

Anlage 1)

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-

tung 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>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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. 	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausweiten des Angebotes entlang verschiedener Korridore zur vollständigen Erfüllung des Anforderungsprofils. • punktuell Auffüllen des heutigen Angebotes mit einzelnen Fahrtenpaaren 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Behebung von Defiziten, die bedingt durch das Ausweiten der heute im Kreis Coesfeld etablierten Verkehrszeiten auftreten. <ul style="list-style-type: none"> ➔ Anpassung des Bedienungsangebotes an die heutigen Lebensgewohnheiten und somit an die Nachfrage. • Verbesserung des Angebotes entlang verschiedener Bedienungskorridore • Maßnahmen zur Stärkung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs (z. B. Anpassen der Zeiten an die Ladenöffnungszeiten samstags) 	
<p>Beteiligte: ZVM Bus, Kreis Coesfeld, kreisangehörige Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, ggf. Nachbar-Aufgabenträger</p>	
<p>Anmerkung: 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	Linie S90/92: Moderate Ausweitung des Angebotes im Abendverkehr
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie S90/92 zur vollständigen Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Achse“ <ul style="list-style-type: none"> ○ Montag bis Freitag: ein Fahrtenpaar zwischen 21 und 22 Uhr ○ Samstag: eine Fahrt in Richtung Münster zwischen 19 und 20 Uhr 	
<p>Leistungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand: ca. + 19.500 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) für gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 13.000 Mehrkilometer im Jahr] 	
ML-I.b	Linie R63: Ausweiten des Fahrplanangebotes am Wochenende entlang der Achse Nottuln – Münster
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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) 	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R63 zur vollständigen Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Achse“: <ul style="list-style-type: none"> ○ Samstag: ein Fahrtenpaar zwischen 17 und 18 Uhr sowie eine zusätzliche Fahrt in Richtung Münster zwischen 19 und 20 Uhr ○ Sonn-/ Feiertage: Verdichten des Angebotes von einem 120-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt 	
<p>Leistungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand gesamt: ca. + 21.000 Fahrplankilometer im Jahr [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 8.500 Fahrplankilometer] <p>Einzeldarstellung der Leistungsentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Samstag: ca. + 3.700 Fahrplankilometer im Jahr (gesamte Strecke) [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 1.500 Fahrplankilometer] ○ Sonn-/ Feiertag: ca. + 17.000 zusätzliche Kilometer im Jahr für die gesamte Strecke [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 7.000 Fahrplankilometer im Jahr] 	
ML-I.c	Linie 580: Ausbau des Fahrplanangebotes entlang der Achse Coesfeld – Dülmen außerhalb des Schienekorridors
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie 580 zur vollständigen Erfüllung 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"> ○ 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 <p>Ergänzender Prüfauftrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	

<p>Richtung Münster bzw. Ruhrgebiet. Hierzu erfolgt eine Abstimmung mit dem bedienenden Verkehrsunternehmen.</p> <p>→ Weitere Prüfansätze zur Linie 580: vgl. Planungsprojekt Linie 580 zur Anbindung von Merfeld, (und ggf. weiterer Ortsteile von Dülmen)</p>
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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
<p>Leistungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand: ca. + 72.000 Mehrkilometer im Jahr

ML-I.d	Linie S91: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Datteln – Olfen – Lüdinghausen
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie S91 zur vollständigen Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Hauptverbindung“: <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 	
<p>Leistungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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] 	
<p>Anmerkung</p> <ul style="list-style-type: none"> • ggf. zeitliche Verlagerung der Fahrten der Linie S91; vgl. „Ergänzender Prüfauftrag“ Linie S90/92 	

ML-I.e	Linie R53: Ausweiten des Fahrplanangebotes abends und am Wochenende in der Relation Lüdinghausen – Nordkirchen
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R53 zur vollständigen Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Hauptverbindung“ <ul style="list-style-type: none"> ○ 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	
Leistungsentwicklung:	
<ul style="list-style-type: none"> Mehraufwand: ca. + 22.000 Fahrplankilometer im Jahr 	
ML-I.f	Linie R62: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Coesfeld – Nottuln
Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R62 zur vollständigen Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Hauptverbindung“ <ul style="list-style-type: none"> Montag bis Freitag: ein Fahrtenpaar gegen 05 Uhr, eine Fahrt zwischen 21 und 22 Uhr in Richtung Coesfeld Samstag: eine Fahrt zwischen 13 und 15 Uhr in Richtung Nottuln und Verlängerung der Fahrt um 16 Uhr ab Darup bis Coesfeld Sonn-/ Feiertag: eine Fahrt zwischen 09 und 10 Uhr in Richtung Coesfeld 	
Leistungsentwicklung:	
<ul style="list-style-type: none"> Mehraufwand: ca. + 14.000 Fahrplankilometer im Jahr 	
ML-I.g	Linie R81: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Coesfeld – Rosendahl – Burgsteinfurt
Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R81 zur vollständigen Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Hauptverbindung“ <ul style="list-style-type: none"> Montag bis Freitag: zusätzlich ein Fahrtenpaar im Spätverkehr 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 Sonn-/ Feiertag: zwei Fahrtenpaare am Vormittag und eine Fahrt aus Richtung Burgsteinfurt – Rosendahl gegen 20 Uhr 	
Leistungsentwicklung:	
<ul style="list-style-type: none"> Mehraufwand: ca. + 37.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) für die gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 22.000 Fahrplankilometer im Jahr] 	
ML-I.h	Linie R64: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Havixbeck – Münster, insbesondere für den Bereich Hohenholte
Optionaler Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> Einrichten von Zusatzfahrten zur vollständigen Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Hauptverbindung“: <ul style="list-style-type: none"> Montag bis Freitag: eine Fahrt zwischen 21 und 22 Uhr aus Richtung Münster Samstag: ein Fahrtenpaar vor 8 Uhr Option: Sonn-/ Feiertag: erste Abfahrt in Richtung Münster gegen 10:30 Uhr, ggf. Einrichten einer früheren Abfahrt 	
Leistungsentwicklung:	
<ul style="list-style-type: none"> 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)] 	

ML-I.i	Linie T54: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lüdinghausen – Ascheberg – Drensteinfurt
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie T54 zur Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Grundverbindung“ (in den Ferien als bedarfsgesteuerter TaxiBus): <ul style="list-style-type: none"> ○ Montag bis Freitag: 4 Fahrtenpaare sowie eine Fahrt nach 20 Uhr aus Richtung Drensteinfurt (SPNV-Abbringer) ○ Samstag: 2 Fahrten in Richtung Drensteinfurt und 3 Fahrten aus Richtung Drensteinfurt (jeweils in Ausrichtung auf den SPNV) <p>→ Weitere Prüfansätze zur Linie T54: vgl. Maßnahmenentwurf II.1 T54/545</p>	
<p>Leistungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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] • 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] 	
ML-I.j	Linie T65: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Nottuln – Dülmen außerhalb des Schienenkorridors (Führung über Nottuln-Darup und Dülmen-Buldern)
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten zusätzlicher TaxiBus-Fahrten auf der Linie T65 zur nachfrageorientierten Verbesserung des Bedienungsangebotes zwischen Nottuln und Dülmen (Innenstadt) (Ansatz: Bedienungsangebot entsprechend Anforderungsprofil Kategorie „Grundverbindung“): <ul style="list-style-type: none"> ○ Montag bis Freitag: fünf Fahrtenpaare (HVZ und Spätverkehr) ○ Samstag: zwei Fahrtenpaare • Aufgrund der vergleichsweise hohen Abrufquote der Taxibus-Linie (> 75 %) wird zusätzlich die Umstellung (ggf. einzelner Fahrten) auf festbedienten Linienverkehr angeregt. Hierzu findet eine Abstimmung mit dem bedienenden Verkehrsunternehmen statt. 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • s. o. • verbesserte Anbindung von Dülmen Rorup (annähernd 3.000 Einwohner werden außerhalb des Schülerverkehrs ausschließlich zweistündig im bedarfsgesteuerten TaxiBus-Verkehr bedient) • leichte Verbesserung der Anbindung aus dem zentralen Bereich von Dülmen an den Bahnhof 	
<p>Leistungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand: ca. + 38.000 zusätzliche Taxibus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad ca. 75 %) 	
ML-I.k	Linie 589: Moderate Angebotsergänzung
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten von Zusatzfahrten zur vollständigen Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Ergänzungsverbindung“: <ul style="list-style-type: none"> ○ Montag bis Freitag: zwei zusätzliche Fahrten aus Richtung Billerbeck morgens und zwei 	

