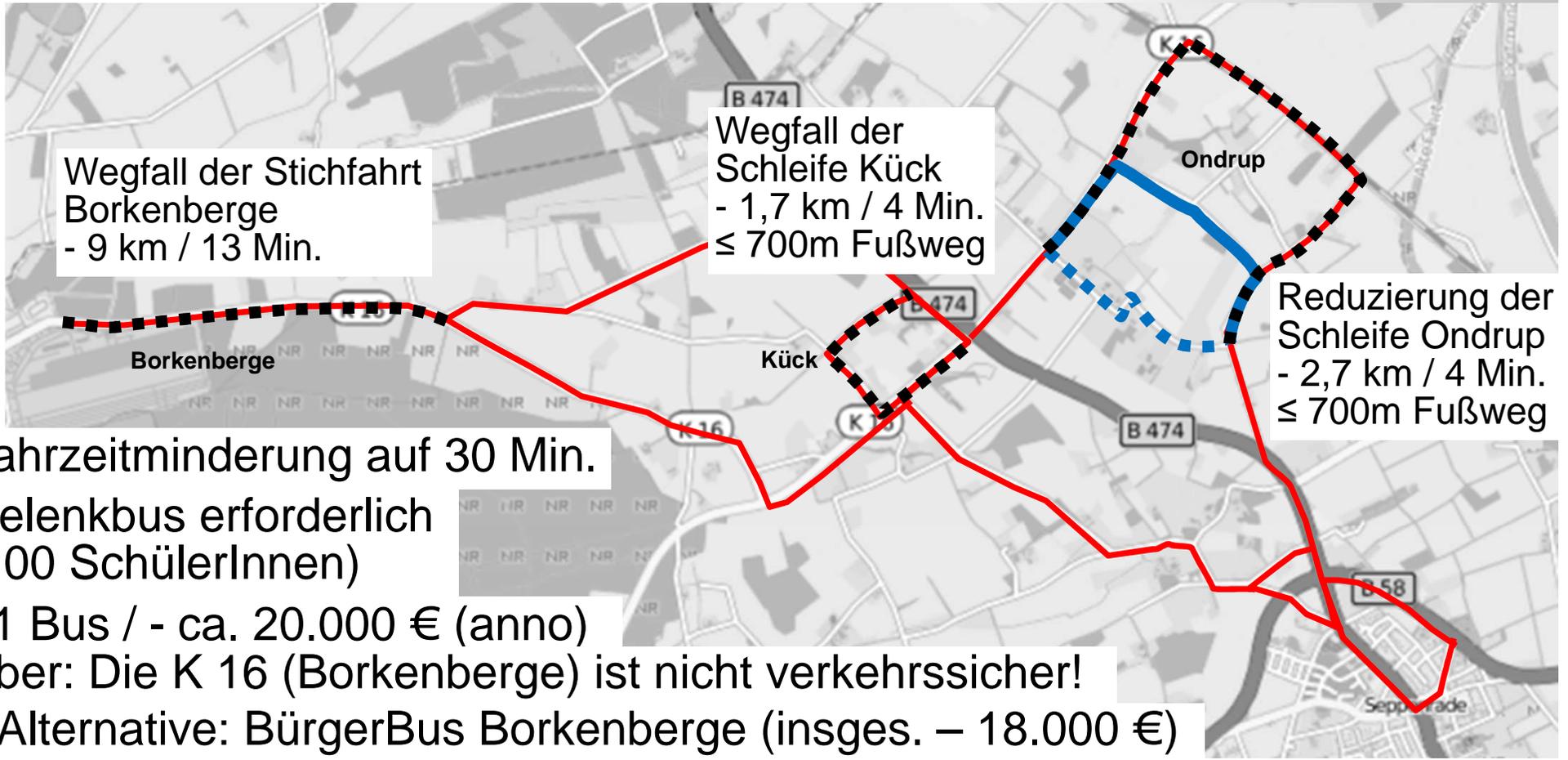
Karte: © Openstreetmap-Mitwirkende

¹⁾ Ohne Kenntnis anderweitiger Umlaufbindungen wäre dies nach Fahrplanlage möglich.

³⁾ Verkehrssicherheitsrelevante Beeinträchtigungen sind nicht bekannt.

²⁾ ... weil solche Ergänzungsfahrwege im Nahverkehrsplan nicht ausgewiesen sind, insofern kommt nur die Form freigestellter Schülerverkehre in Betracht.

- **Planfall 8: Busbedienung (nur noch) auf den Hauptachsen - Zu-/ Abbringer zu Fuß / mit dem Fahrrad**
- Fahrzeit morgens 51 Min./ 2 Busse, mittags 37 Min. (12.47 / 12.52 = 2 Busse)



- Fahrzeitminderung auf 30 Min.
- Gelenkbus erforderlich (100 SchülerInnen)
- - 1 Bus / - ca. 20.000 € (anno)
- Aber: Die K 16 (Borkenberge) ist nicht verkehrssicher!
- Alternative: BürgerBus Borkenberge (insges. – 18.000 €)

• Falsche Abfahrtszeiten

- Zu den in den Workshops wiederholt vorgetragenen Hinweisen sowohl hinsichtlich zu früher als auch zu später Abfahrtszeiten nach Schulschluss¹⁾ ist Folgendes anzumerken:
 - ≤ 20 Min. Übergangszeit zw. Schulschluss u. Rückfahrt sind zumutbar!
 - In 9 von 53 Rückfahrten nach Regelschulschluss ist die Differenz > 20 Min., davon bei 2 Rückfahrten > 30 Min.

