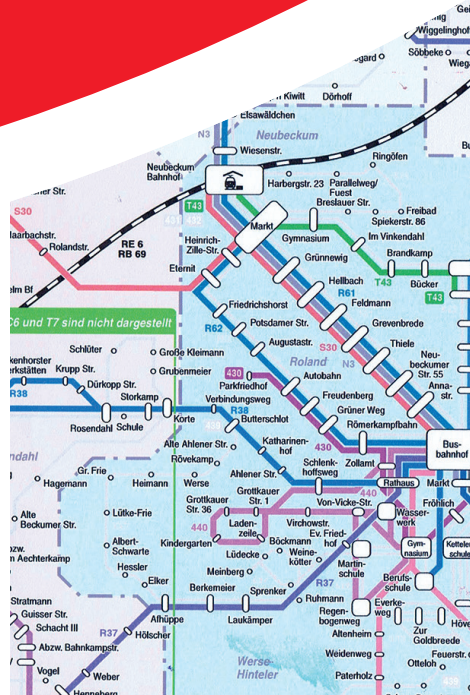


Für die Zukunft gesattelt.



3. Nahverkehrsplan



Impressum

Auftraggeber

Kreis Warendorf
Amt für Planung und Naturschutz
Waldenburger Straße 2
48231 Warendorf

Ansprechpartner

Martin Terwey
Tel. 02581/536100

Auftragnehmer

plan:mobil
Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung
Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel
Tel. 0561/7084102, Fax 0561/7084104
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de
Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Dr.-Ing. Timo Barwisch, Dipl.-Ing. Felix Kühnel M.Sc.

In Kooperation mit:

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
Dipl.-Ingenieur Mathias Schmechtig
Wilhelmshöher Allee 274, D-34131 Kassel
Tel. 0561/988349-65, Fax 0561/988349-68
info@mathias-schmechtig.de, www.mathias-schmechtig.de
Bearbeitung: Dipl.-Ing. Mathias Schmechtig, Dipl.-Ing Kirsten Krasel

TEILBAUSTEIN A

1	PLANERARBEITUNG UND BETEILIGUNG	16
2	GRUNDLAGEN, ZIELE UND RAHMENVORGABEN	17
2.1	GESETZLICHE GRUNDLAGEN	17
2.1.1	EU-VERORDNUNG (EG) NR. 1370/2007	17
2.1.2	PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ (PBefG)	18
2.1.3	ÖPNV-GESETZ NORDRHEIN-WESTFALEN (ÖPNVG NRW)	18
2.1.4	BEHINDERTENGLEICHSTELLUNGSGESETZ NORDRHEIN-WESTFALEN (BGG NRW)	22
2.2	ÜBERGEORDNETE ZIELE UND VERKEHRSLICHE RAHMENVORGABEN	23
2.2.1	LANDESENTWICKLUNGSPLAN	23
2.2.2	REGIONALPLAN FÜR DEN REGIERUNGSBEZIRK MÜNSTER	24
2.2.3	NAHVERKEHRSPLAN WESTFALEN-LIPPE	24
2.2.4	KOMMUNALE VERKEHRSENTWICKLUNGSPLÄNE	25
2.2.5	ÖPNV-INFRASTRUKTURFINANZIERUNGSPLAN/ÖPNV-BEDARFSPLAN	25
2.3	NAHVERKEHRSPLANE BENACHBARTER AUFGABENTRÄGER	26
3	RAUMSTRUKTURANALYSE	27
3.1	RÄUMLICHE VERFLECHTUNGEN, RAUM- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR	27
3.2	EINWOHNERENTWICKLUNG UND DEMOGRAPHISCHE VERÄNDERUNG	29
3.3	WIRTSCHAFTSSTRUKTUR	31
3.3.1	ARBEITSPLATZSTRUKTUR	31
3.3.2	PENDLERVERHALTEN	34
3.3.3	WEGEBEZIEHUNGEN	35
3.4	SCHULSTANDORTENTWICKLUNG UND SCHÜLERZAHLEN	36
3.5	ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN UND VERSORGUNG	39
3.6	FREIZEIT- UND NAHERHOLUNGSZIELE	40
3.7	MOBILITÄTSVERHALTEN	41
4	ÖPNV-ANGEBOTSSTRUKTUR	44
4.1	SPNV	44
4.2	STRASSENGBUNDENER ÖPNV	45
4.3	BEDIENUNGSANGEBOT	47
4.4	HALTESTELLEN, VERKNÜPFUNGSPUNKTE UND SCHNITTSTELLEN	56
5	ZIELSETZUNGEN UND LEITSÄTZE ZUR SCHAFFUNG EINES „VOLLSTÄNDIG BARRIEREFREIEN ÖPNV“ IM KREIS WARENDORF	58
5.1	BELANGE DER BARRIEREFREIHEIT	58
5.2	SCHAFFUNG BARRIEREFREIER WEGEKETTEN	60

5.3	ANFORDERUNGEN VON NUTZERGRUPPEN MIT UNTERSCHIEDLICHEN MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN	61
5.4	LEITSÄTZE DES KREISES WARENDORF	62
5.5	ANFORDERUNGEN AN DIE GESTALTUNG DER HALTESTELLEN UND FAHRZEUGE UND AN DIE FAHRGASTINFORMATION ZUR GEWÄHRLEISTUNG EINER BARRIEREFREIEN NUTZBARKEIT	65
5.6	REIHENFOLGE FÜR DEN BARRIEREFREIEN AUSBAU VON BUSHALTESTELLEN: VERFAHREN ZUR PRIORITÄTENBILDUNG	65
5.7	AUSNAHMEN VON DER VOLLSTÄNDIGEN BARRIEREFREIHEIT	66
5.7.1	HALTESTELLEN	67
5.7.2	FAHRZEUGE	68
6	ANFORDERUNGSPROFIL	69
6.1	LEITBILD ZUR WEITERENTWICKLUNG DER MOBILITÄTSANGEBOTE IM KREIS WARENDORF	70
6.1.1	ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE DER WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV	70
6.1.2	SCHWERPUNKTE DER WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV	71
6.1.3	PRODUKTPOLITIK UND ÖPNV-ANGEBOT	72
6.1.4	INFORMATION, BERATUNG UND ORIENTIERUNG AN KUNDENBEDÜRFNISSEN	73
6.1.5	ZUSAMMENARBEIT DER AKTEURE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR IM MÜNSTERLAND	73
6.2	RAUM- UND NETZTYPOLOGIE	74
6.2.1	SIEDLUNGSSTRUKTURELLE GLIEDERUNG DES KREISES WARENDORF	74
6.2.2	HIERARCHISIERUNG DES REGIONALEN ÖPNV-NETZES	75
6.3	QUALITÄTSVORGABEN AN DIE AUSGESTALTUNG DES ÖPNV IM KREIS WARENDORF	76
6.3.1	FESTLEGUNG DER AUSREICHENDEN VERKEHRSBEDIENUNG	77
6.3.2	QUALITÄTSANFORDERUNGEN UND BEWERTUNGSKRITERIEN IM ÜBERBLICK	79
6.3.3	DEFINITION DER VERKEHRSTAGE UND VERKEHRSZEITEN	79
6.3.4	ANFORDERUNGEN AN DIE ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	81
6.3.5	ANFORDERUNGEN AN DIE BEDIENUNGSQUALITÄT	82
6.3.6	ANFORDERUNGEN AN VERBINDUNGSQUALITÄT UND AN DIE VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN	86
6.3.7	ANFORDERUNG AN DIE NETZ- UND FAHRPLANGESTALTUNG UND AN DIE PRODUKTPROFILIERUNG	89
6.3.8	ANFORDERUNGEN AN DIE PÜNKTLICHKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT	91
6.3.9	GARANTIE- UND SERVICELEISTUNGEN	92
6.3.10	QUALITÄTSANFORDERUNGEN HALTESTELLEN	92
6.3.11	QUALITÄTSANFORDERUNGEN FAHRZEUGE	98
6.3.12	ANFORDERUNGEN AN DAS FAHRPERSONAL UND SOZIALE STANDARDS	102
6.3.13	ANFORDERUNGEN AN BETRIEB UND STÖRUNGSMANAGEMENT	104
6.3.14	ANFORDERUNGEN AN INFORMATION UND VERTRIEB	105
6.3.15	ANFORDERUNGEN AN DAS MARKETING	109
6.3.16	TARIF	110
6.3.17	VERLEIHSYSTEME, MITNAHMEANGEBOTE UND MOBILITÄTSMANAGEMENT - ZIELSETZUNGEN AUS SICHT DES KREISES WARENDORF -	110
6.3.18	ANFORDERUNGEN AN DAS QUALITÄTSMANAGEMENT	111