<p>Fahrten aus Richtung Osterwick mittags</p> <ul style="list-style-type: none"> • Darüber hinaus Einrichten eines zusätzlichen Fahrtenpaares in der Mittagszeit sowie einer zusätzlichen Fahrt aus Richtung Billerbeck nach 18 Uhr am Samstag
<p>Leistungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand Montag bis Freitag: ca. + 10.000 Fahrplankilometer im Jahr • Mehraufwand Samstag: ca. + 1.000 TaxiBus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad ca. 20 %)

ML-II	Maßnahmenpaket: Verbesserung der Anbindung des Südkreises Coesfeld an das nördliche Ruhrgebiet
<p>Hintergrund: Aufgrund der räumlichen Nähe des Südkreises Coesfeld besteht neben der Ausrichtung auf Münster außerdem ein erhöhter Verkehrsbedarf in Richtung des Ruhrgebietes.</p>	
<p>Beteiligte: ZVM Bus, Kreis Coesfeld, jeweils betroffene Städte, jeweils betroffene Nachbar-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen</p>	
<p>Anmerkung: Es ist eine enge Abstimmung mit allen Beteiligten erforderlich.</p>	

ML-II.1	Maßnahme: Einrichten von ExpressBus-Fahrten im Abschnitt Lüdinghausen – Olfen – Datteln
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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. 	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten von einzelnen DirektBus-Fahrten mit gestraffter und schneller Linienführung zwischen Olfen und Lüdinghausen direkt über die Bundesstraße B235 zur Attraktivierung der Verbindung • Zeitliche Ausrichtung des Angebotes auf den Berufsverkehr (Ansatz: Einrichten von drei Fahrten am Morgen und drei Fahrten am Nachmittag) • Einrichten einer Haltestelle in der Olfener Straße (B235) im Gewerbegebiet in Lüdinghausen (während der Dauer der Probephase zunächst provisorisch) 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stärken des Schnellbus-Charakters der Linie S91 • Zeitersparnis zwischen Olfen und Lüdinghausen: ca. 7 Minuten je Richtung 	

<p>Leistungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mehraufwand: ca. + 29.000 Fahrplan-Kilometer im Jahr für gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 21.000 Fahrplan-Kilometer im Jahr]
<p>Beteiligte:</p> <p>ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Städte Lüdinghausen, Olfen und Datteln (Kreis Recklinghausen), Nachbar-Aufgabenträger Kreis Recklinghausen, Verkehrsunternehmen</p>
<p>Umsetzung:</p> <p>mittelfristige Umsetzung (2019 – 2021)</p>
<p>Anmerkung:</p> <p>Die Umsetzung ist zunächst als Testbetrieb für die Dauer von zwei Jahre angedacht.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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). 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"> ein Linienast wie heute über Seppenrade ein Linienast mit gestraffter Führung zwischen Olfen und Lüdinghausen direkt über die Bundesstraße

<p>Prüfauftrag: Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen – Haltern am See (Projekt „Südtangente“)</p>
<p>Prüfansatz: Vgl. Prüfauftrag PL-I in Kapitel 9.2.2</p>

ML-II.2	<p>Maßnahme: (Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T55 (Werne – Ascheberg, Herbern – Capelle, Bf) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf</p>
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> Linie T55 in der Hauptverkehrszeit mit hohem Abrufgrad (Linie gesamt ~ 54 %) Die Anbindung des Ascheberger Stadtteils Herbern (> 4.000 EW) erfolgt außerhalb des Schulverkehrs ausschließlich mit dem BürgerBus bzw. mit bedarfsgesteuerten TaxiBussen Aufwerten der Linie T55 in der HVZ und am Samstag <ul style="list-style-type: none"> Montag bis Freitag: <ul style="list-style-type: none"> Umstellung der Fahrten in der frühen HVZ zwischen 06 und 09 Uhr auf festbedienten Linienverkehr Einrichten eines zusätzlichen Fahrtenpaares abends zwischen 19 und 20 Uhr, im Gegenzug Auflösen von Fahrtenpaaren zu Zeiten, in denen der BürgerBus verkehrt (z. B. in der NVZ am Vormittag) Verlängerung der Fahrt 07:09 Uhr ab Capelle über Herbern bis weiter nach Werne Samstag: Einrichten eines zusätzlichen Fahrtenpaares am späten Nachmittag 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vereinfachung der Zugangsvoraussetzungen zur Linie durch Umstellung auf festbedienten Linienbetrieb Schaffen eines zusätzlichen Angebotes in den frühen Abendstunden in Ausrichtung auf die sich 	

<p>ändernde Nachfrage</p>
<p>Leistungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mehraufwand durch Verlängerung der Fahrt gegen 07 Uhr bis Werne: ca. + 2.900 Fahrplankilometer im Jahr
<p>Hinweis: Zur abschließenden Bewertung ist die Auswertung fahrtscharfer Nachfragedaten erforderlich.</p>
<p>Umsetzung: Umsetzung nach Abwägung der Kosten und Nutzen</p>

ML-II.3	Maßnahme: (Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T52 (Selm – Nordkirchen – Südkirchen – Werne) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf
----------------	--

<p>Planungsansatz und Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Anbindung des Nordkirchener Stadtteils Südkirchen (~ 2.800 EW im zentralen Bereich) erfolgt außerhalb des Schulverkehrs ausschließlich mit dem BürgerBus bzw. mit bedarfsgesteuerten TaxiBussen. Linie T52 mit hohem Abrufgrad (> 75 %). 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. Mo-Fr: Verlängerung der Fahrt 07:24 Uhr ab Nordkirchen Schlosspark über Selm Bahnhof bis Selm Zentrum.

<p>Leistungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mehraufwand durch Verlängerung der Fahrt gegen 07:30 Uhr bis Selm: ca. + 2.400 Fahrplankilometer im Jahr
--

<p>Hinweis:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zur abschließenden Bewertung ist die Auswertung fahrtscharfer Nachfragedaten erforderlich.

<p>Umsetzung: mittelfristige Umsetzung (2019 – 2021)</p>

ML-II.4	Maßnahme: (Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T57 (Olfen – Selm, Bf) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf
----------------	---

<p>Planungsansatz und Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Linie T57 in der Hauptverkehrszeit mit hohem Abrufgrad (Linie gesamt ~ 54 %). 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. 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.

<p>Leistungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Umsetzung annähernd leistungsneutral
--

<p>Hinweis:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zur abschließenden Bewertung ist die Auswertung fahrtscharfer Nachfragedaten erforderlich.
<p>Umsetzung: mittelfristige Umsetzung (2019 – 2021)</p>

ML-III	Maßnahme: Schaffen eines bedarfsgesteuerten Grundangebotes zwischen Nottuln und Senden
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fehlendes Angebot zwischen Nottuln und Senden (Anforderung an die Bedienungsqualität gemäß Netzhierarchie des Kreises (Kapitel 6.3.5)) 	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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"> ca. 5 Fahrtenpaare von Montag bis Freitag jeweils ca. 3 Fahrtenpaare am Samstag und an Sonn- und Feiertagen 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gewährleistung eines Grundangebotes entlang der Relation entsprechend der Standards des Anforderungsprofils in der Kategorie „Ergänzungsverbindung“ „Nebeneffekt“: Anbinden von Senden an den Bahnhof Appelhülsen 	
<p>Leistungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mehraufwand: ca. + 4.100 TaxiBus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad 20 %) 	
<p>Beteiligte: ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Gemeinde Senden, Gemeinde Nottuln, Verkehrsunternehmen</p>	
<p>Umsetzung: Umsetzung zum Fahrplanwechsel Winter 2019 Zu berücksichtigen sind die Ergebnisse der aktuell laufenden Untersuchung zum Ortsbuskonzept Nottuln.</p>	

ML-IV	Maßnahme: Einrichten von DirektBus-Fahrten im Abschnitt Nottuln-Darup – Nottuln – Münster
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. Es ist zu vermuten, dass sowohl aus dem westlich der Daruper Straße gelegenen Wohngebiet in Nottuln (>2.000 EW) als auch aus dem Ortsteil Darup (ca. 2.000 EW) zusätzliche Nachfragepotenziale für den SchnellBus generiert werden können. 	