	Schul- schluss	Abfahrten														
		512	523	542	544 S	544 O	545	548	642	643	644	645	646	647	R44	R53
Haltestelle	11:25	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	11:49	X	X	X	X
St. Antonius	12:30	12:40	12:40	X	12:35	12:35	X	X	X	X	X	12:54	X	X	X	X
Gymnasium	13:50	14:00	14:00	14:08	14:00	14:00	X	X	X	X	X	14:18	X	X	X	X
	15:10	15:15	15:15	15:15	15:15	15:15	X	X	X	X	X	15:25	X	X	X	X
Haltestelle	11:30	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Realschule	12:35	X	X	X	12:42	12:42	X	X	12:43	X	12:54	12:50	X	X	X	X
	13:50	X	X	X	14:00	14:00	14:04	X	14:15	X	14:15	14:14	X	X	X	X
	15:05	X	X	X	15:19	15:22	15:19	X	15:20	X	15:15	15:15	X	X	X	X
Haltestelle	11:25	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	11:33	11:28
Busbahnhof	12:30	12:45	12:46	X	12:40	12:40	X	13:30	12:40	X	12:50	12:46	X	X	12:33	13:28
	13:50	14:05	14:05	14:05	14:06	14:07	14:06	14:05	14:18	X	14:11	14:10	X	X	14:33	14:28
	14:00									X			X	X		
	15:10	15:21	15:21	15:25	15:24	15:20	15:24	15:15	15:23	X	15:20	15:20	X	X	15:32	15:28

- Zusatz-Fahrten nur mit ZusatzBussen bzw. ZusatzKosten möglich!

¹⁾ Abfahrtszeit zu früh nach Kurzunterricht, Wunsch nach regulären Abfahrtszeiten, Abfahrtszeiten nach Schulschluss zu knapp (642/643), lange Wartezeiten nach Schulschluss (20 Min. bei 544 Richtung Olfen; 60 Min. Wartezeit bei 512 Canisianum - Ascheberg), häufig verspätete Abfahrt durch Warten auf Nachzügler (S31 Olfen – Vinnum), fehlende Anbindung bei früherem Schulschluss (544 Realschule LH – Olfen), dann 60 Min. bis zur nächsten Abfahrtszeit warten

• **Unpünktliche und zu frühe Abfahrten**

• In den Workshops reklamiert:

- 544 Olfen - LH: Unpünktliche Busse = fehlende Anschlüsse, nachmittags z.T. auch „überfüllte“ Busse
 - R44 LH – Olfen: Zu frühe Abfahrt (Schulschluss 12.30, planmäßige Abfahrt 12.34, reale Abfahrt 12.30)
 - 544 LH – Olfen: Zu lange Wartezeiten nach Scholende (13:50 Schulschluss, 14:10 Abfahrt), b) Unpünktlichkeit, c) sehr stark überfüllt, Ausweichmöglichkeiten (R44 + 544) fahren Umweg über Seppenrade
 - 531 Olfen – Vinnun: Spätere Abfahrt mit langen Wartezeiten an der Einstiegshaltestelle
-
- Verkehrsunternehmen müssen ihre Fahrer*innen (regelmäßig) zu genehmigungskonformem Verhalten anhalten.

- **Zu frühe oder zu späte Ankunft an den Schulen**

- In den Workshops reklamiert:

- Ankunft an der Realschule entweder zu früh (07:38) oder erst nach Unterrichtsbeginn (642/643 Mevenkamp – Realschule LH)
 - Lt. Fahrplan passen die Ankunfts- und Schulbeginn-Zeiten.

- **Erschließungsdefizite beseitigen**

- Die Beseitigung des in den Workshops reklamierten Erschließungsdefizites in Lüdinghausen-Berenbrock¹⁾ durch eine Stichfahrt bis „Am Kanal“ funktioniert nicht, weil eine Wendemöglichkeit fehlt.
- Dem in den Workshops vorgetragenen Wunsch nach auf den Hin- und Rückwegen stets gleichen Linienwegen (in Olfen) widerspricht das Wirtschaftlichkeitsgebot nachfrageadäquat optimierter Beförderung²⁾



Karte: © Openstreetmap-Mitwirkende

¹⁾ Grundschüler müssen über K17 (Bahnübergang, Kanalbrücke) bis Hast. Schomakers Schüler wechseln nach Selm, weil sich die Verkehrsunternehmen so „uneinsichtig“ zeigen.