7	BEWERTUNG DER ANGEBOTSQUALITÄT	115
7.1	BEWERTUNG DER ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	115
7.2	BEWERTUNG DER BEDIENUNGSQUALITÄT	115
7.2.1	BEDIENUNGSANGEBOT AUF RELATIONEN DER KATEGORIE ACHSE	116
7.3	BEWERTUNG DER VERBINDUNGSQUALITÄT UND VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN	132
7.3.1	BEWERTUNG DER VERBINDUNGSQUALITÄT	132
7.3.2	BEWERTUNG DER ERREICHBARKEIT WICHTIGER ZIELE IM KREIS WARENDORF	138
7.3.3	BEWERTUNG DER VERKNÜPFUNG UND ANSCHLUSSBILDUNG	154
7.4	BEWERTUNG DER NETZ- UND FAHRPLANGESTALTUNG SOWIE DER PRODUKTPROFILIERUNG	156
7.5	BEWERTUNG DER PÜNKTLICHKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT	158
7.6	BEWERTUNG DER GARANTIE- UND SERVICELEISTUNGEN	159
7.7	BEWERTUNG DER HALTESTELLEN	160
7.8	BEWERTUNG DES FAHRPERSONALS UND DER SOZIALEN STANDARDS	174
7.9	BEWERTUNG DER FAHRZEUGE	174
7.10	BEWERTUNG DES BETRIEBS- UND STÖRUNGSMANAGEMENTS	177
7.11	BEWERTUNG VON INFORMATION UND VERTRIEB	178
7.12	BEWERTUNG DES MARKETINGS	180
7.13	BEWERTUNG DES TARIFS	182
7.14	BEWERTUNG VON VERLEIHSYSTEMEN, MITNAHMEANGEBOTEN UND MOBILITÄTSMANAGEMENT	183
7.15	BEWERTUNG DES QUALITÄTSCONTROLLINGS	185
8	VERKEHRSPROGNOSE	186
8.1	ZUKÜNFTIGE BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG	186
8.2	SIEDLUNGSERWEITERUNGEN UND GEWERBEFLÄCHENERWEITERUNGEN	188
8.3	ENTWICKLUNG DES ARBEITSMARKTES	189
8.4	ENTWICKLUNG DER VERSORGUNGS- UND EINKAUFSTRUKTUR	190
8.5	ABSCHÄTZUNG DER ZUKÜNFTIGEN NACHFRAGEENTWICKLUNG IM ÖPNV	190
8.6	ABSCHÄTZUNG DER ZUKÜNFTIGEN VERKEHRSENTWICKLUNG BIS 2025 (OHNE BERÜCKSICHTIGUNG VON MAßNAHMEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR)	191
9	MAßNAHMENKONZEPTION	194
9.1	SPNV-ANGEBOT UND -INFRASTRUKTUR	195
9.2	HANDLUNGSFELD LINIENNETZ, FAHRPLAN UND VERKNÜPFUNG	195
9.2.1	DETAILLIERTE MAßNAHMENBESCHREIBUNG	197
9.2.2	DETAILLIERTE BESCHREIBUNG DER PRÜFAUFTRÄGE	208
9.3	HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND BETRIEB	217
9.3.1	INFRASTRUKTURMAßNAHMEN IM KREIS WARENDORF	218
9.3.2	MAßNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DES BETRIEBS	222
9.4	HANDLUNGSFELD FAHRGASTINFORMATION, MARKETING UND SICHERHEIT	224

9.5	FINANZIELLE WIRKUNG DER MAßNAHMENKONZEPTION IM HANDLUNGSFELD LINIENNETZ, FAHRPLAN UND VERKNÜPFUNG	234
10	GRUNDLAGEN DER VERGABE	236
10.1	GESETZLICHE VORGABEN	236
10.2	LINIENBÜNDELUNGSKONZEPT	237
10.2.1	VORBEMERKUNG	237
10.2.2	RAHMENBEDINGUNGEN	237
10.2.3	KRITERIEN FÜR DIE FESTLEGUNG VON LINIENBÜNDELN IM KREIS WARENDORF	238
10.2.4	HARMONISIERUNG DER KONZESSIONSLAUFZEITEN UND BÜNDELUNG DER LINIENKONZESSIONEN	239
10.2.5	FESTLEGUNG DER LINIENBÜNDEL IM KREIS WARENDORF	240
10.3	DIREKTVERGABE EINES NETZES AN DIE RVM DURCH DIE MÜNSTERLANDKREISE	245
10.4	BILDUNG EINER „GRUPPE ZUSTÄNDIGER ÖRTLICHER BEHÖRDEN“ IM ÖPNV	247
10.5	FINANZIERUNG	247
11	ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE	250
11.1	STECKBRIEFE ALTERNATIVER MOBILITÄTSANGEBOTE	255
11.2	ZUORDNUNG MÖGLICHER STECKBRIEFE ZU DEN RÄUMLICHEN EINHEITEN IM KREIS WARENDORF	265
11.3	SAMMLUNG WEITERER BEISPIELPROJEKTE FÜR ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE MIT UMSETZUNGSBEISPIELEN	279
11.4	MOBILES MÜNSTERLAND - DAS MÜNSTERLAND ALS ERPROBUNGSRAUM INNOVATIVER MOBILITÄTSANGEBOTE	287

ABBILDUNGEN:

■	Abbildung 1:	Altersverteilung der Bevölkerung im Kreis Warendorf (Stand 31.12.2016)	31
■	Abbildung 2:	Pkw pro 1.000 Einwohner im Kreis Warendorf	35
■	Abbildung 3:	Modal Split - Verkehrsmittelwahl	42
■	Abbildung 4:	Wegezweck werktags nach Mobilitätsuntersuchung (2015).....	42
■	Abbildung 5:	Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen	43
■	Abbildung 6:	Mobilitätskette im ÖPNV.....	60
■	Abbildung 7:	Bausteine im NVP: Teilbaustein A + B – Klassischer ÖPNV (Linienverkehr) Teilbaustein C – Alternative Mobilitätsangebote	69
■	Abbildung 8:	Übersicht über die Verkehrszeiten.....	80
■	Abbildung 9:	Haltestelle Beckum Busbahnhof Haltestelle Warendorf Bahnhof..	161
■	Abbildung 10:	Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2025 im Kreis Warendorf	192
■	Abbildung 11:	Einordnung möglicher Umsetzungsformen öffentlicher Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung in den Teil B bzw. Teil C des NVP - Beispiel: Stadt/ Gemeinden ohne bestehendes BürgerBus-Angebot -	253
■	Abbildung 12:	Einordnung möglicher Umsetzungsformen öffentlicher Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung in den Teil B bzw. Teil C des NVP - Beispiel: Stadt/ Gemeinden mit etabliertem BürgerBus-Angebot -	253

TABELLEN:

■	Tabelle 1:	Grundlegende Strukturdaten des Kreis Warendorf.....	27
■	Tabelle 2:	Flächenentwicklung seit dem Jahr 2007.....	28
■	Tabelle 3:	Bevölkerungsentwicklung 2005 - 2016.....	30
■	Tabelle 4:	Beispielhafte Arbeitsplatzschwerpunkte im Kreis Warendorf (400 . Arbeitsplätze und mehr).....	32
■	Tabelle 5:	Schulstandorte (ohne Grundschulen) im Kreis Warendorf.....	36
■	Tabelle 6:	Schließung von Schulstandorten.....	38
■	Tabelle 7:	Bedienungsangebot im Busverkehr im Kreis Warendorf.....	47
■	Tabelle 8:	Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte mit Bus/Schiene-Verknüpfung im Kreis Warendorf	56
■	Tabelle 9:	Systemrelevante Bus/Bus-Verknüpfungspunkte	57
■	Tabelle 10:	Kriterien zur Prioritätenbildung für den barrierefreien Haltestellenausbau	66
■	Tabelle 11:	Gemeindetypologie im Kreis Warendorf	75
■	Tabelle 12:	Hierarchie der Verkehrskorridore im regionalen ÖPNV-Netz.....	76
■	Tabelle 13:	Definition der Verkehrszeiten.....	80
■	Tabelle 14:	Haltestelleneinzugsbereiche	82
■	Tabelle 15:	Anforderungen Bedienungsqualität im Kreis Warendorf	84