<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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). • Einrichtung einer weiteren Direktfahrt aus Richtung Münster sowie Anbieten der Direktfahrten auch am Freitagnachmittag und in den Ferien (vormittags). • 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
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten einer zusätzlichen Anbindung an Münster sowie Realisieren einer direkten Erreichbarkeit der Arbeitsplatzschwerpunkte entlang der Appelhülseener Straße in Nottuln mit einzelnen Fahrten im Berufsverkehr für Darup sowie das westlich der Daruper Straße gelegene Wohngebiet.
<p>Leistungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand gesamt: ca. + 19.000 Fahrplankilometer im Jahr [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 11.000 Fahrplankilometer im Jahr] <p>Einzeldarstellung der Leistungsentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Mehraufwand durch Verlängerung bis Darup sowie einer kürzeren Schleife: ca. + 3.500 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) für gesamte Linie ○ 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] ○ 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]
<p>Beteiligte:</p> <p>ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Gemeinde Nottuln, Stadt Coesfeld, Stadt Münster, Verkehrsunternehmen</p>
<p>Umsetzung:</p> <p>kurzfristige Umsetzung</p>
<p>Anmerkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Umsetzung ist zunächst als Testbetrieb für die Dauer von zwei Jahren angedacht. • 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.
<p>Ergänzender Hinweis:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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

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
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> • Ziel des Kreises Coesfeld ist der dauerhafte Erhalt der Burg Hülshoff für die Öffentlichkeit und der Ausbau als Kulturort. • Aktuell läuft ein Pilotprojekt zur bedarfsgesteuerten TaxiBus-Anbindung der Burg Hülshoff aus Richtung Münster an Wochenenden und in den Ferien (Start Frühjahr 2017). • Eine ÖPNV-Anbindung der Burg Hülshoff aus dem Kreis Coesfeld gibt es aktuell nicht. 	
Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweiten des Pilotprojektes und Verlängerung der TaxiBus-Linie T64 über Havixbeck Bahnhof bis Havixbeck Ortsmitte 	
Leistungsentwicklung:	
<ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand: ca. + 3.000 TaxiBus-Kilometer im Jahr (Annahme Abrufgrad 20. %) 	
Beteiligte:	
ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Stadt Münster, Stadt Havixbeck, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung:	
kurzfristige Umsetzung	

ML-VI	Maßnahme: Ausweiten des Fietsenbus-Angebotes
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> • 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"> ○ Vechtelroute (Rosendahl-Darfeld – Schöppingen – Metelen – Wettringen und weiter bis in die Niederlande) ○ Europaradweg R1 (Teilstrecke „Nordrhein-Westfalen“) ○ 100 Schlösser Route (durchzieht das gesamte Münsterland) ○ Flusslandschaft AchterhoekWestmünsterland • 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. 	
Planungsansatz und Bewertung:	
<ul style="list-style-type: none"> • Einbeziehen der Linie R81 in das Fietsen-/ FahrradBus-Konzept des Münsterlands und Ausstaten der Fahrzeuge im Sommerhalbjahr mit Fahrradanhängern (keine Ausweitung des Bedienungsangebotes). • Aufgreifen der vorhandenen Potenziale weitgehend ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand. 	

Beteiligte: ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Verkehrsunternehmen
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung

9.2.2 Beschreibung der Prüfaufträge

PL-I	Prüfauftrag: Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen – Haltern am See (Projekt „Südtangente“)
Prüfansatz:	
<u>Verlängerung und Verknüpfung:</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung der Linien T54 bis Lüdinghausen Busbahnhof und Verknüpfung der Linien T54 und 545. • Aufwerten der Linie 545 durch Einrichten von zusätzlichen Fahrten außerhalb des Schulverkehrs (ggf. als bedarfsgesteuerte TaxiBus-Fahrten). • Anpassung der Fahrplanzeiten der Linie 545 an die Linie T54 zur Schaffung eines Anschlusses am Busbahnhof in Lüdinghausen (Ziel: Durchbindung der entsprechenden Fahrten). • 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. 	
<u>Angebotsaufwertung durch Einrichten zusätzlicher Fahrten zur Erfüllung der Anforderungen einer „Ergänzungsverbindung“ entlang der Relation :</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Ansatz Linie T54: vgl. Maßnahmenentwurf I.g. • 545: Einrichtung von zusätzlich jeweils drei Fahrtenpaaren (lastrichtungsbezogen) von Montag bis Freitag und Samstag. 	
Verkehrliche Bewertung:	
<ul style="list-style-type: none"> • Aufwerten des Angebots durch Einrichten zusätzlicher Fahrten zur Erfüllung der Anforderungen an die Bedienungsqualität einer „Ergänzungsverbindung“ entlang der Relation. 	
Leistungsentwicklung:	
<ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand durch Verlängerung der Linie T54 (Annahme für Standard „Grundverbindung“, vgl. Maßnahmenentwurf I.g) bis Lüdinghausen Busbahnhof und Einrichten des zusätzlichen Angebotes Linie 545 gesamt: Mehraufwand Montag bis Freitag (Schultage): ca. + 23.000 Fahrplan-Kilometer im Jahr für gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 19.500 Fahrplan-Kilometer im Jahr] Mehraufwand Montag bis Freitag (Ferien) und Samstag: ca. + 3.000 TaxiBus-Kilometer im Jahr für gesamte Linie (Fahrplankilometer; Annahme: Abrufgrad 40 % Linie T54 und 20 % Linie 545) [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 2.700 TaxiBus-Kilometer im Jahr] • Einzeldarstellung der Leistungsentwicklung <ul style="list-style-type: none"> ○ Mehraufwand bei Verlängerung der T54 (Standard „Grundverbindung“) von Montag bis Freitag (Schultage): ca. + 7.000 Fahrplankilometer im Jahr für gesamte Linie 	

- 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: Abrufrgrad 40 %)
(Die Verdichtung des Angebotes ist Bestandteil des Maßnahmenpaketes I)
- 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:
 - ca. + 1.800 TaxiBus-Kilometer im Jahr für gesamte Linie (Fahrplankilometer; Annahme: Abrufrgrad 20 %)
 [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 1.500 TaxiBus-Kilometer im Jahr für gesamte Linie (Fahrplankilometer; Annahme: Abrufrgrad 20 %)]

Anmerkung:

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.

PL-II

Prüfauftrag:

Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Burg Vischering in Lüdinghausen

Hintergrund:

- 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.
- Im Rahmen des Strukturförderprogramms „Regionale 2016“ wurde die Burg saniert, die Dauerausstellung wurde neugestaltet. Ziel ist es, die Burg zum Kompetenzzentrum für Burgen und Schlösser des ganzen Münsterlandes aufzuwerten.
- 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.
- *Hinweis: Die Gestaltung des Straßenraums lässt eine Direktanbindung der Burg mit Standardlinienbussen nicht zu.*

Prüfansatz:

- Einrichten einer bedarfsgesteuerten „Punkt-zu-Punkt“-Verbindung zwischen Lüdinghausen

<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>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der direkten Erreichbarkeit der Burg Vischering als Ziel von überregionaler Bedeutung <ul style="list-style-type: none"> → TaxiBus-Anbindung als Ergänzung zum regionalen Verkehr zur Flankierung des Ausbaus der Burg zum münsterlandweiten Kompetenzzentrum.
<p>Leistungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand: ca. + 2.600 zusätzliche TaxiBus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme: Bedienung Sa/ So+Fei ganzjährig, Abrufgrad 20 %)
<p>Anmerkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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)

PL-III	Prüfauftrag: Angebotsverbesserung auf der Linie R63 Nottuln – Münster im Spätverkehr
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> • von Montag bis Freitag endet die Linie R63 nach 20 Uhr, an Sonn-/ Feiertagen nach 21 Uhr Roxel Mitte • die Fahrzeit zwischen Nottuln und Münster ist während dieser Zeiten aufgrund der heutigen Fahrbeziehungen vergleichsweise lang <ul style="list-style-type: none"> ○ Verbindung mit R63-N80: ca. eine Stunde; Umstieg in Roxel Mitte • seit Reaktivierung des Bahnhofs Münster-Roxel besteht ab hier eine attraktive SPNV-Verbindung nach/ von Münster <ul style="list-style-type: none"> → 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) 	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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) 	

PL-IV.2	Prüfauftrag: Entwickeln von Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs in Dülmen
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Situation am Bahnhof Dülmen ist aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten diffizil. • Nur vereinzelt wird der Bahnhof Dülmen im Busverkehr angefahren, eine koordinierte Verknüpfung zwischen Bus und SPNV besteht aktuell nicht. 	
Prüfansatz:	
<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)	

PL-V	Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung des Gewerbegebietes Buldern in Dülmen-Buldern
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> • 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. • Aus Richtung Dülmen werden die Fahrten in Zeitlage mit Relevanz für den Berufsverkehr aktuell ausschließlich an Schultagen durchgeführt. 	
Prüfansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der Weseler Straße zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Buldern. • Prüfen der Bedienung einer der Fahrten gegen 07 Uhr aus Richtung Dülmen auch in den Ferien. 	
Beteiligte:	
ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Stadt Dülmen, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung:	
kurzfristige Prüfung; ggf. zunächst Einrichten einer provisorischen Haltestelle als Testphase für zwei Jahre	