²⁾ Vgl. Planfall 1

• Aufgabe der Haltestelle Realschule

- Hinreichende Kapazitäten am Busbahnhof

- Zumutbare und verkehrssichere Fußwege über die Tüllinghofer Str. und den Fußweg über die Vischeringsteve



- Reduzierte Fahrzeiten im Linienverlauf / Fahrplansicherheit

	Schul-schluss	Ankunft Busbf.	Abfahrt an der Haltestelle Busbahnhof														R44	R53	
			512	523	542	544 S	544 O	545	548	642	643	644	645	646	647				
Haltestelle Realschule	11:30	11:40	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	11:33	11:28
	12:35	12:45	12:45	12:46	X	12:40	12:40	X	13:30	12:40	X	12:50	12:46	X	X	X	X	12:33	13:28
	13:50	14:00	14:05	14:05	14:05	14:06	14:07	14:06	14:05	14:18	X	14:11	14:10	X	X	X	X	14:33	14:28
	15:05	15:15	15:21	15:21	15:25	15:24	15:20	15:24	15:15	15:23	X	15:20	15:20	X	X	X	X	15:32	15:28

- passend
- Abfahrt zu knapp
- Wartezeiten >15 Min.

- Busbesetzung und Blockade für die Kinder, die in Seppenrade den Anschluss benötigen, wären reduziert.

- Der Schulstandort Lüdinghausen ist attraktiv -
die Schüler*innen-Beförderung auf hohem Niveau.
- Wirtschaftliche und angebotsstrukturelle Optimierungen gehen nahezu „zwangsweise“ einher mit Niveau-Senkungen.
- **Planfall 1: Adaption des „Olfener Modells“**
 - Kein Olfener Modell, sondern **SchuliMM Lüdinghausen**
 - Wegfall der Linie 643 (**Planfall 1a**) wäre wirtschaftlicher
- **Planfall 2: Fahrzeug(kosten)reduzierung durch gestaffelte Schulzeiten**
 - Zu gegebener Zeit sollte eine Detailuntersuchung durchgeführt werden.
- **Planfall 3: Synchronisation beweglicher Ferientage**
- **Planfall 4: Synchronisation der Nachmittags-Unterrichtstage**
 - Beides gegenstandslos, weil in Lüdinghausen bereits bewährte Praxis
- **Planfall 5: Modifizierung der Anschlusssituation in Seppenrade**
 - Kommunikation zw. den Bussen erforderlich
- **Planfall 6: Synchronisation mit Fahrplänen von Anschlusslinien
in den Nachbarkommunen**
 - Regionale Schulzeitplanung erforderlich

- **Planfall 7: Anschluss- und Erschließungsverbesserung in Olfen**
 - Zumeist gegenstandslos
- **Planfall 8: Busbedienung (nur noch) auf den Hauptachsen -**
 - - ca. 18.000 € - 20.000 € **Zu-/ Abbringer zu Fuß / mit dem Fahrrad**
- **Ergänzungen**
 - Asynchrone Schul- und Fahrzeiten sind selten zu verzeichnen.
 - Es ist Sache der Verkehrsunternehmen, ihr Fahrpersonal zu pünktlichen Abfahrtszeiten anzuhalten.
 - Zur besseren Verbindung zwischen Bf und Innenstadt wird die Errichtung einer multimodalen MobilStation empfohlen.
- Die **Potenziale einer abgebotsstrukturellen und wirtschaftlichen Schülerbeförderung** lassen sich am effizientesten mittels **regionaler Schulentwicklungsplanung /-zeitstaffelung und regionaler Nahverkehrsplanung** ausschöpfen.
- Auch punktuelle Änderungen der Schulstrukturen (Standorte und Zeiten) sollten stets erst **nach vorheriger Abstimmung** mit den Verkehrsunternehmen erfolgen.

Der „Wert“ eines attraktiven Schulstandortes kommt u.a. auch in der Qualität der Schüler*innen-Beförderung zum Ausdruck.