■	Tabelle 16:	Zielwerte zur Verbindungsqualität im Kreis Warendorf	86
■	Tabelle 17:	Definition von Verknüpfungspunkten im Kreis Warendorf	87
■	Tabelle 18:	Richtwerte für die Anschlussbildung an Verknüpfungspunkten ...	88
■	Tabelle 19:	Angebotsformen des Gesamt-ÖPNV im Kreis Warendorf	90
■	Tabelle 20:	Kategorisierung der Haltestellen (Auswahl)	93
■	Tabelle 21:	Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen	95
■	Tabelle 22:	Anforderungen an die Ausstattung für Fahrzeuge im Linienbetrieb.	99
■	Tabelle 23:	Anforderungen an das Fahrpersonal.....	103
■	Tabelle 24:	Anforderungen an Informationen und Vertrieb über Telefon und ... Online	106
■	Tabelle 25:	Anforderungen an den Service in den Bussen.....	108
■	Tabelle 26:	Anforderungen an die Printmedien	109
■	Tabelle 27:	Anforderungen an das Mobilitätsmanagement.....	111
■	Tabelle 28:	Bausteine und Inhalte des Qualitätsmanagements.....	114
■	Tabelle 29:	Bedienungsqualität auf Achsen im Kreis Warendorf (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards	116
■	Tabelle 30:	Bedienungsqualität auf Hauptverbindungen im Kreis Warendorf ... (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards.....	122
■	Tabelle 31:	Bedienungsqualität auf Grundverbindung im Kreis Warendorf (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards.....	127
■	Tabelle 32:	Bedienungsqualität auf Ergänzungsverbindungen im Kreis Warendorf (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards	129
■	Tabelle 33:	Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV	133
■	Tabelle 34:	Erreichbarkeit der nächstgelegenen Oberzentren aus den Mittelzentren	134
■	Tabelle 35:	Verbindung der Kommunen mit dem Oberzentrum Münster.....	135
■	Tabelle 36:	Erreichbarkeit der Mittelzentren untereinander im Kreis Warendorf.....	137
■	Tabelle 37:	Anbindung der Ortsteile > 1.500 Einwohnern an ihren Hauptort.	138
■	Tabelle 38:	ÖPNV-Anbindung der Krankenhäuser.....	145
■	Tabelle 39:	ÖPNV-Anbindung der berufsbildenden Schulen	151
■	Tabelle 40:	Probleme in Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.....	158
■	Tabelle 41:	Kapazitätsengpässe in den Fahrzeugen	158
■	Tabelle 42:	Anschlussgarantie im Kreis Warendorf.....	159
■	Tabelle 43:	Barrierefreiheit der Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte im Kreis Warendorf.....	162
■	Tabelle 44:	(Fehlende) Haltestellenausstattung an den Verknüpfungspunkten	163
■	Tabelle 45:	Fahrzeugtypen und Ausstattungsmerkmale	175
■	Tabelle 46:	Schadstoffklassifizierung der Fahrzeuge	176
■	Tabelle 47:	Fahrzeuge mit rechnergestütztem Betriebssystem.....	176
■	Tabelle 48:	Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2017 - 2025	187
■	Tabelle 49:	Maßnahmenübersicht Kreis Warendorf.....	196

■	Tabelle 50:	Leistungsbilanz Maßnahmenkonzept 'Linienverkehr Bus'	235
■	Tabelle 51:	Linienbündel WAF 1 „RVM“	240
■	Tabelle 52:	Linienbündel WAF 2 „Ahlen – Warendorf“	243
■	Tabelle 53:	Linienbündel WAF 3 „Beckum – Ahlen – Hamm – Münster“	243
■	Tabelle 54:	Linienbündel WAF 4 „Stadtverkehr Beckum“	243
■	Tabelle 55:	Linienbündel WAF 5 „Stadtverkehr Telgte“	244
■	Tabelle 56:	Linienbündel WAF 6 „Warendorf – Oelde – Clarholz“	244
■	Tabelle 57:	Linienbündel WAF 7 „Warendorf – Ostbevern – Münster“	244
■	Tabelle 58:	Linienbündel WAF 8 „Münster -Telgte – Warendorf – Sassenberg“.	245
■	Tabelle 59:	Spezifische Angebotsmerkmale „Öffentliche Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung für Bereiche mit geringer Fahrgastnachfrage sowie die erste/letzte Meile“	251

Abkürzungsverzeichnis

Abk.	Abkürzung
Abs.	Absatz
Abt.	Abteilung
Abzw.	Abzweig
ÄöR	Anstalt öffentlichen Rechts
App	Programm
AT	Aufgabenträger
B	Bundesstraße
B + R	Bike + Ride
BAB	Bundesautobahn
BAG	Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände
BB	BürgerBus
BBSR	Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung
Bf.	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BITV 2.0	Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung - BITV 2.0)
BoKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOR	Kreis Borken
bspw.	beispielsweise
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
C	StadtBus
ca.	circa
CO ²	Kohlendioxid
COE	Kreis Coesfeld
d. h.	das heißt
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DF Bus	Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen
DFI	Dynamische Fahrgastinformation

DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung Berlin
EAÖ	Empfehlung für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EEV	Europäischer Abgasstandard (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle)
EF	Einzelfahrten
EFA	Fahrplanauskunft per Internet
EG	Europäische Gemeinschaft
etc.	et cetera
EUR	Euro
EU-VO	EU-Verordnung
evtl.	eventuell
EW/km ²	Einwohner pro Quadratkilometer (Einwohnerdichte)
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FA.	Firma
ff.	folgende
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
GE	Gewerbegebiete
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
ggü.	Gegenüber
GmbH Co. KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
GPS	Global Positioning System
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
ha	Hektar
Hbf.	Hauptbahnhof
HP	Haltepunkt
HST	Haltestelle
HVZ	Hauptverkehrszeit
i. d. R.	in der Regel
i. S.	im Sinne
IC	Intercity
inkl.	inklusive
insg.	insgesamt

IT	Informationstechnologie
ITCS	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (Intermodal Transport Control System)
k. A.	keine Angabe
K66	Kreisstraße 66
Kfz	Kraftfahrzeug
KMU	kleine und mittlere Unternehmen
L597	Landstraße 597
LEP	Landesentwicklungsplan
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
max.	maximal
Min.	Minute
mind.	mindestens
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
N6	NachtBus 6
NaVZ	Nachtverkehrszeit
Nr.	Nummer
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
o. A.	ohne Angabe
o. ä.	oder ähnlich
o. g.	oben genannte
ÖDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag für Leistungen des straßengebundenen Personennahverkehr
OHG	Offene Handelsgesellschaft
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden; Bus, Straßenbahn, Stadtbahn) (synonyme Verwendung der Begriffe ÖPNV und ÖSPV im NVP)
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
OT	Ortsteil
ÖV	öffentlicher Verkehr (gesamter öffentlicher Verkehr)

P + R	Park + Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
R72	RegioBus 72
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
rd.	rund
RE	RegionalExpress
RVM	Regionalverkehr Münsterland
S.	Seite
s. o.	siehe oben
s. u.	siehe unten
S35	SchnellBus 35
Sa	Samstag
SB	SchnellBus außerhalb des Münsterlandes
So + Fei	Sonn- und Feiertage
sog.	sogenannte
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ST	Kreis Steinfurt
StVO	Straßenverkehrsordnung
STZVO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
T30	30-Minuten-Takt
T60	60-Minuten-Takt
T120	2-Stunden-Takt
tlw.	Teilweise
Tsd.	Tausend
u. a.	unter anderem
usw.	und so weiter
v. a.	vor allem
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung

vorauss.	voraussichtlich
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VU	Verkehrsunternehmen
VV	Verwaltungsvorschriften
VV-ÖPNVG NRW	Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
VVOWL	Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe
WAF	Kreis Warendorf
WE	Wohneinheiten
z. B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof
ZOH	Zentrale Omnibus Haltestelle
ZRL	Zweckverband Ruhr Lippe
ZVM	Zweckverband SPNV Münsterland
zzgl.	zuzüglich

Teilbaustein A

Bestandsanalyse und -bewertung, Leitbild, Barrierefreiheit und Anforderungsprofil