PL-VI	Prüfauftrag: Umgang mit den Linien 582 (COE, Linienbündel 2b) und 781 (BOR, Linienbündel 10)
<p>Hintergrund und Ausgangssituation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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). • Linie 781 verkehrt Mo-Fr ungefähr im T120 mit zusätzlichen Fahrten im Schulverkehr und Sa im T30 (bedarfsgesteuert als TaxiBus). • 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). • 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. • Die Linien weisen unterschiedliche Konzessionslaufzeiten (Linien 781, Linienbündel BOR 10 bis 08.01.2025; Linie 582, Linienbündel COE 2b bis 31.10.2024): 	
<p>Prüfansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Überprüfung der Struktur und Aufgaben der Linien 781 (BOR) und 582 (COE). ☒ Sondierung der Möglichkeiten zum weiteren Umgang vor dem Hintergrund der Funktionen der Linien und Interessen der Aufgabenträger Kreis Coesfeld und Kreis Borken. ☒ Erforderlich für die weitere Planung sind aktuelle Nachfragerhebungen, insbesondere Quelle-Ziel-Erhebungen im Hinblick auf durchfahrende Fahrgäste. ☒ Erforderlich ist außerdem eine enge Abstimmung zwischen den beiden Aufgabenträgern Kreis Coesfeld und Kreis Borken. 	
<p>Beteiligte: ZVM Bus, Kreis Borken, Kreis Coesfeld, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen</p>	
<p>Umsetzung: Langfristige Umsetzung</p>	

PL-VII	Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Gewerbegebiete im Kreis Coesfeld
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 (> 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). • Sicherstellung der Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten zur Stärkung des ÖPNV als Teil des Umweltverbundes. 	

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 Potenziale zur Einrichtung zusätzlicher Fahrten Mo-Fr zwischen 15 und 19 Uhr
Prüfung der Möglichkeit und Potenziale 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 Potenziale zur Sicherstellung des Angebotes in den Schulferien
 - Lüdinghausen, Gewerbegebiet Wieschebrink (südlicher Bereich)
Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung zusätzlicher Fahrten Mo-Fr zwischen 15 und 19 Uhr
Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale 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
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> Nach Realisierung des geplanten Neubaus der Bundesstraße B67n wird die SchnellBus-Linie S75 nicht mehr wie heute durch den Ortskern von Merfeld fahren. 	
Planungsprojekt:	
<ul style="list-style-type: none"> Schaffen einer Ersatzanbindung für den Ortsteil Dülmen-Merfeld nach Wegfall der direkten Anbindung durch die SchnellBus-Linie S75 	
Denkbare Optionen:	
<ul style="list-style-type: none"> 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. 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. Einrichten einer neuen Haltestelle außerhalb des Ortes unter Einbeziehung einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur. 	
Beteiligte:	
ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Stadt Dülmen, Stadt Coesfeld, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung:	
Langfristig; in Abhängigkeit der Realisierung der neuen Bundesstraße B67n im Bereich Dülmen-Merfeld.	

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	Maßnahme und Prüfauftrag: Ausbau von Bike+Ride-Anlagen/ hochwertigen Fahrradabstellanlagen und Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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. • Ziel ist es, die Stärken jedes Verkehrsmittels zu nutzen, um eine möglichst umwelt- und nachfragegerechte Mobilität zu ermöglichen. • Verschiedene Bahnhöfe/ SPNV-Haltestellen 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. • Die Einrichtung von B+R-Anlagen als Baustein der Stärkung multimodaler Mobilitätsangebote ist auch Bestandteil von Teil B des NVP. 	
<p>Planungsansatz:</p> <p>„Mobilstationen sind verkehrspolitische „Botschafter“ für umweltverträgliche Mobilität. Deshalb müssen sie deutlich wahrnehmbar sein und die zentrale Aussage transportieren: „An diesem Standort findet die Verknüpfung mehrerer umweltfreundlicher Mobilitätsformen statt“⁷⁶.</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>	

⁷⁶ 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 diebstahl-sicherer 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 Schlaubach, 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.

Verkehrliche Bewertung:

- + verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen
- + Abbau von Erschließungsdefiziten durch wirksame Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius
- + verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel

Beteiligte:

NWL/ ZVM, ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Städte und Gemeinden bzw. Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, ggf. weitere Planungspartner

Umsetzung:

Projektbearbeitung mit gutachterlicher Unterstützung, mittelfristige Bearbeitung und Umsetzung

MI-II

Maßnahme:

Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen

Hintergrund:

- ☒ Viele Bushaltestellen im Kreis Coesfeld sind ohne bzw. mit eingeschränkter barrierefreier Erreichbarkeit.
- ☒ 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.
- ☒ 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).

Planungsansatz:

Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im Kreis Coesfeld entsprechend den Anforderungen des Kreises (vgl. Kapitel 5 und 6). 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.

Die Planung der vollständigen Barrierefreiheit erfolgt in sieben zentralen Schritten:

1. Schritt: Festlegung Haltestellenkategorien und Ausstattungskatalog (Kapitel 6)
2. Schritt: Formulierung und Begründung grundsätzlicher Ausnahmen von der Herstellung der Barrierefreiheit (Kapitel 5.7.1)
3. Schritt: Erarbeitung der Kriterien für die Prioritätenbildung zum Haltestellenausbau (vgl. Kapitel 5.6)
4. Schritt: Bestandsaufnahme Halstellenausstattung (Fortführung Haltestellenkataster)
5. Schritt: Darstellung des Standes der Barrierefreiheit (Defizitanalyse als Soll-Ist-Vergleich auf Basis des Haltestellenkatasters und der Anforderungen gemäß NVP)
6. Schritt: Einordnung der Haltestellen in Prioritätengruppen (vgl. Punkteschema Kapitel 5.6)
7. Schritt: überschlägige Ermittlung des Investitionsbedarfs für jede Prioritätengruppe

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.

Verkehrliche Bewertung:

- + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen
- + Optimierung der Umsteigesituation
- + Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in Ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind
- + Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes)

Zuständigkeit/ Beteiligte:

Zuständig für die Umsetzung des barrierefreien Haltestellenumbaus sind die Straßenbaulastträger (Kommunen, Kreis, Land und Bund).
 Der Aufgabenträger Kreis Coesfeld ist vordergründig für die Planung (Planungsgebot) zuständig. Zu beteiligen sind darüber hinaus die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.

Umsetzung:

Festgelegte Haltestellestellen bis 01.01.2022.
 Grundsätzlich langfristiges Projekt, das den Zeithorizont des NVP überschreitet. Sukzessive Ausbauplanung im Rahmen dieses NVP beginnen.
 Die Erstellung der Prioritätenlisten durch die Kommunen ist zeitnah umzusetzen.

MI-III	Maßnahme und Prüfauftrag: Ausbau von Park+Ride-Anlagen
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ☐ Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist auch der Pkw als Zubringer zum SPNV ein wichtiger Bestandteil. ☐ Erhöhung des ÖPNV-Anteils vorrangig am Berufsverkehr durch Bereitstellung von ausreichend Parkplätzen für Pendler an zentralen Verknüpfungspunkten. 	
Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ☐ Ausbau des Angebots der Park-and-Ride-Anlagen an SPNV-Haltepunkten und Überprüfung der vorhandenen Anlagen hinsichtlich der Kapazität. ☐ 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 	

<p>können.</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Kurz- bis mittelfristig ist die Einrichtung/ Ausweitung von Park-and-Ride-Anlagen an den folgenden Haltepunkten geplant⁷⁷: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bahnhof Havixbeck ○ Bahnhof Dülmen (ggf. sukzessive Erweiterung) ☒ 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).
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <p>+ Hebung von Fahrgastpotenzialen im Bereich der Berufspendler + Stärkung des ÖPNV und des Umweltverbundes</p>
<p>Zuständigkeit/ Beteiligte:</p> <p>Zuständig für die Umsetzung sind in der Regel die Kommunen.</p>
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>mittel- bis langfristige Umsetzung</p>

PI-IV	Prüfauftrag: Einrichtung neuer Haltestellen
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veränderungen in der Netzgestaltung, Verbesserung der Erschließungsqualität etc. 	
<p>Prüfansatz:</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"> ☒ Dülmen Buldern, Weseler Straße Höhe Gewerbegebiet (vgl. Prüfauftrag PL-II) ☒ Lüdinghausen, Ölfener Straße (B235) Höhe Gewerbegebiet (vgl. Maßnahme ML-II.1) 	
<p>Kostenkennwert:</p> <p>Auf Grundlage vergleichbarer Projekte werden die Kosten auf ca. 18.000 EUR pro Halteposition abgeschätzt</p>	
<p>Beteiligte:</p> <p>Kreis Coesfeld, Städte und Gemeinden bzw. Straßenbulasträger, Verkehrsunternehmen, ggf. weitere Planungspartner</p>	
<p>Umsetzung:</p> <p>mittelfristig, in Abhängigkeit der jeweiligen Maßnahmenumsetzung</p>	

⁷⁷ schriftliche Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016.