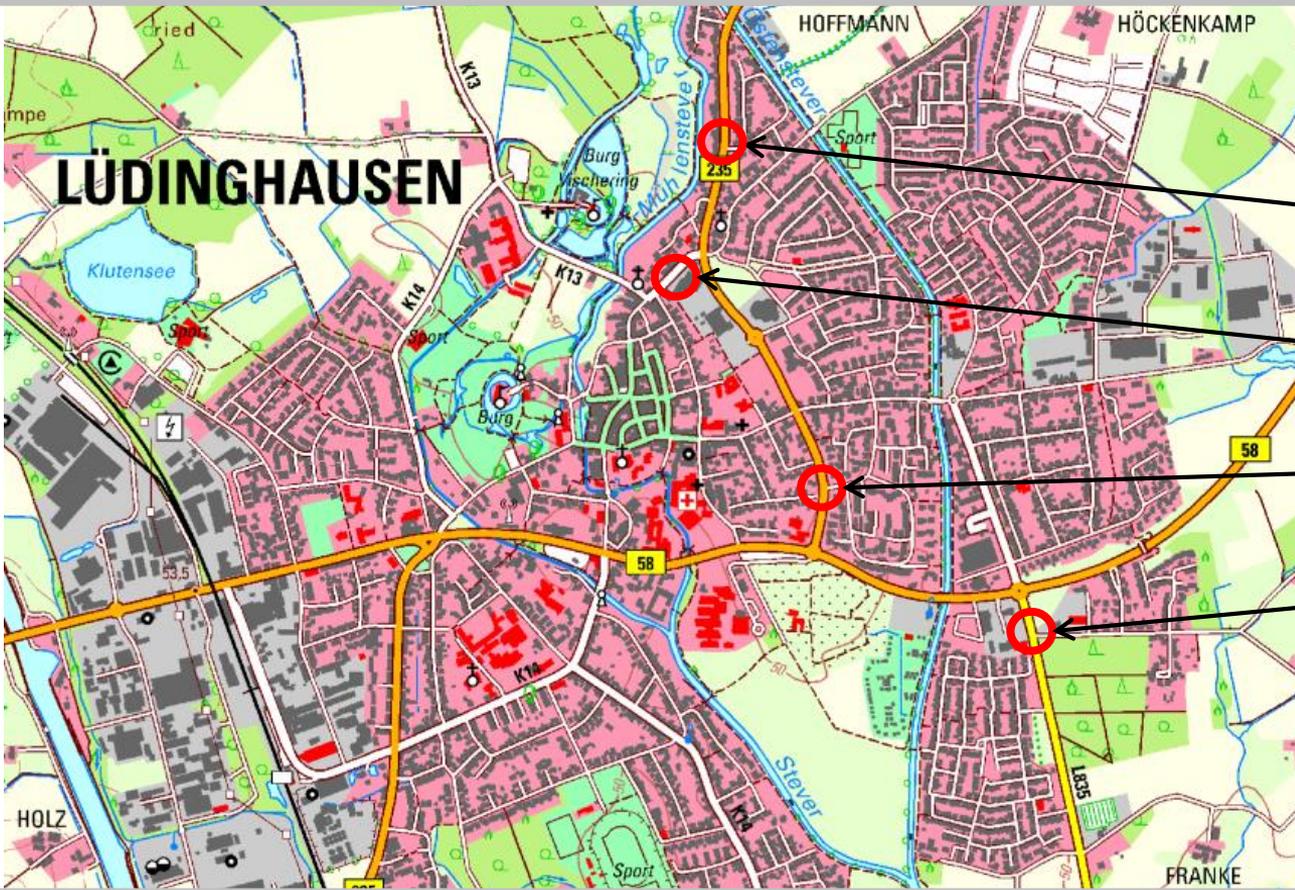
Barrierefreie Umgestaltung von Bushaltestellen - Ausführungsplanung -

20.09.2016

Grundlagen (Bsp. St. Antonius)



Übersicht Lüdinghausen



Eichendorffring
(Sendener Straße)

Abzweig Vischering
(Münsterstraße)

Azaleenstraße
(Konrad-Adenauer-Str.)

Stadtstannenweg
(Selmer Straße)

Quelle: tim-online.nrw.de

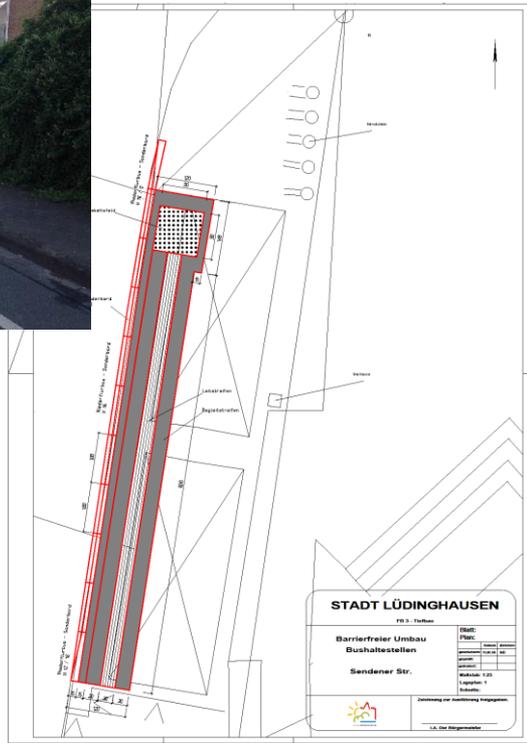
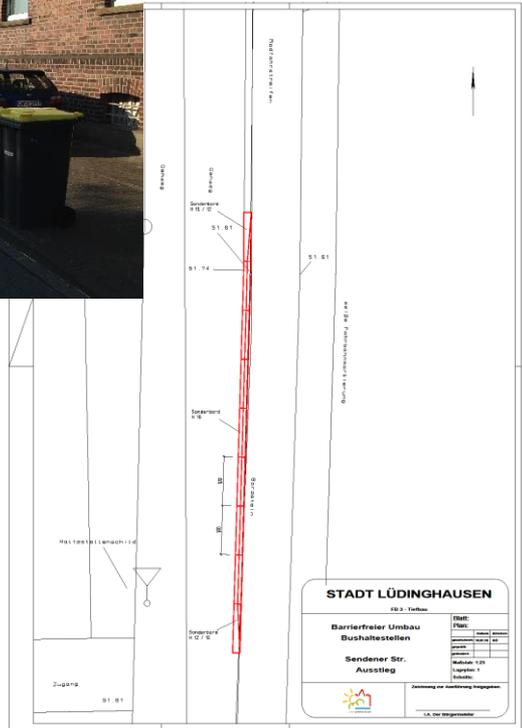
Übersicht Seppenrade