1 Planerarbeit und Beteiligung

Die Bearbeitung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt durch das von der Kreisverwaltung beauftragte Planungsbüro plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, in enger Abstimmung mit der Kreisverwaltung. Die Bearbeitung wurde im April 2016 begonnen und im März 2019 fachlich und inhaltlich abgeschlossen. Begleitet wird die Fortschreibung des Nahverkehrsplans durch die Beteiligung verschiedener Planungspartner:

- Städte und Gemeinden: Zu Beginn der Fortschreibung wurden die Städte und Gemeinden des Kreises Warendorf über eine schriftliche Befragung beteiligt. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturen und der Mitteilung relevanter Unterlagen, Informationen, Hinweise und Anregungen der Beteiligten an den Gutachter. Drei Expertenarbeitsgruppen wurden durchgeführt. Dabei wurden die zentralen Arbeitsschritte/Meilensteine vorgestellt und gemeinsame Positionen und Anforderungen, tlw. im Workshop-Charakter, erarbeitet.
- Verkehrsunternehmen: Während der Planerarbeit fanden intensive Abstimmungsgespräche zwischen Kreis, Verkehrsunternehmen und dem Gutachter, insbesondere zum Thema Qualitätsstandards, statt. Über eine schriftliche Befragung wurden bereits zu Beginn unter anderem Informationen zur Fahrzeugausstattung und Hinweise zu Problemen im Betriebsablauf dem Gutachter mitgeteilt. Die Verkehrsunternehmen wurden darüber hinaus im Rahmen der Expertenarbeitsgruppen beteiligt.
- Politische Gremien, Vereine und Verbände: Eine Beteiligung fand während der Erarbeitung im Rahmen der drei Expertenarbeitsgruppen sowie einer zusätzlichen Vorstellung im Behindertenbeirat statt, in welchem explizit das Thema Barrierefreiheit und die umfängliche Auseinandersetzung hiermit im Nahverkehrsplan aufgezeigt wurde. Weiterhin wurde im Fachausschuss kontinuierlich berichtet.
- Bürgerinnen und Bürger: Im Rahmen von mehreren Bürgerveranstaltungen sowie postalisch, telefonisch und Online konnten Bürgerinnen und Bürger ihre Hinweise und Anregungen zum Nahverkehrsplan geben.

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde für den Kreis Warendorf ein formales Beteiligungsverfahren zwischen dem 09.10.2018 und dem 30.11.2018 durchgeführt. Den Anhörungsberechtigten wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans für den Kreis Warendorf mit der Bitte um Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Nach Ablauf der Anhørungsfrist wurden die eingegangenen Stellungnahmen aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen herausgearbeitet und in Form einer Synopse zusammengefasst. Über die Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen beschließt der Kreistag.

2 Grundlagen, Ziele und Rahmenvorgaben

2.1 Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

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

Artikel 1 definiert den Zweck und den Anwendungsbereich:

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

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

Bedeutung für den Aufgabenträger und den Nahverkehrsplan

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

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

2.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Gegenstand des Gesetzes

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

Bedeutung für den Aufgabenträger und den Nahverkehrsplan

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

Bedeutung des Nahverkehrsplans im Genehmigungsverfahren

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

2.1.3 ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Gegenstand des Gesetzes

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

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

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

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

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

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

Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV

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

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

Neben dem Kreis Warendorf ist auch die Stadt Ahlen Aufgabenträger für den ÖPNV. Über die Zusammenarbeit mit dem Kreis Warendorf wurde hierzu am 29.06.2015 eine delegierende öffentlich-rechtliche Vereinbarung getroffen.

¹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) mit Stand vom 01.01.2017

Aufgabenträgerschaft für den SPNV

Der gem. § 5 ÖPNVG NRW gebildete Zweckverband mit Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist für den Kreis Warendorf der Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) mit Sitz in Münster. Seit dem 01.01.2008 ist der ZVM Mitglied im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, einem der drei Zweckverbände auf Landesebene (siehe Kapitel 2.1.3)

Der Zweckverband nimmt folgende Aufgaben wahr:

- Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs im Verbandsgebiet
- Hinwirkung auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifs, Schaffung einheitlicher Beförderungsbedingungen und Koordinierung des Verkehrsangebotes im Öffentlichen Personennahverkehr
- Aufstellen eines Nahverkehrsplanes für den Zweckverband.
- Durch eine Kooperation beim Tarif gibt es auch eine Anknüpfung an die Stadt Osnabrück und einige Gemeinden im Landkreis Osnabrück sowie die Niederlande und den Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR).

Bedeutung für den Aufgabenträger und den Nahverkehrsplan

Mit der Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in NRW wurde der Kreis Warendorf zum 01.01.1996 Aufgabenträger für den ÖPNV im Kreisgebiet. Seitdem ist er verantwortlich für dessen Planung, Organisation und Ausgestaltung. Zudem ist der Kreis zuständige Behörde für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen. Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW hat der Aufgabenträger zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan aufzustellen und bei Bedarf gem. § 9 Abs. 5 ÖPNVG NRW fortzuschreiben. Der Nahverkehrsplan dient u. a. dazu, Ziele und Rahmenvorgaben für das Verkehrsangebot und seine Finanzierung festzulegen. Berücksichtigt werden müssen insbesondere folgende Themen:

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

Der Nahverkehrsplan trifft Aussagen

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

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

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

Der Nahverkehrsplan ist das Ergebnis der politischen Willensbildung. Darüber hinaus ist er aber auch Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers, für die Ausgestaltung und Berücksichtigung einer integrierten öffentlichen Verkehrsbedienung in den entsprechenden räumlichen Abschnitten. Er konkretisiert das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Angebotsqualität und die Investitionsplanung. Zudem gilt er für die Genehmigungsbehörde als Rahmen bei der Erteilung von Liniengenehmigungen. So können bspw. eigenwirtschaftliche Anträge, die dem NVP und dem hier definierten ÖPNV-Angebot in Quantität und Qualität nicht entsprechen, von der Genehmigungsbehörde zurückgewiesen werden (§ 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG). Ebenfalls sind Genehmigungen zu versagen, wenn der beantragte (eigenwirtschaftliche) Verkehr ein ausschließliches Bedienungsrecht verletzt, welches aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt wurde². Im Kreis Warendorf zuständige Genehmigungsbehörde ist die Bezirksregierung Münster.

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

² Siehe: Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 13 Voraussetzung der Genehmigung

Themenschwerpunkt Schnellbusverkehre

Die aktuellen Entwicklungen in anderen Bundesländern zeigen, dass das Themenfeld der landesbedeutsamen Buslinien an Bedeutung gewinnt. Hiermit verbunden ist das Ziel, die Regionen bedarfsgerecht in den öffentlichen Personennahverkehr einzubeziehen und an die überregional bedeutsamen Bahnknoten anzubinden. Verschiedene Bundesländer sind daher dazu übergegangen, in Räumen, in denen eine Ausweitung des schienengebundenen Nahverkehrs in die Fläche wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ergänzend die Einführung landesbedeutsamer Buslinien zu fördern (z. B. Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein, Baden-Württemberg, Niedersachsen, vgl. u. a. Webseite Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr). In NRW, wo durch Schnellbusverkehre vielerorts ein zum Schienenverkehr vergleichbares Angebot geschaffen wurde, steht derzeit eine entsprechende Förderung in der Praxis noch aus. Durch die Novellierung des ÖPNVG ist jedoch eine Finanzierung mit Mitteln der Aufgabenträger des SPNV zugelassen (Stand 14.08.2017).