9.3.2 Infrastrukturmaßnahmen mit lokalem Bezug

MI-V	Maßnahme: Barrierefreier Haltestellenausbau mit kurzfristigem Umsetzungshorizont <i>(nachrichtliche Aufnahme in NVP)</i>
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ☒ Verschiedene Kommunen haben im Rahmen der Auftaktbefragung im 3. Quartal 2016 Haltestellen benannt, die kurzfristig barrierefrei ausgebaut werden sollen. 	
Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ☒ Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im Kreis Coesfeld mit kurzfristigem Umsetzungshorizont (ggf. im Zuge von Straßenbaumaßnahmen): <ul style="list-style-type: none"> ○ Coesfeld: Haltestellen entlang der Dülmener Straße ○ Coesfeld Lette: Haltestellen im Lansweg ○ 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) ○ Nordkirchen: Ausbau von etwa 15 Haltestellen in den nächsten 10 Jahren (Ansatz: Finanzvolumen für Haltestellenausbau ca. 50.000 € pro Jahr) ○ Nottuln: Umbau von Haltestellen mit Warthalle zwischen 2018-2022 (Ansatz: 2-3 Haltestellen pro Jahr; Finanzvolumen gesamt ca. 500.000 €; Förderantrag gestellt) 	
Verkehrliche Bewertung:	
+ Attraktivierung des ÖPNV durch <ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen • Optimierung der Umsteigsituation. • Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG 	
Zuständigkeit/ Beteiligte:	
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.	
Umsetzungsperspektive:	
kurz- bis mittelfristige Umsetzung	

PI-I	Prüfauftrag: Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Nordkirchen Capelle Bahnhof
Prüfansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ☒ barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz Für den Ausbau ergeben sich folgende Anforderungen: <ul style="list-style-type: none"> ☒ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung ☒ Hochbord als Formstein (Bordhöhe: 18 cm) 	

<ul style="list-style-type: none"> ☒ taktiler Leitsystem mit Leit- und Auffindestreifen und Aufmerksamkeitsfeldern für sehbehinderte Menschen ☒ Anpassen der Wendeschleife im Hinblick auf eine spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestelle (Anpassen der Radien) ☒ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste (ggf. Beibehalten der vorhandenen Wartehalle aus Glas)
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + attraktiveres Gesamterscheinungsbild
<p>Umsetzung:</p> <p>kurz- mittelfristige Umsetzung</p>
<p>Zuständigkeit/ Beteiligte:</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-II	Prüfauftrag: Nachrüsten der Haltestelle Havixbeck Bahnhof mit taktilen Elementen
<p>Prüfansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Nachrüsten der Bushaltestelle am Bahnhof Havixbeck mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen zur Schaffung der Barrierefreiheit <ul style="list-style-type: none"> ○ taktiler Leitsystem und Aufmerksamkeitsfelder (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen) ○ zu beachten ist die Installation des Leitsystems ohne Einbauten wie z. B. Haltestellenmasten. ☒ außerdem Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage) 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + attraktiveres Gesamterscheinungsbild. 	
<p>Umsetzung:</p> <p>kurz- mittelfristige Umsetzung</p>	
<p>Zuständigkeit/ Beteiligte:</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-III	Prüfauftrag: Nachrüsten der Haltestelle Lüdinghausen Bahnhof mit taktilen Elementen
Prüfansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ☒ Nachrüsten der Bushaltestelle am Bahnhof Lüdinghausen mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen zur Schaffung der Barrierefreiheit <ul style="list-style-type: none"> ○ taktils Leitsystem und Aufmerksamkeitsfelder (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen) ☒ außerdem Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI) 	
Verkehrliche Bewertung:	
<ul style="list-style-type: none"> + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + attraktiveres Gesamterscheinungsbild 	
Umsetzung:	
kurz- mittelfristige Umsetzung	
Zuständigkeit/ Beteiligte:	
<p>Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbauastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger, der ZVM, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>	

PI-IV	Prüfauftrag: Nachrüsten der zentralen Haltestelle Nottuln, Rhodeplatz mit taktilen Elementen
Prüfansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ☒ Nachrüsten der zentralen Bushaltestelle Nottuln, Rhodeplatz mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen zur Schaffung der Barrierefreiheit <ul style="list-style-type: none"> ○ Nachrüsten von Aufmerksamkeitsfeldern ☒ außerdem Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage) 	
Verkehrliche Bewertung:	
<ul style="list-style-type: none"> + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + attraktiveres Gesamterscheinungsbild 	
Umsetzung:	
kurz- mittelfristige Umsetzung	
Zuständigkeit/ Beteiligte:	
<p>Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbauastträger. 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>Prüfansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Neugestaltung des Busbahnhofs in Senden <p>Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung, ☒ Hochbord als Formstein (Bordhöhe: 18 cm) ☒ taktiles Leitsystem mit Leit- und Auffindestreifen und Aufmerksamkeitsfeldern für sehbehinderte Menschen ☒ Anpassen der Wendeschleife im Hinblick auf eine spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestelle (Anpassen der Radien), ☒ großzügige Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste und Sitzgelegenheiten 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + attraktiveres Gesamterscheinungsbild 	
<p>Umsetzung: kurz- mittelfristige Umsetzung</p>	
<p>Zuständigkeit/ Beteiligte: 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>Prüfansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Barrierefreier Ausbau der zentralen Haltestelle Lüdinghausen Zentrum <p>Für den Ausbau ergeben sich folgende Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung, ☒ Hochbord als Formstein (Bordhöhe: 18 cm) ☒ taktiles Leitsystem mit Leit- und Auffindestreifen und Aufmerksamkeitsfeldern für sehbehinderte Menschen 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + attraktiveres Gesamterscheinungsbild 	

<p>Umsetzung: kurz- mittelfristige Umsetzung</p>
<p>Zuständigkeit/ Beteiligte: 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-VII	Prüfauftrag: Umbau des Bahnhofs in Dülmen
<p>Prüfansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Umbau des Bahnhofsvorplatzes <p>Für Umbau ergeben sich folgende Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Ertüchtigung (Neuordnung der Verkehrsträger und Optimieren der Umsteigesituation), ☒ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung, ☒ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste, ☒ sukzessive Erweiterung der Bike+Ride-Anlage außerhalb der bereits vorhandenen Radstation mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen ☒ sukzessive Erweiterung der vorhandenen Park+Ride-Anlage ☒ ggf. Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage mit akustischer Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte) 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + attraktiveres Gesamterscheinungsbild 	
<p>Umsetzung: kurz- mittelfristige Umsetzung</p>	
<p>Zuständigkeit/ Beteiligte: Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger, der ZVM, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>	