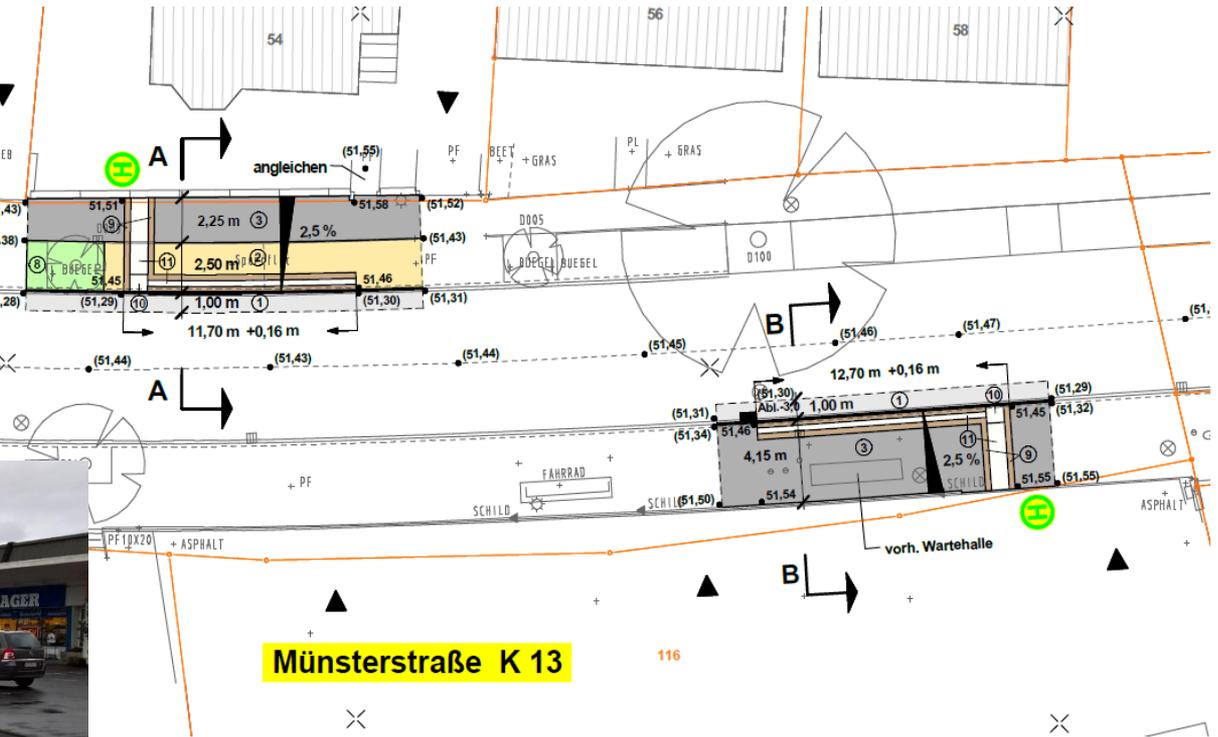
- Vogelrute
(Halteener Straße)
- Mollstraße
- Sträter
(Große Busch/Hüwel)
- Hauptstraße
- Datteler Straße

Quelle: tim-online.nrw.de

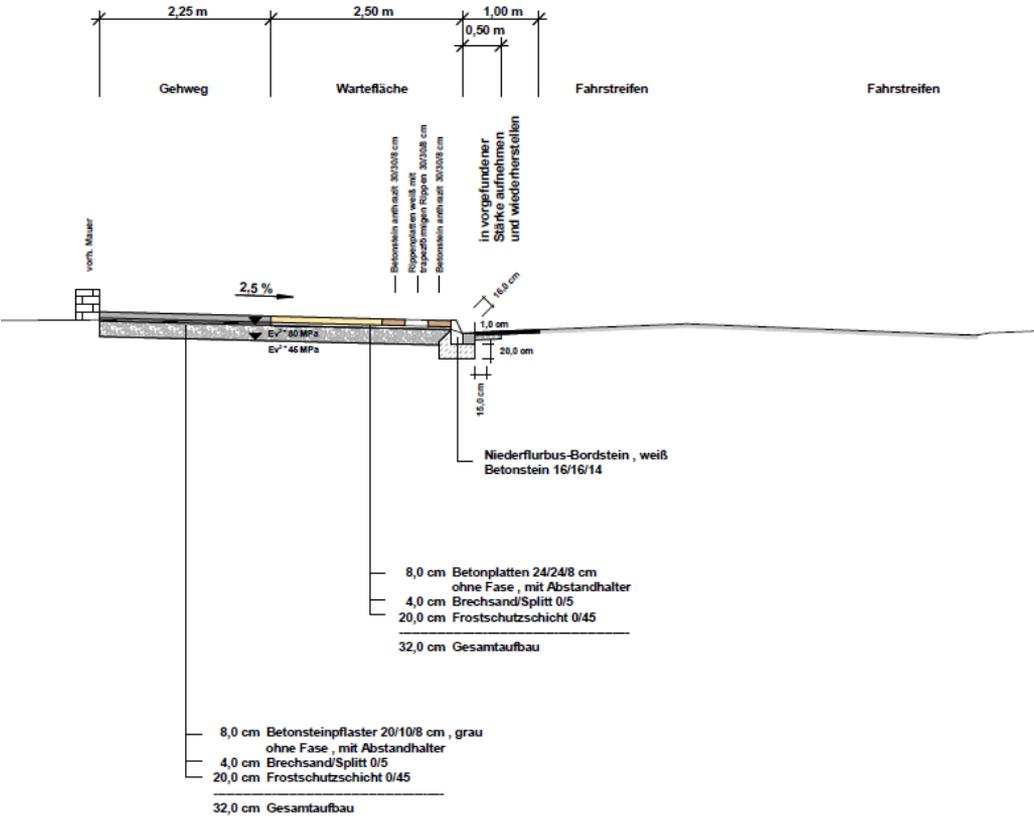
Eichendorffring (Sendener Straße)