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

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

2.1.4 Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)

Gegenstand des Gesetzes

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

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

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

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

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

- siehe Kapitel 5 -

2.2 Übergeordnete Ziele und verkehrliche Rahmenvorgaben

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

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

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

2.2.1 Landesentwicklungsplan

Der geltende Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) ist seit 08.02.2017 in Kraft. Der LEP hat die seit 1995 geltenden Einzelpläne des Vorgängerplanes und das Landesentwicklungsprogramm ersetzt und zusammengeführt. Der Landesentwicklungsplan NRW legt die mittel- und langfristigen Ziele zur räumlichen Entwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen fest. Das aktuelle Planwerk ist unter folgendem Link einsehbar:

<https://www.land.nrw/de/thema/landesplanung>

³ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG NRW) mit Stand vom 04.08.2017

2.2.2 Regionalplan für den Regierungsbezirk Münster

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

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

- Die Nahverkehrspläne sind darauf auszurichten, dass die Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens – Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsstätten, Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen sowie besondere touristische Attraktionen – mit möglichst geringem Zeitaufwand, ausreichender Bedienungshäufigkeit, angemessenem Beförderungskomfort und optimaler Verknüpfung der Verkehrsträger erreicht werden können.
- [...] den Verflechtungen [ist] Rechnung zu tragen, die sich über Landes-, Kreis- und Zweckverbandsgrenzen hinweg ergeben.
- Von überregionaler Bedeutung ist auch die Schienenverbindung zwischen den Oberzentren Münster und Bielefeld. Durch die im Nahverkehrsplan vorgesehene Umsetzung eines umfangreichen Konzeptes zur Infrastrukturverbesserung, zur verkehrlichen Beschleunigung und zur Takt- und Angebotsverdichtung wird die Attraktivität der Schienenstrecke Münster - Warendorf - Bielefeld wesentlich erhöht. Die besondere „überregionale“ Bedeutung der Verbindung Münster - Hamm ergibt sich nicht zuletzt aus der Einbindung des Eisenbahnknotens Hamm in den ICE-Taktverkehr Richtung Hannover/Berlin.
- Als Grundgerüst des ÖPNV im Münsterland wird das Netz des schienengebundenen Personennahverkehrs vervollständigt durch einige Schnellbuslinien, die teilweise auch Ersatzfunktionen für den Schienenpersonennahverkehr übernehmen. Ergänzt wird dieses Grundgerüst durch ein (Regio-) Busliniennetz, das die Bedienung in der Fläche garantiert und Zubringerfunktionen zum Schienenverkehr wahrnimmt.
- Es ist aus raumordnerischer Sicht sehr wünschenswert, diese ausschließlich für den Güterverkehr genutzten Strecken zu erhalten. Hinsichtlich der Streckenabschnitte Recke - Osnabrück der „Tecklenburger Nordbahn“ und Münster - Sendenhorst - Beckum - Neubeckum sowie Neubeckum - Lippstadt der „Westfälischen LandesEisenbahn“ (WLE) sollte angesichts der vorhandenen Pendlerpotenziale weiterhin die Möglichkeit zur Wiederaufnahme der Personenbeförderung geprüft werden.

2.2.3 Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe

Im Kreis Warendorf gibt es zahlreiche Verknüpfungen zwischen Bahn und Bus (siehe auch Kapitel 4.4). Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) hat in seinem Nahverkehrsplan von 2011 deutlich gemacht, dass die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus nur durch die Flexibilität des Busverkehrs erreicht werden können. Der SPNV ist aufgrund der gemeinsamen Trassennutzung mit dem Fernverkehr, dem Güterverkehr sowie infrastruktureller

Einschränkungen (z. B. Eingleisigkeit) wenig flexibel. Die Reaktivierung der WLE-Strecke Münster – Sendenhorst ist als vordringliches Reaktivierungsprojekt dargestellt.

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

2.2.4 Kommunale Verkehrsentwicklungspläne

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

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

sowie konkret

- Problempunkte zu ermitteln und
- Lösungsansätze zu erarbeiten.

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

Die Verkehrsentwicklungspläne von Städten und Gemeinden im Kreis Warendorf sowie andere aktuelle Pläne im Bereich Verkehr werden berücksichtigt.

2.2.5 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan/ÖPNV-Bedarfsplan

Gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW erstellt das „[...] für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags [auf Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans] einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Millionen EUR, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen.“

Weitere Bestandteile des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans⁴ sind:

- Vorhaben der (Bahnhofs-) Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2),
- Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3): bis zum Jahr 2023 sollen insgesamt 35 weitere Bahnhöfe modernisiert werden (Finanzierung durch VRR, VRS, NWL und DB).
- Vorhaben der „Rahmenvereinbarung über die Realisierung und Finanzierung von SPNV-Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen“ (sog. „SPNV-Rahmenvereinbarung“)

⁴ ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, letzte Fassung 10.10.2013.

- Sonstige Maßnahmen gemäß § 13 ÖPNVG NRW, bei denen das Einvernehmen mit dem zuständigen Ausschuss des Landtags zur Aufnahme in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan hergestellt wurde

2.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger

Das Kreisgebiet des Kreises Warendorf berührt den Geltungsbereich von sechs Nahverkehrsplänen. Im Einzelnen sind dies:

- Kreis Coesfeld (2005, in Überarbeitung)
- Stadt Münster (2016)
- Osnabrücker Land (2013)
- Kreis Gütersloh (2017)
- Kreis Soest (2018)
- Stadt Hamm (2005)

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

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

Die relevanten Aussagen der aktuell gültigen Nahverkehrspläne werden berücksichtigt.

3 Raumstrukturanalyse

3.1 Räumliche Verflechtungen, Raum- und Siedlungsstruktur

Der Kreis Warendorf liegt in Nordrhein-Westfalen, im südöstlichen Teil des Münsterlands. Er grenzt an die Kreise Gütersloh, Soest, Coesfeld, Steinfurt, Osnabrück (Niedersachsen), sowie an die kreisfreien Städte Hamm und Münster.

Der Kreis Warendorf gliedert sich in die Gemeinden bzw. Städte Ahlen, Beelen, Beckum, Drensteinfurt, Ennigerloh, Everswinkel, Oelde, Ostbevern, Sassenberg, Sendenhorst, Telgte, Wadersloh und Warendorf.

Das überregionale Straßennetz wird durch die Bundesautobahn 2 sowie ca. 550 km an Bundes- und Landesstraßen gebildet. 88 km Bahnstrecke der DB mit 12 Bahnhöfen und Haltepunkten sowie 59 Buslinien im Regionalverkehr ergänzen die verkehrliche Erschließung.

Dabei ist Ahlen mit ca. 53.000 Einwohnern die bevölkerungsreichste Stadt im Kreis Warendorf. Es folgen Warendorf (Stadt) und Beckum mit jeweils ca. 37.000 Einwohnern. Die vier bevölkerungsreichsten Städte sind auch die vier Mittelzentren des Kreises. Die kleinste Kommune ist Beelen mit etwa 6.400 Einwohnern (siehe Karte A-1 im Kartenband).

70 % des Kreisgebiets werden landwirtschaftlich genutzt. Die Siedlungs- und Verkehrsflächen umfassen 14,6 %. Der Kreis Warendorf ist, als Kreis im ländlichen Raum, geprägt von einer dispersen Siedlungsstruktur, was sich an zahlreichen Einfamilienhaus-Siedlungen ablesen lässt. 88,5% aller Wohngebäude sind Ein- und Zweifamilienhäuser. Den höchsten Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern an der Wohnbebauung weisen Sassenberg (92,7 %), Drensteinfurt und Everswinkel (jeweils 92,6 %) auf. Einen höheren Anteil an Mehrfamilienhäusern haben die größeren Kommunen und Mittelzentren Ahlen, Beckum und Oelde. Hier liegt der Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern bei 83,7 %, 86,9 % bzw. 86 %.

■ **Tabelle 1: Grundlegende Strukturdaten des Kreis Warendorf**

Kreis Warendorf	
Einwohner 2016	277.744
Fläche in km ²	1.319,42 km ²
Einwohnerdichte in EW/ km ²	211
Zentralörtliche Gliederung	
Mittelzentren	Ahlen, Beckum, Oelde, Warendorf,
Grundzentren	Beelen, Drensteinfurt, Ennigerloh, Everswinkel, Ostbevern, Sassenberg, Sendenhorst, Telgte, Wadersloh,

Der Kreis Warendorf ist auf das Oberzentrum der Stadt Münster aufgrund der dortigen oberzentralen Funktionen wie Universität, Arbeitsplätze und Kultureinrichtungen ausgerichtet. Darüber hinaus gibt es, insbesondere im südlichen Kreisgebiet, überlagernde Verflechtungen mit dem Ruhrgebiet. Auch die Städte Gütersloh, Bielefeld, Lippstadt und Hamm haben eine Bedeutung für den Kreis Warendorf aufgrund des vorhandenen Angebots an Arbeitsplätzen, Bildungs- und Kultureinrichtungen sowie Einkaufsmöglichkeiten.