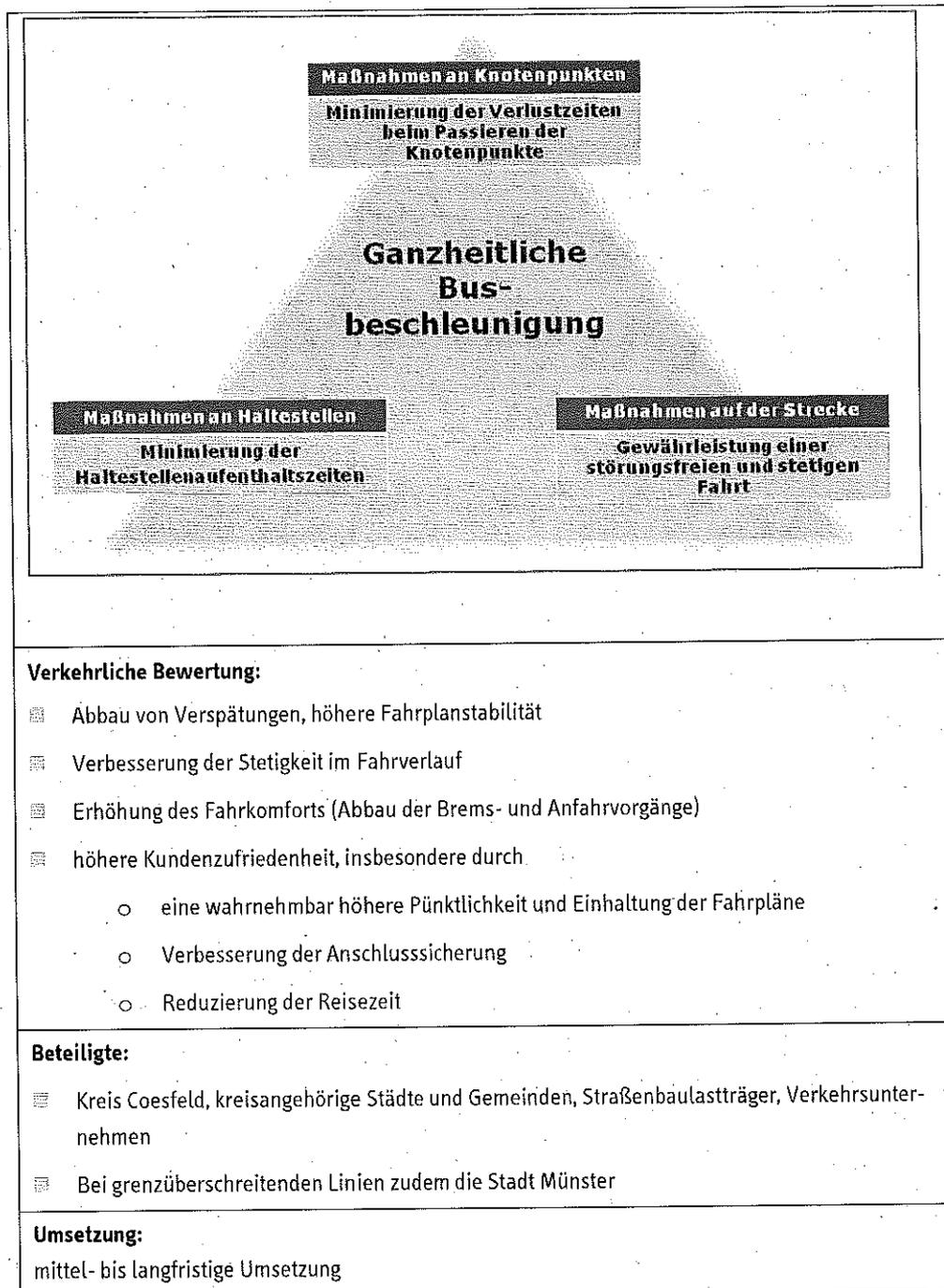
PI-VIII	Prüfauftrag: Nachrüsten der zentralen Haltestelle Nottuln, Rhodeplatz mit taktilen Elementen
Prüfansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ☒ Nachrüsten der zentralen Bushaltestelle Nottuln, Rhodeplatz mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen zur Schaffung der Barrierefreiheit <ul style="list-style-type: none"> ○ taktilen Leitsystem und Aufmerksamkeitsfelder (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen) ☒ ggf. Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage mit akustischer Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte) 	
Verkehrliche Bewertung:	
<p>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</p> <p>+ Optimierung der Umsteigesituation</p> <p>+ attraktiveres Gesamterscheinungsbild.</p>	
Umsetzung:	
kurz- mittelfristige Umsetzung	
Zuständigkeit/ Beteiligte:	
<p>Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaustraßenverkehrsamt.</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

PB-II	Prüfauftrag: Schulzeitstaffelung und Schulentwicklungsplanung
Hintergrund:	
<p>Der konzentrierte Beförderungsbedarf von Schülern zu den relevanten Zeiten kann durch eine sinnvolle Staffelung der Schulzeiten entzerrt werden.</p>	
Prüfansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ☒ 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 Schulzeitenstaffelung 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. ☒ Gleichzeitig ist in den Planungen zu berücksichtigen, dass eine zunehmende Diversifizierung der Unterrichtsanfängs- und Endzeiten sowie die Zunahme von Nachmittagsunterricht nicht zu unverhältnismäßigem Mehraufwand führt. 	

<ul style="list-style-type: none"> ☒ Berücksichtigung der Schulzeiten in den Nachbarkreisen, wenn diese für die Linien relevant sind.
<p>Verkehrliche Bewertung: + wirtschaftlicherer Einsatz der Fahrzeuge im Schulverkehr</p>
<p>Beteiligte: Kreis Coesfeld, Verkehrsunternehmen, Schulträger, Schulen (Vertreter der verschiedenen Interessensgruppen)</p>
<p>Umsetzung: mittel- bis langfristige Umsetzung aufgrund des erhöhten Abstimmungsbedarfs</p>

PB-III	Prüfauftrag: Abbau von Störpotenzialen auf verspätungsanfälligen Abschnitten
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Sicherung gantztägig stabiler Fahrplanzeiten und damit Steigerung der Pünktlichkeit. ☒ Verspätungsanfällige Abschnitte finden sich nach Aussage der Verkehrsunternehmen im Kreisgebiet vorrangig zu den Spitzenzeiten in den zentralen Bereichen (z. B. Nottuln, Coesfeld). ☒ Größere Probleme im Betriebsablauf bestehen jedoch im Zulauf zum Oberzentrum Münster. ☒ 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. 	
<p>Prüfansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Prüfung der Möglichkeiten zum Abbau von Störpotenzialen sowie zur ganzheitlichen Busbeschleunigung durch geeignete Maßnahmen, insbesondere für Schnellbusse und auf verspätungsanfälligen Abschnitten. <p><i>Maßnahmenspektrum zum Abbau von Störquellen (Beschleunigungsmaßnahmen):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ 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. ☒ Bausteine einer ganzheitlichen Busbeschleunigung: 	



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.

MF-1	Prüfauftrag: Ausweiten der (dynamischen) Fahrgastinformation
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Verbesserung der (lokalen) Fahrgastinformation (Liniennetzplänen, Umgebungsplänen etc.) sowie Ausstattung relevanter Haltestellen und wichtiger Einrichtungen mit Echtzeitinformationen. ➤ Fehlende oder zerstörte Haltestellenfahrpläne, Lesbarkeit der Aushänge (Vandalismus, Witterung etc.), einheitliches Fahrplan-Layout oder alle Abfahrten auf einem Fahrplanaushang (z. B. wie im DING (www.ding.eu)). ➤ 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)). 	
<p>Planungsansatz:</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"> ☒ Liniennetzpläne der Region ☒ 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) ☒ Wegweisung zu benachbarten Umstiegshaltestellen, insbesondere wenn der Fußweg dorthin nicht unmittelbar erkennbar oder einsehbar ist <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"> ☒ Berücksichtigung des aktuell laufenden Förderantrags der RVM für Anlagen an den folgenden Standorten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Coesfeld Bahnhof ○ Havixbeck Bahnhof ○ Lüdinghausen Busbahnhof ○ Nottuln, Rhodeplatz ○ Olfen, Hallenbad ○ Senden Busbahnhof 	

<ul style="list-style-type: none"> ■ Festlegung weiterer Haltestellen nach nachfragerlevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den Kommunen, Straßenbauasträgern und weiteren Planungsbeteiligten ■ Klärung der Finanzierung und der Unterhaltung der Infrastruktur und Technik ■ Klärung der Datenversorgung <p>Hinweis:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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.
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Verbesserung der Informationen für Fahrgäste vor Fahrtbeginn + Grundlage für eine Nutzung des ÖPNV sind leicht zugängliche Informationen über den aktuellen Fahrplan sowie eine gute Orientierung vor Ort. + Haltestellen ohne aktuelle und schwer lesbare Fahrpläne erschweren die Nutzung des ÖPNV deutlich + DFI ist Maßnahme zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen + Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen
<p>Beteiligte:</p> <p>Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Städte und Gemeinden, Straßenbauasträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner</p>
<p>Umsetzung:</p> <p>mittelfristige Umsetzung</p>

MF-II	Maßnahme: Barrierefreie Fahrgastinformationen
<p>Hintergrund:</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>Planungsansatz:</p> <p>Barrierefreie Fahrgastinformation im Vorfeld der Fahrt (z. B. Internet, Smartphone-App) und an Haltestellen bereitstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip: zwei der drei Sinne (Sehen, Hören, Tasten) sollen angesprochen werden. ■ Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache ■ Berücksichtigung der etwaigen barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrten in den Fahrplintabellen (Piktogramm, ob jeweilige Fahrt barrierefrei angeboten wird) ■ Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV 2.0 "Barrierefreie Informationstechnik" 	

<p>Verordnung" (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile)</p> <p>Hinweis: Zur Optimierung der Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip in den Münsterlandkreisen hat der ZVM die Smartphone-App („BuBiM“-App) eingeführt.</p>
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind + verbesserte Nutzbarkeit für den vorgenannten Personenkreis + Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes)
<p>Beteiligte:</p> <p>Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner</p>
<p>Umsetzung:</p> <p>Umsetzung und sukzessive Weiterentwicklung ab 2018</p>