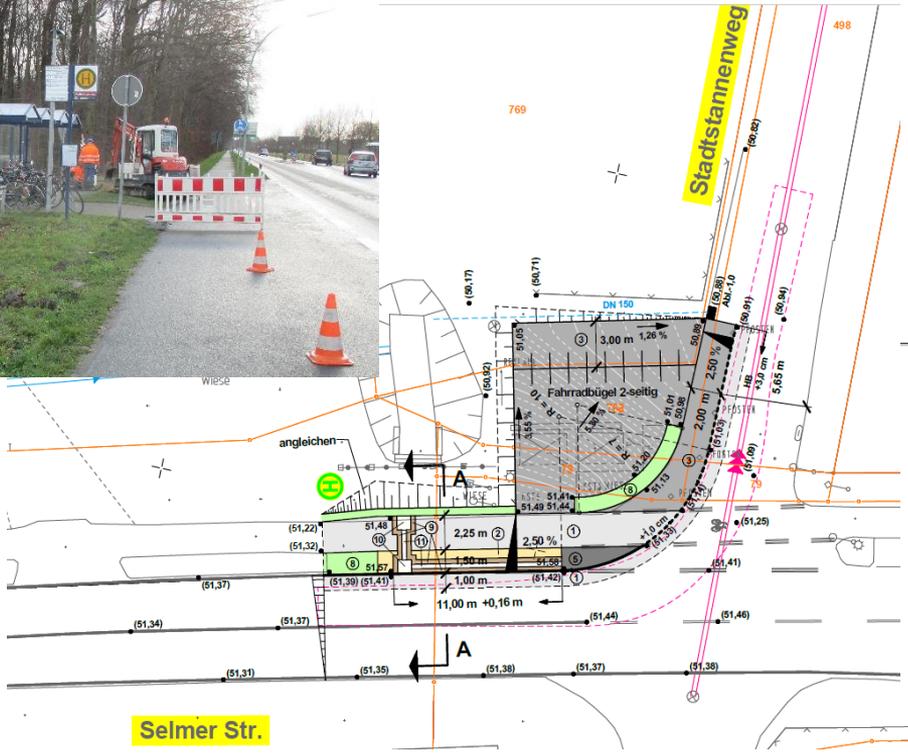
Abzweig Vischering (Münsterstraße)



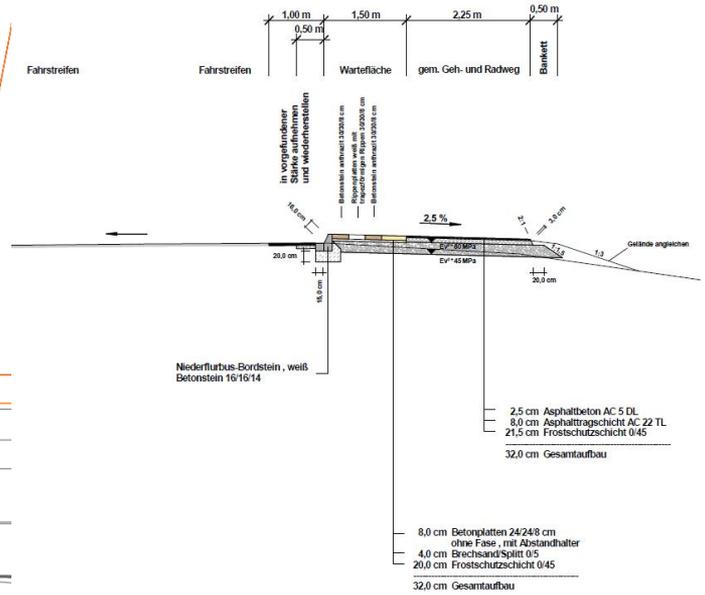
Abzweig Vischering (Münsterstraße)