In nahezu allen Städten und Gemeinden des Kreises Warendorf wurden Siedlungserweiterungen in den letzten Jahren im Bereich des Wohnungsbaus sowie im Bereich der Gewerbeflächenentwicklung durchgeführt (siehe Tabelle 2). Die zukünftigen siedlungsstrukturellen Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden haben Einfluss auf die räumliche Entwicklungsdynamik und prägen die verkehrlichen Beziehungen zu- und untereinander.

Im Rahmen der Auftaktbefragung zur Fortschreibung des NVP wurden von den Städten und Gemeinden Planungen über künftige Flächenentwicklungen gemeldet (vgl. Befragung der Städte und Gemeinden 2016). Besondere Relevanz für den ÖPNV haben größere Bebauungsgebiete wie westlich der Konrad-Adenauer-Str. in Drensteinfurt (150 Wohneinheiten) oder in Warendorf, Milter Str. (rund 360 WE).

■ **Tabelle 2: Flächenentwicklung seit dem Jahr 2007**

Gemeinde / Stadt	Wohnen (Hektar oder Wohneinheiten)	Gewerbe (Hektar)
Ahlen	417 WE	2 ha
Beckum	485 Bauplätze	38,7 ha
Beelen	14 WE	ca. 1,5 ha
Drensteinfurt	394 WE	k. A.
Ennigerloh	90 WE*	k. A.
Everswinkel	170 WE*	k. A.
Oelde	359 WE + 11,5 ha*	150 ha
Ostbevern	580 WE*	11,5 ha
Sassenberg	9 ha*	k. A.
Sendenhorst	140 WE	5,6 ha
Telgte	k. A.	k. A.
Wadersloh	218 WE	13 ha
Warendorf	360 WE	k. A.

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 4. Quartal 2016 - *während der Fortschreibung des NVP in Umsetzung.

3.2 Einwohnerentwicklung und demographische Veränderung

Die im Nahverkehrsplan dargestellten Daten zur Einwohnerentwicklung und Bevölkerungsstruktur können in Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Erhebung bzw. der Prognose nicht in jedem Fall die starken Migrationsbewegungen seit 2015 oder die aktuell wieder steigende Geburtenrate berücksichtigen. Insofern können die Daten nur zur Beschreibung einer längerfristigen Tendenz ohne weitere gravierende Sondereinflüsse gewertet werden.

Der Kreis hatte 2016 eine Bevölkerung von 277.744 Einwohnern auf einer Fläche von 1.319 km², was einer Einwohnerdichte von 211 EW/km² entspricht.

Im Laufe der letzten 11 Jahre ist die Bevölkerung im Kreis Warendorf leicht um ca. 2,0 % zurück gegangen (siehe Tabelle 3:). Der Höchstwert wurde mit 283.765 Einwohnern im August 2005 erreicht, nachdem die Zahl zuvor über mehrere Dekaden gestiegen war. Die Bevölkerungsentwicklung findet räumlich differenziert statt. Die Städte Ahlen, Ennigerloh und Warendorf, sowie die Gemeinde Wadersloh verzeichnen die größten Rückgänge. Drensteinfurt, Everswinkel, aber auch Ostbevern und Telgte konnten ihre Einwohnerzahl dagegen sogar steigern (siehe Karte A-2).

Auch der Kreis Warendorf ist vom demographischen Wandel betroffen. Der natürliche Bevölkerungssaldo ist seit 2005 negativ, also die Sterbefälle übertreffen die Geburten. Gleichzeitig hat der Kreis Warendorf 2005 und 2011 eine mäßige Abwanderung erfahren (5.049 Personen). Die Altersverteilung der Bevölkerung lässt erkennen, dass sowohl der Anteil der 45- 60-Jährigen, als auch der der über 60-Jährigen etwa ein Viertel der Einwohner ausmacht. Zugleich ist festzustellen, dass seit 2012 das Wanderungssaldo wieder positiv ist, also mehr Personen in den Kreis zu- als weggezogen sind.

■ **Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung 2005 - 2016**

Stadt/ Gemeinde	Fläche (in km²)	Bevölkerung 2005	Bevölkerung 2016	Entwicklung 2005 bis 2016 in Prozent
Ahlen	123,1	55.104	52.905	-4,0
Beckum	111,5	37.472	36.729	-2,0
Beelen	31,4	6.372	6.269	-1,6
Drensteinfurt	106,6	15.227	15.471	+1,6
Ennigerloh	125,6	20.501	19.973	-2,6
Everswinkel	69,1	9.548	9.598	+0,5
Oelde	102,8	29.393	29.265	-0,4
Ostbevern	89,7	10.660	10.842	+1,7
Sassenberg	78,1	14.430	14.371	-0,4
Sendenhorst	97,0	13.325	13.182	-1,1
Telgte	90,9	19.528	19.697	+0,9
Wadersloh	117,0	13.118	12.315	-6,1
Warendorf	176,9	38.717	37.127	-4,1
Kreis	1.319,42	283.395	277.744	-2,0

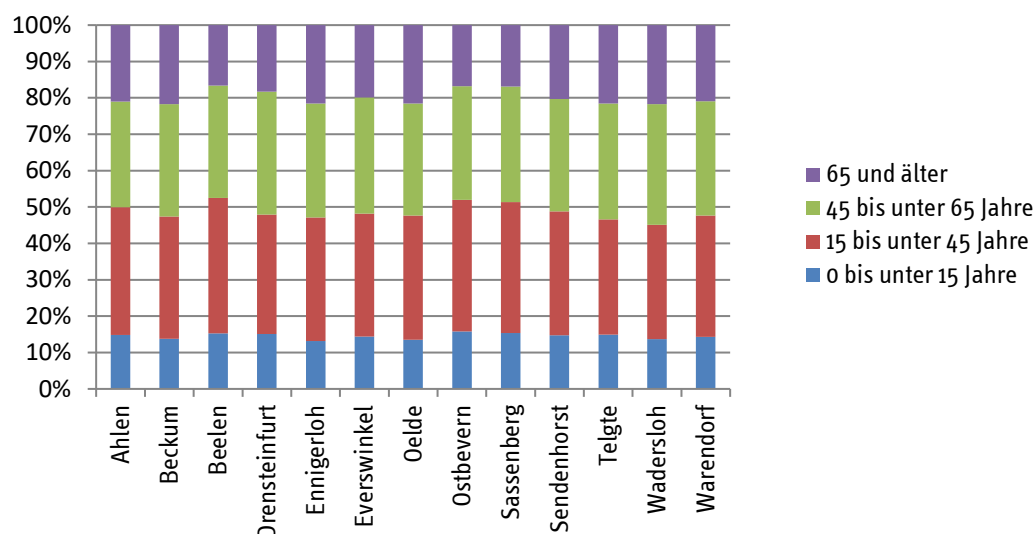
Quelle: IT.NRW (2018): Fortschreibung auf Basis der Volkszählung von 1987 + Bevölkerungsfortschreibung Basis Zensus 2011

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

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

Bereits heute sind rund ¼ der Bevölkerung im Kreis Warendorf älter als 65 Jahre. Insbesondere in Beckum, Ennigerloh und Oelde liegt der Anteil der älteren Bevölkerung über dem Durchschnitt. Die Abbildung 1: Altersverteilung der Bevölkerung im Kreis Warendorf (Stand 31.12.2016) visualisiert den Anteil der Altersgruppen in den einzelnen Kommunen des Kreises Warendorf. Die Karten A-3 und A-4 zeigen den Anteil an unter 19- Jährigen und an über 64- Jährigen an der Bevölkerung der Kommunen im Kreis Warendorf auf.

■ **Abbildung 1: Altersverteilung der Bevölkerung im Kreis Warendorf (Stand 31.12.2016)**



Quelle: IT.NRW (2018): Bevölkerungsstand nach Alter zum 31.12.2016

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

3.3 Wirtschaftsstruktur

3.3.1 Arbeitsplatzstruktur

Beschäftigten- und Arbeitsplatzentwicklung

Die Wirtschaft im Kreis Warendorf ist geprägt durch mittelständische Strukturen. Mit Stand 31.12.2015 existierten 18.140 eingetragene Unternehmen, davon 13.146 Kleingewerbebetriebe. Die Arbeitslosenquote beträgt 5,1 % (31.03.2018).