MF-III	Maßnahme Ausweitung von Mobilitätstrainings
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Abbau von Zugangshemmnissen im ÖPNV (Unsicherheit als Zugangshemmnis) 	
<p>Planungsansatz:</p> <p>Mobilitätstraining für z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ ältere Menschen (z. B. richtiger Umgang mit Rollatoren im Bus) ☒ mobilitätseingeschränkte Menschen (sehbehinderte bzw. gehbehinderte Menschen) ☒ zum Abbau von Zugangshemmnissen und zur sicheren Nutzung des ÖPNV <p>Mobilitätseingeschränkte Personen und ältere Menschen erhalten die Möglichkeit ein direktes Feedback bezüglich ihrer alltäglichen Probleme und Hemmnissen zu geben.</p>	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Abbau von Unsicherheiten in der Nutzung des ÖPNV + Vermittlung der sicheren ÖPNV-Nutzung + Sensibilisierung des Fahrpersonals + Berücksichtigung ältere Menschen als wichtige Kundengruppe 	
<p>Beteiligte:</p> <p>Verkehrsunternehmen, je nach Zielgruppe: Seniorenvertreter, Behindertenverbände</p>	
<p>Umsetzung:</p> <p>kurzfristige Umsetzung</p>	

MF-IV	Maßnahme Weiterentwicklung des Qualitätsmanagementsystems (unternehmensübergreifend)
Hintergrund: Überprüfung der Einhaltung der Qualitätsstandards für alle Verkehrsunternehmen im ÖPNV und ggf. Weiterentwicklung der Anforderungen.	
Planungsansatz: 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.	
Verkehrliche Bewertung: <ul style="list-style-type: none"> ☒ Kontinuierliche Kontrolle der Einhaltung von Qualitätsstandards und ggf. Weiterentwicklung der Qualitätsstandards. ☒ Erkennen und Berücksichtigung von Kundenwünschen und marktnahe Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots. ☒ Kundenbindung durch rasche Klärung und Aufgreifen von Anregungen und Hinweisen. 	
Beteiligte: Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Bezirksregierung und Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: kontinuierliche Weiterentwicklung (kurz- bis mittelfristige Umsetzung)	

MF-V	Maßnahme: Zielgruppenorientiertes Marketing im Münsterland (unternehmensübergreifend) (Fortführung / Absicherung von Marketingmaßnahmen im heutigen Niveau)
Hintergrund: <ul style="list-style-type: none"> ☒ 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. ☒ Verschiedene Kundengruppen des ÖPNV haben unterschiedliche Anforderungen an die Fahrgastinformation und das Marketing. ☒ Weiterentwicklung und Bündelung der bestehenden Marketingaktivitäten kreisübergreifend im Münsterland. 	

<p>Planungsansatz: Fortführung und Erweiterung eines zielgruppenorientierten, unternehmensübergreifenden Marketings, z. B. für</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Berufstätige (bspw. Hinweise/ Werbung auf bestehende und neueingerichtete Expressfahrten) ☒ Schüler (bspw. Hinweis auf Freizeitangebote, die mit dem ÖPNV erreichbar sind) ☒ Neubürger (bspw. kostenloses Tages- oder 4er Ticket) ☒ ältere Menschen (bspw. mit dem Ticket verbundene Zusatzangebote) <p>Als Ansatz hierfür bietet sich die weitere Bündelung unter der vorhandenen Dachmarke 'Bus und Bahn im Münsterland' als entsprechende Plattform an.</p>
<p>Verkehrliche Bewertung: + Direkte Ansprache bestimmter Kundengruppen mit den relevanten spezifischen Informationen + Erreichung bestimmter Zielgruppen</p>
<p>Beteiligte: Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden</p>
<p>Umsetzung: kurzfristige Umsetzung</p>

MF-VI	<p>Maßnahme: Entwicklung eines Konzeptes für das betriebliche Mobilitätsmanagement</p>
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Handlungsbedarf gemäß Kapitel 0 ☒ Teilnahme European Energy Award (Ziel des Kreises Coesfeld: Erlangen des European Energy Award in Gold bis 2019) 	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Unternehmen, Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen ☒ 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) 	
<p>Verkehrliche Bewertung: Veränderung des Modal-Splits zugunsten des Umweltverbundes im Kreis Coesfeld</p>	
<p>Beteiligte: Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen, private Partner</p>	
<p>Umsetzung: Kurz- bis mittelfristig</p>	

MF-VII	Maßnahme: E-Ticketing und Überprüfung des Ticketsortiments
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ☐ Handlungsbedarf gemäß Kapitel 6.3.16 ☐ 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. 	
Planungsansatz:	
<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>Beispiele hierfür können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☐ Einführung eines E-Tarifes (Präferenz: smartphonebasiert). ☐ 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. ☐ Anbieten von Zusatzleistungen (bspw.: Fahrkarte ist übertragbar, Mitnahmemöglichkeit von Familienangehörigen, Fahrradbox inklusive, Vergünstigungen für andere Angebote etc.). ☐ Prüfung des Zuschnitts von individuellen räumlichen Netzen (z. B. Stadt plus umliegende Gemeinden wie im VRR oder zwei nebeneinander liegende Kreise). 	
Verkehrliche Bewertung:	
<ul style="list-style-type: none"> + Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste + Hebung von Fahrgastpotenzialen + Berücksichtigung und Förderung der Inter- bzw. der Multimodalität 	
Beteiligte:	
Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Tarifgemeinschaft Münsterland/ Ruhr-Lippe GmbH (VGM-VRL), Verkehrsunternehmen, ggf. private Akteure (Anerkennung des ÖPNV-Tickets für vergünstigten Eintritt)	
Umsetzung:	
langfristige Umsetzung	

MF-VIII	Maßnahme: Serviceleistung ‚Halten auf Wunsch‘ in den Abendstunden
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ☐ Ein Nutzungshemmnis des ÖPNV in den Abendstunden ist häufig die letzte Meile, also den Weg von der Haltestelle zur Haustür im Dunkeln zurückzulegen. ☐ Ein geringere Verkehrsaufkommen und geringere Nutzerzahlen in den Abendstunden erlauben weitere Halte ohne Verzögerungen im Betriebsablauf zu verursachen. 	

<ul style="list-style-type: none"> ☐ Steigerung des Nutzungskomforts durch eine Serviceleistung, die die Attraktivität des ÖPNV anhebt. ☐ Das Angebot besteht im Kreis Coesfeld, ist jedoch nur wenig bekannt und erfährt entsprechend keine Nachfrage.
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☐ 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. ☐ 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.
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste + Hebung von Fahrgastpotenzialen + Steigerung des Vertrauens in den ÖPNV in ländlichen Regionen mit geringem Fahrtenangebot
<p>Beteiligte: Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen</p>
<p>Umsetzung: mittelfristige Umsetzung</p>

PF-II	Prüfauftrag: Mobilitätsmanagement an Schulen als Ergänzung zum bestehenden Schulbus-Training
<p>Hintergrund:</p> <p>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>Prüfansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☐ 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.). ☐ Erstellen eines praxisnahen Konzeptes für schulisches Mobilitätsmanagement auf Kreisebene unter Berücksichtigung der verschiedenen Schultypen. 	

- ☒ Alle öffentlichen Schulen sollen kostenlos auf das Angebot des schulischen Mobilitätsmanagements zurückgreifen können.
- ☒ 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.
- ☒ 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.
- ☒ Verbesserung der Vermittlung der Schulwegpläne an die Eltern.
- ☒ 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).
- ☒ 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.

Verkehrliche Bewertung:

- + Erhöhung der Sicherheit
- + Entlastung des Fahrpersonals
- + Vandalismus in Bussen eindämmen
- + ÖPNV Imageförderung und Bindung (Schüler als langfristige ÖPNV-Kunden binden)
- + Dauerhafte Verankerung von Mobilität als Thema in allen Schulen des Kreises
- + Vernetzung zwischen den Akteuren im Kreis zum Thema „Mobilität und Schule“

Beteiligte:

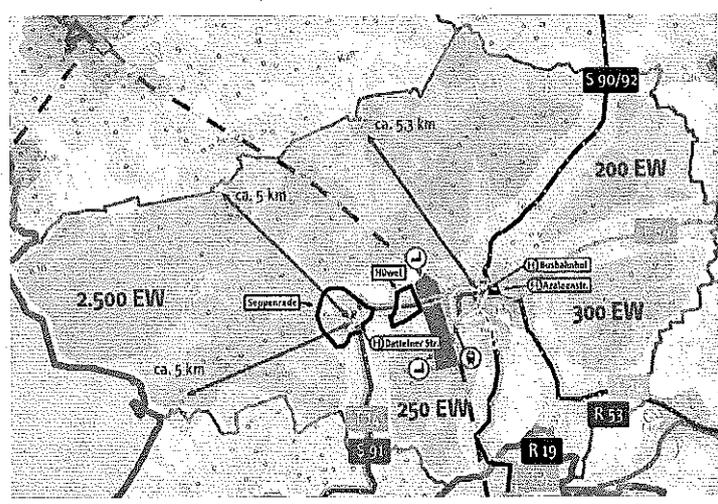
Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Schulträger und Schulen, Polizei, Verkehrsunternehmen, Schüler, Eltern, ggf. weitere private Partner