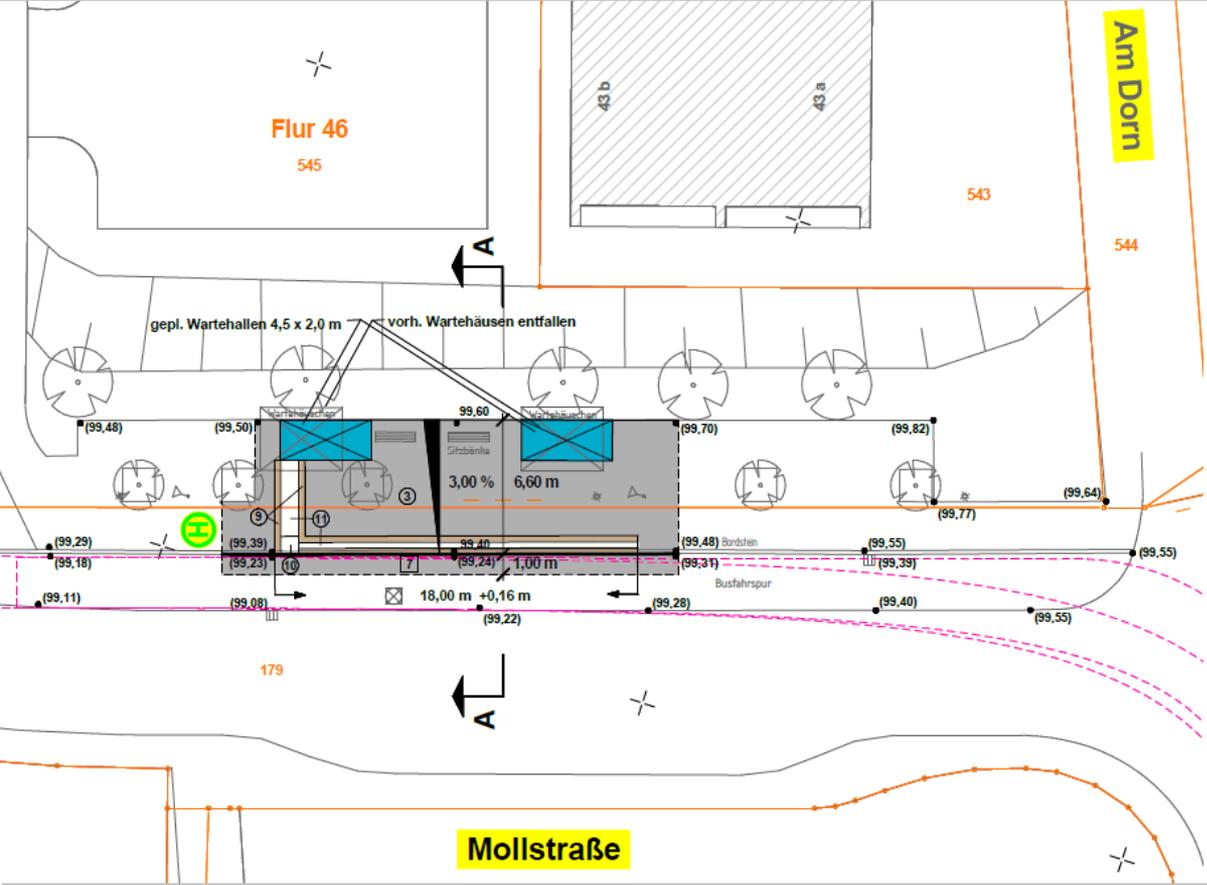
Stadtstannenweg (Selmer Straße)



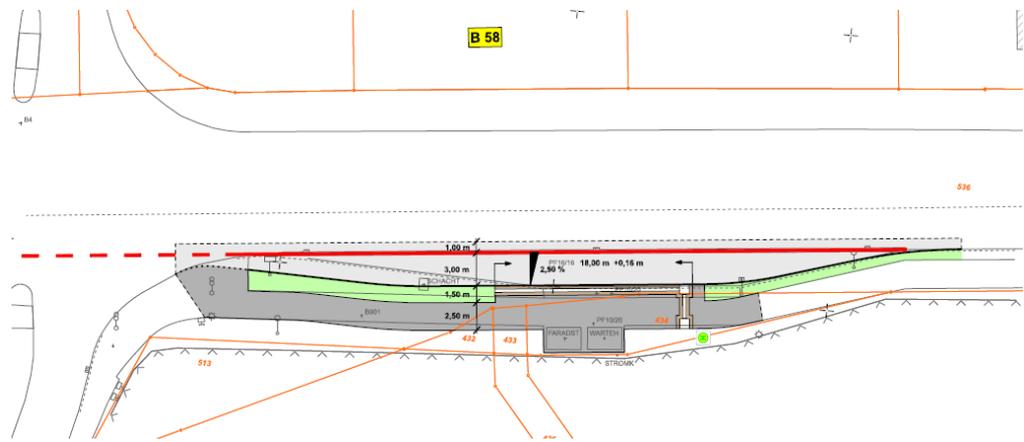
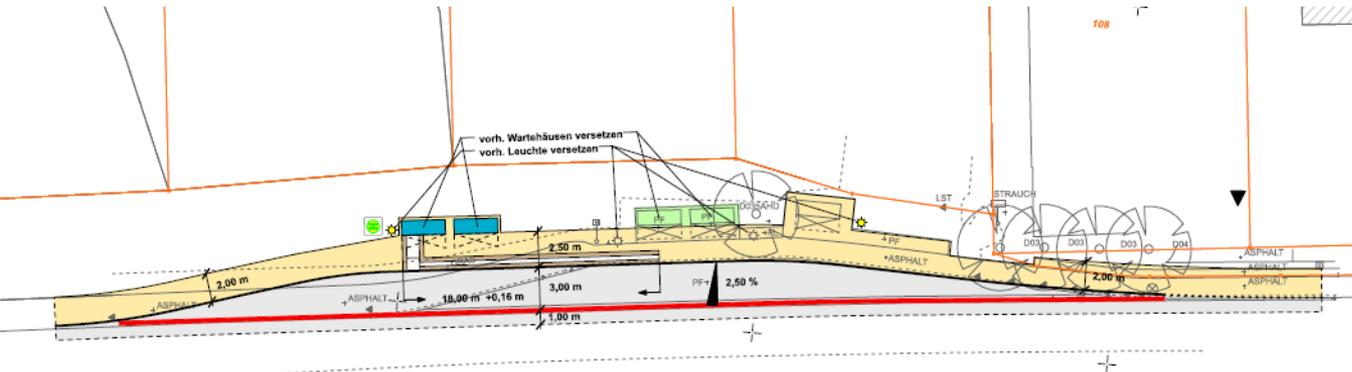
Selmer Straße
Schnitt A-A