Das Bruttoinlandsprodukt entfällt zu 57 % auf den Dienstleistungssektor, zu 41 % auf das Produzierende Gewerbe und zu rund 1 % auf den Primären Sektor⁵. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Kreis Warendorf (Arbeitsort) beträgt 89.439 (Stand 31.12.2016); gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um 1,4 % und um 18,8 % seit dem Jahr 2005. Die Arbeitsplatzschwerpunkte liegen vor allem in den Mittelzentren Ahlen, Beckum, Oelde und Warendorf mit jeweils über 10.000 Beschäftigten.

Arbeitsplatzschwerpunkte

Für die Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsangebote spielen die Arbeitsplatzschwerpunkte eine wichtige Rolle. Im Kreis Warendorf liegen diese neben den Innenstädten und Gemeindezentren als bedeutende Dienstleistungsstandorte in den Gewerbegebieten und am Siedlungsrand. Tabelle 4 und zeigt die wichtigsten Arbeitsplatzschwerpunkte der Städte und Gemeinden auf (siehe auch Karte A-5).

■ **Tabelle 4: Beispielhafte Arbeitsplatzschwerpunkte im Kreis Warendorf (400 Arbeitsplätze und mehr)**

Gemeinde/ Stadt	Lage	Name der Einrichtung / des Unternehmens / Branche	Beschäftigtenzahl
Ahlen	Innenstadt, Beckumer Straße	Kaldewei GmbH & Co. KG	700
	Schmalbachstraße	Winkelmann Powertrain, Components GmbH & Co. KG	1.500
	Robert-Koch-Straße	St. Franziskus-Hospital Ah- len GmbH	700
	Gewerbegebiet Olfetal	LR Health & Beauty Systems GmbH, Carl Geringhoff GmbH & Co. KG, MOC medi- calORDERcenter	1.250 – 1.300
	Gewerbegebiet Vatheuer- shof	Freckenhorster Werkstätten	500
Beckum	Oelder Straße	Beumer Group GmbH & Co. KG	800 – 1.000
	Elisabethstraße	St. Elisabeth-Hospital	400
	Graf-Galen Straße	Thyssen Krupp	400 - 600
	Daimlerring und weitere Standorte	Knapheide Hydraulik GmbH	350 - 500
Beelen	Gewerbegebiet Tich	Fa. Aumann AG	450
Ennigerloh	Ostenfelder Straße	Rottendorf Pharma	k. A.
	Innenstadt	Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe	k. A.

⁵ Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen (2016): Zahlen und Fakten zur Wirtschaft. Münster.
https://www.ihk-nordwestfalen.de/fileadmin/medien/01_Mittelstand/03_Wirtschaftsregion/Statistik/Zahlen_Fakten_2016_05_online.pdf

Gemeinde/ Stadt	Lage	Name der Einrichtung / des Unternehmens / Branche	Beschäftigtenzahl
Everswinkel	Boschweg	Schöne GmbH, BSW Anlagenbau GmbH	> 400
	Günther-Class-Straße	Präzi Flachstahl AG	k. A.
	Münsterstraße	DMK GmbH	k. A.
Oelde	Gewerbegebiet Oelde A2	ca. 15 Unternehmen	1.100
	Gewerbegebiet "Am Landhagen"	ca. 60 Unternehmen	1.000
	Gewerbegebiet "Robert-Schumann-Ring"	u. a. 2 Unternehmen	2.000
	Spellerstraße	Marienhospital	1.300*
	Oelde-Lette, Wilhelm-Cordes-Straße	Fa. Miele	800
	Konrad-Admayer-Allee /Carl-Haer Platz	Haver & Boecher Maschinenfabrik	900
	Ennigerloher Straße	Haver & Boecker	570
Ostbevern	Gewerbegebiet Ost	-	800
	Außenbereich, Vossko-Allee	-	530
Sassenberg	Füchtorf, Stockmeyer Straße	Fa. Stockmeyer-Fleischwaren	800
	Robert-Linnemann-Straße	Fa. Technotrans-Kühl- und Temperierlösungen, Fa. BauschLinnemann-Oberflächenveredelung	800
	Rudolf-Diesel-Straße	Fa. LMC - Caravan/Wohnmobile	500
Sendenhorst	Westtor	St. Joseph-Stift-Fachklinik, Reha-Zentrum	1.200
	Dieselstraße	VEKA AG - Kunststoffprofilesysteme	1.400
Telgte	August-Winkhaus Straße	August-Winkhaus GmbH	> 600
	Alfred-Krupp-Straße	Takko Holding	> 600
	Am Rochus	St. Rochus-Hospital	> 600
	Gewerbegebiet Kiebitzpohl	40 Betriebe	> 800
Wadersloh	Keine Standorte mit > 400 Arbeitsplätzen		
Warendorf		Josephs-Hospital	500
		Kreisverwaltung	> 1.200

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016 *zusammen mit Sankt Elisabeth Hospital Gütersloh

3.3.2 Pendlerverhalten

Die wichtigsten Pendlerbeziehungen für jede Gemeinde werden in der Pendlerrechnung des Landes NRW gelistet. Von den insgesamt rund 68.000 Auspendlern aus den einzelnen Städten und Gemeinden des Kreises Warendorf suchen über die Hälfte der Personen Ziele außerhalb des Kreises auf. Die bedeutendste Pendlerverbindung zu einem Ziel außerhalb des Kreises stellt die Stadt Münster dar. Rund 16.500 Personen pendeln aus dem Kreis nach Münster. Weitere bedeutende Ziele außerhalb des Kreisgebietes sind Hamm (4.636), Gütersloh (2.794) und Rheda-Wiedenbrück (2.720 Personen).

Aus Münster pendeln rund 5.600 Personen in den Kreis Warendorf, darunter 1.395 Personen nach Telgte, 1.078 Personen nach Warendorf und 750 Personen nach Ahlen. Weitere größere Pendlerströme in den Kreis stammen aus Hamm nach Ahlen (1.718 Personen) und Beckum (832 Personen). Aus Rheda-Wiedenbrück pendeln 541 Personen nach Oelde.

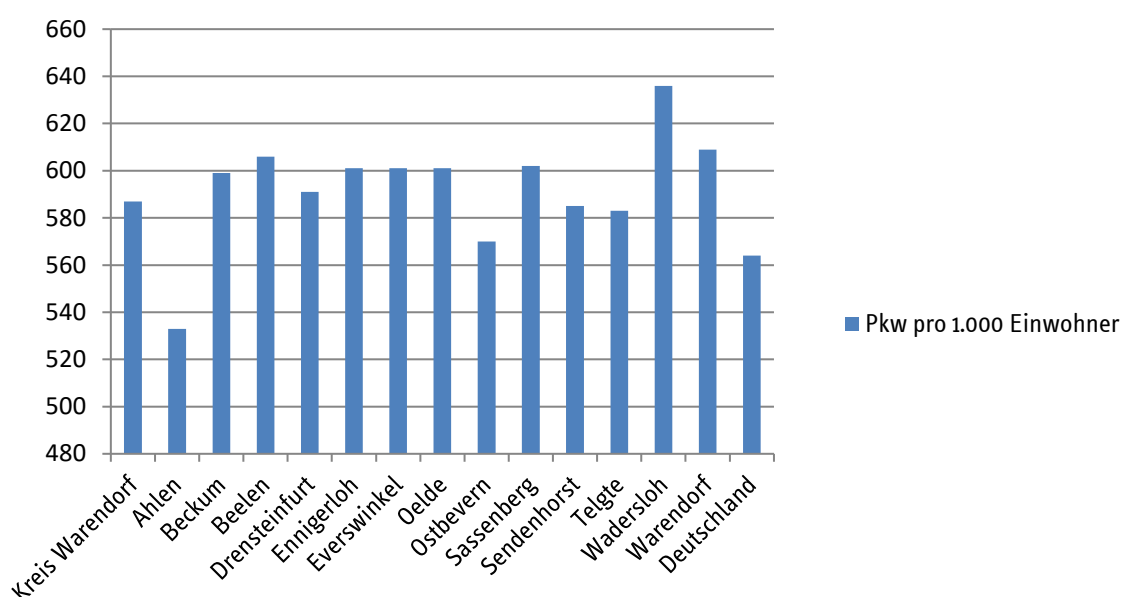
Innerhalb des Kreisgebiets konzentrieren sich die Pendlerströme im nördlichen Kreisgebiet auf Warendorf (6.434 Einpendler). Im südlichen Kreisgebiet weisen entsprechend der Zahlen zu den Beschäftigten am Arbeitsort Oelde und Beckum mit 3.886 bzw. 5.451 Personen die höchsten Einpendlerwerte auf. Den niedrigsten Wert hält Drensteinfurt mit 510 Einpendlern.