Umsetzung:

mittelfristige Umsetzung

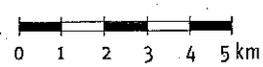
PF-V	Prüfauftrag: Ausdehnung des Ansatzes der RVM-Anschlussgarantie auf weitere Verknüpfungspunkte und Verkehrsunternehmen im Kreis Coesfeld
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ☒ Um die Attraktivität des ÖPNV insbesondere in den Tagesrandlagen zu steigern, wird sichergestellt, dass Fahrgäste bei nicht funktionierenden Anschlüssen an bestimmten Verknüpfungspunkten mit einem Taxi ihren Reiseweg fortsetzen können. ☒ Hinweis: Sicherstellung der Beendigung der angetretenen Reise auch bei Störungen im Reiseablauf ist zu vermarkten, um weitere Fahrgäste hinzu zugewinnen (Hebung von Fahrgastpotenzialen). 	
Prüfansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ☒ Kompensation etwaiger Störungen und damit ggf. verpasster Anschlüsse. ☒ 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. 	
Verkehrliche Bewertung:	
<ul style="list-style-type: none"> + Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste + Hebung von Fahrgastpotenzialen + Steigerung des Vertrauens in den ÖPNV in ländlichen Regionen mit geringem Fahrtenangebot 	
Beteiligte:	
Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung:	
mittelfristige Umsetzung	

Stadt Lüdinghausen



Chancen

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



relevante Strukturdaten

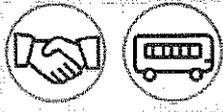
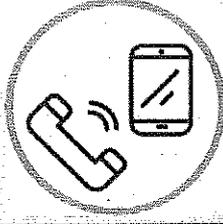
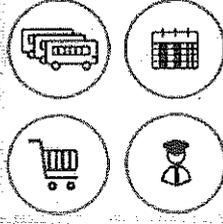
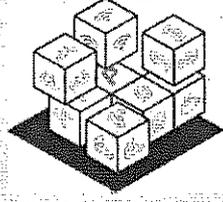
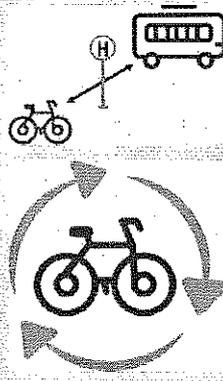
- Stadt Lüdinghausen Einwohner: ca. 23.900 (ca. 170 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord West: ca. 2.500 (ca. 33 EW/km²);
Bereich Süd Ost: ca. 200 (ca. 22 EW/km²) + 300 (ca. 26 EW/km²) + 200 (ca. 31 EW/km²)
- Naturschutzgebiet und militärisches Sperrgebiet (Borkenberge)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

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

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

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

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

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

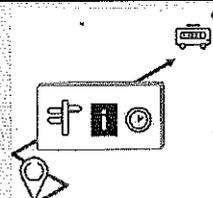
Stadt Lüdinghausen

Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

■ Flankierung:

- Werbung für Abfahrtsmonitore mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV in den Betrieben

- Alltags-Wegweisung für Berufstätige zum/ vom Bahnhof und zum/ vom Gewerbegebiet



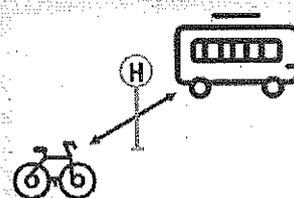
- Einrichten weiterer Standorte der vorhandenen Fahrradausleihstation an der Tourist-Information zur Vernetzung innerhalb des Stadtgebietes (Ziel: Ausleihe von Fahrrädern an der einen Stelle und Abgabe an einer anderen)
 potenzielle Standorte: Lüdinghausen Bahnhof, Burg Vischering

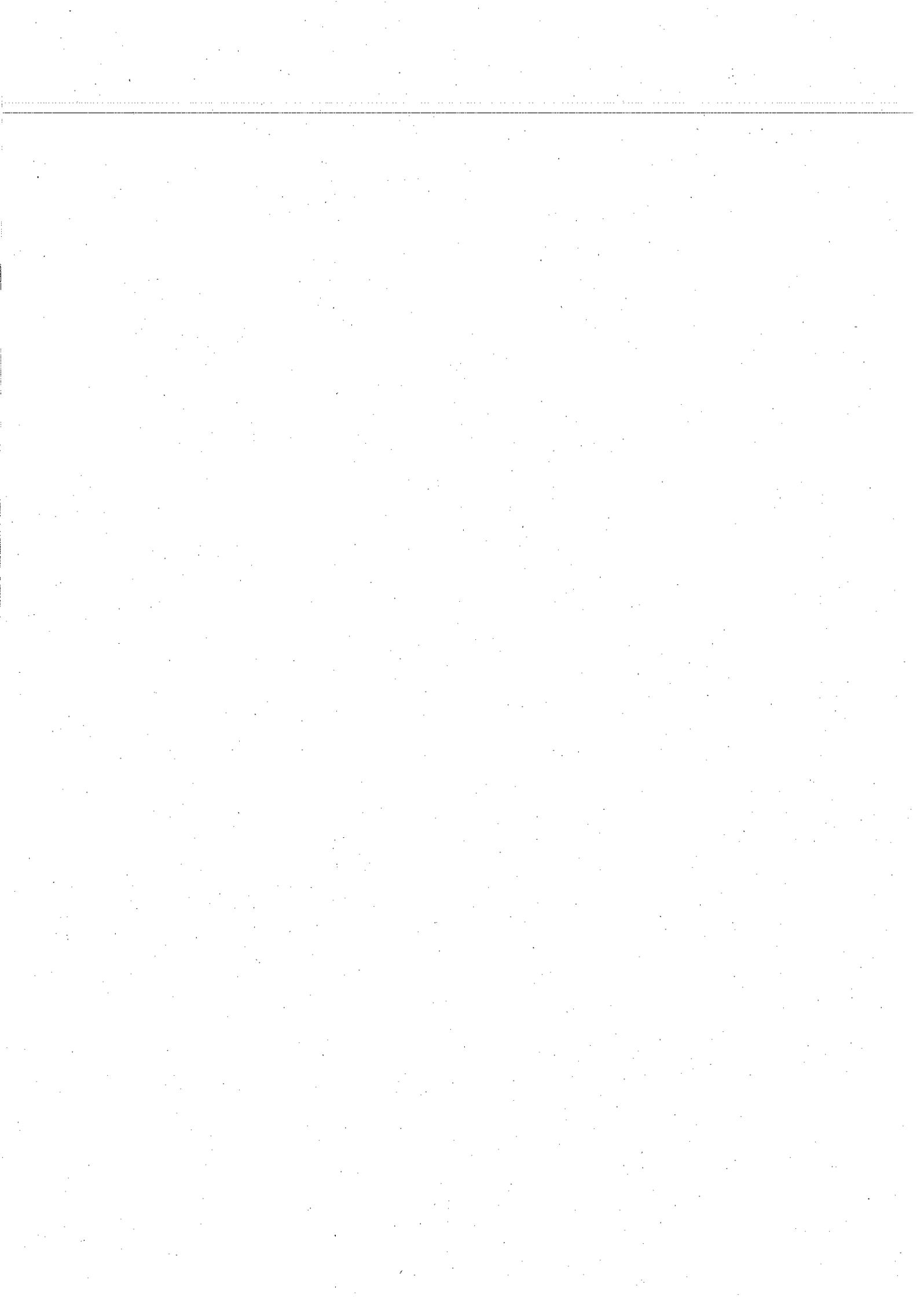
- Einrichten einer hochwertigen Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Seppenrade, Dattelner Straße (witterungsgeschützt und abschließbar)

- Erweiterung der Fahrradabstellanlage an der Haltestelle Azaleenstraße

- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (z. B. Haltestelle Seppenrade, Sträter; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)

- *Hinweis: Die Ausweitung der Fahrradausleihstation auf weitere Standorte flankiert den von der Stadt geplanten Neubau von Rad- und Fußwegeverbindungen (Wege und Brücken) zwischen der Burg Vischering und der Burg Lüdinghausen sowie der Innenstadt Lüdinghausen im Rahmen der Regionale 2016.*





Anlage 4

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. laufleistungsabhängige Kosten, zeitabhängiger Kosten, Fahrzeugfixkosten, sonstige Fixkosten) wird ein fiktiver Kostensatz je Fahrplankilometer im festbedienten Liniennetz 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**

Maßnahme	Linienverkehr Bus Abschätzung Leistungsveränderungen [Fahrplankilometer/ Jahr]	Finanzwirksamkeit [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)	-	-
Summe Kreisgebiet	max. 315.000 54.000 (TaxiBus)	ca. 847.000 Euro

* Bedarfsgesteuerte TaxiBus-Verkehre jeweils unter Annahme eines spezifischen Abrufgrades kalkuliert (vgl. Ausführungen in Kapitel 9.2.1).