Selmer Str.



Sträter (Große Busch / Hüwel)

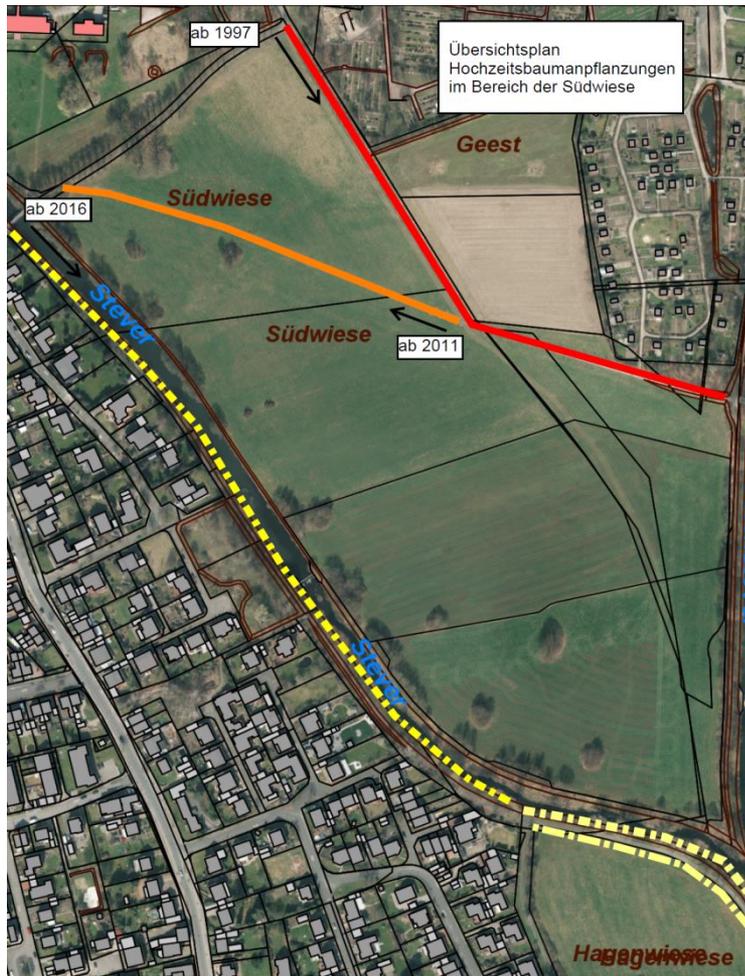






Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Hochzeitsbaumanpflanzungen



- **1997 – 2011**
87 Bäume,
pro Jahr ca. 6 Stck.
- **2011 – 2015**
68 Bäume
pro Jahr ca. 14 Stck.
- **ab 2016**
Platz für ca. 100 Stck.



Ausschuss für Bau, Verkehr, Bauerschaften und Umwelt am 20.09.2016 Nr. 9.1 der TO	öffentlich		
	Vorlagen-Nr.: FB 3/504/2016		
Dez. I	FB 3	Datum:	16.09.2016
FBL / stellv. FBL	FB Finanzen	Dezernat I / II	Der Bürgermeister

Mitteilungsgegenstand:

Regionaleprojekt WasserBurgenWelt im Rahmen des ISEK/Teilbaustein StadtLandschaft
hier: Brücken

II. Rechtsgrundlage:

Geschäftsordnung des Stadtrates, Zuständigkeitsordnung des Rates

III. Sachverhalt:

Die Verwaltung wird in der 1. Oktoberwoche die erforderlichen Stahlbauarbeiten für die Brücke über die Stever und für die Brücke über die Peperlake erneut ausschreiben. Die Auftragsvergabe soll in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Bau, Verkehr, Bauerschaften und Umwelt am 24.11.2016 erfolgen.

Gegenüber der aufgehobenen Ausschreibung werden zusätzliche Führungsschienen für Rollstuhlfahrer in das Leistungsverzeichnis mit aufgenommen, um die Barrierefreiheit entsprechend zu verbessern (siehe Foto).