Alle Pendlerverflechtungen mit mehr als 200 Personen sind der Karte A-6 zu entnehmen.

Pkw-Bestand

Zum 01.01.2017 waren rund 196.000 Kraftfahrzeuge im Kreis Warendorf gemeldet, davon ca. 163.000 Personenkraftwagen. Pro 1.000 Einwohner sind somit 587 Pkw gemeldet (siehe Abbildung 2). Der Bundesdurchschnitt liegt bei 564 Pkw pro 1.000 Einwohner. Die deutlich höchste Anzahl an Pkw weist Wadersloh mit ca. 636 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner auf, gefolgt von Warendorf (609 Pkw) und Beelen (606 Pkw). Die geringste Anzahl an Pkw pro Kopf entfallen auf Ahlen (533) und Ostbevern (570).

■ **Abbildung 2: Pkw pro 1.000 Einwohner im Kreis Warendorf**



Quelle: IT.NRW (2018): Bestand an Kraftfahrzeugen nach Kraftfahrzeugart zum 01.01.2017

3.3.3 Wegebeziehungen

Gemäß der Mobilitätsuntersuchung des Kreises Warendorf (2015) weisen die Mittelzentren Ahlen, Warendorf und Beckum als die einwohnerstärksten Kommunen einen ausgeprägten Binnenverkehr auf. Zwischen den Kommunen im Kreis Warendorf werden zwischen Ahlen und Beckum (13.000 Wege/Tag) sowie Beckum und Oelde (10.200 Wege/Tag) die meisten Wege zurückgelegt. Zusätzlich bestehen zwischen Telgte und dem angrenzenden Oberzentrum Münster ausgeprägte Wegebeziehungen. Die Orientierung des Kreises Warendorf in Richtung Münster zeichnet sich auch bei weiteren Kommunen im westlichen Kreisgebiet ab.

Alle Wegebeziehungen von Einwohnern aus dem Kreis Warendorf sind in der Karte Wegebeziehungen (A-7) abgebildet.

3.4 Schulstandortentwicklung und Schülerzahlen

SchülerInnen sind insbesondere in den ländlichen Räumen die bedeutendste Kundengruppe des ÖPNV. Dabei stellen SchülerInnen nicht nur das Gros der Fahrgäste, da sie auf das Verkehrsmittel angewiesen sind, sondern auch die potenziell künftigen ÖPNV-Kunden dar. Für die Angebotsgestaltung sind daher die Schulstandorte und die Schülerzahlen zu betrachten. Von Relevanz sind in erster Linie die Schulpendler zu den Schulen mit Mittel- und Oberstufe, sowie den weiterführenden und Berufsschulen. Die entsprechenden Schulstandorte sind nicht in jeder Stadt oder Gemeinde im Kreisgebiet angesiedelt, sodass die SchülerInnen auf den ÖPNV angewiesen sind, um zur Schule zu kommen. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass es Schulen gibt, die zukünftig wegfallen.

Insgesamt gibt es im Kreis Warendorf im Schuljahr 2015/2016 ungefähr 30.000 SchülerInnen⁶ in den Grundschulen, weiterführenden Schulen und Berufsfachschulen sowie Förderschulen. Es besteht ein vielfältiges Bildungsangebot durch weiterführende Schulen im Kreis Warendorf, welche sich auf alle Bereiche des Kreises verteilen. Tabelle 5 gibt einen Überblick über die Schulstandorte sowie – soweit bei der Befragung der Städte und Gemeinden angegeben – die Schüleranzahl Stand 3. Quartal 2016. Nicht aufgeführt sind die 50 Grundschulen mit rund 10.000 Schülern im Kreisgebiet.

■ **Tabelle 5: Schulstandorte (ohne Grundschulen) im Kreis Warendorf**

Kommune	Schulart	Anzahl	Schüleranzahl
Ahlen	Hauptschule	1	4.363
	Realschule	1	
	Sekundarschule	1	
	Gesamtschule	1	
	Gymnasium	2	
	Berufskolleg	1	1.186
Beckum	Hauptschule	1	3.297
	Förderschule	1	
	Realschule	1	
	Sekundarschule	1	
	Gesamtschule	2	
	Gymnasium	2	
	Berufskolleg	1	2.649
Beelen	Hauptschule	1	90

6 IT.NRW (2010): Statistische Berichte. Regionalisierte Schülerprognosen in Nordrhein-Westfalen.

Kommune	Schulart	Anzahl	Schüleranzahl
Drensteinfurt	Hauptschule	1	693
	Realschule	1	
	Sekundarschule	1	
	Privatschule	1	
Ennigerloh	Hauptschule	1	738
	Realschule	1	
	Gesamtschule	1	
Everswinkel	Verbundschule	1	834
	Waldorfschule	1	
Oelde	Realschule	1	1.810
	Hauptschule	1	
	Gesamtschule	1	
	Gymnasium	1	
Ostbevern	Sekundarschule	1	1.594
	Gymnasium	1	
Sassenberg	Hauptschule	1	676
	Realschule	1	
	Sekundarschule	1	
Sendenhorst	Realschule	1	911
	Sekundarschule	1	
Telgte	Realschule	1	1.334
	Hauptschule	1	
	Sekundarschule	1	
	Gymnasium	1	
Wadersloh	Sekundarschule	1	1.253
	Gymnasium	1	

Kommune	Schulart	Anzahl	Schüleranzahl
Warendorf	Realschule	2	4.233
	Hauptschule,	1	
	Gesamtschule	2	
	Gymnasium	2	
	Berufskolleg	1	2.251
	Förderschule	3	k. A.

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016

In den kommenden Jahren werden mindestens 16 Schulen aufgelöst oder mit anderen Schulen zusammengeschlossen, was in Abhängigkeit von den Schulstandorten zu erhöhten Beförderungsleistungen führen kann.

■ **Tabelle 6: Schließung von Schulstandorten**

Kommune	Schulart	Anzahl	Schuljahr	Schüleranzahl
Ahlen	Hauptschule	1	07/2017	60
	Realschule	1	07/2017	175
Beckum	Hauptschule	1	2019	187
	Realschule	1	k. A.	164
Beelen	k. A.			
Drensteinfurt	Hauptschule	1	07/2017	122
	Realschule	1	07/2017	135
Ennigerloh	-			
Everswinkel	-			
Oelde	Realschule	1	k. A.	240
	Hauptschule	1	k. A.	120
Sassenberg	k. A.			
Sendenhorst	k. A.			
Telgte	Realschule	1	k. A.	113
	Hauptschule	1	k. A.	67
Wadersloh	Realschule	1	2017/2018	65
	Hauptschule	1	2017/2018	37

Kommune	Schulart	Anzahl	Schuljahr	Schüleranzahl
Warendorf	Realschule	1	k. A.	111
	Hauptschule	1	k. A.	60
	Förderdschule	1	k. A.	30
	Gymnasium	1	Fusion mit an- derem Gymna- sium	-

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016

In den kommenden Jahren ist im Kreis Warendorf mit einem weiteren Rückgang der Schülerzahlen zu rechnen.

3.5 Öffentliche Einrichtungen und Versorgung

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

Öffentliche Einrichtungen und Verwaltungsstandorte

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

Einkaufsstandorte

Aus der Befragung der Städte und Gemeinden im Kreis Warendorf geht hervor, dass die Kommunen auf die umliegenden Oberzentren Münster, Bielefeld und Dortmund sowie das Mittelzentrum Hamm ausgerichtet sind. Aber auch die im Kreisgebiet liegenden Mittelzentren Ahlen, Beckum, Oelde und Warendorf gelten als Magnet für den Einkaufsverkehr.

Wesentlichen Einfluss auf den Einkaufsverkehr innerhalb des Kreises Warendorf haben in erster Linie die Innenstädte der Mittelzentren. Von zunehmender Bedeutung sind aber auch die großflächigen Einzelhandelsansiedlungen an den Ortsrändern, welche in allen Teilen des Kreises zu finden sind. Vereinzelt Ortsteile oder kleinere Ortschaften haben nur ein geringes oder gar kein Angebot an Einkaufsstandorten.

Krankenhäuser und Kliniken

Krankenhäuser und Kliniken sind im Landkreis wichtige Standorte mit teilweise überregionaler Bedeutung für Besucher und Angestellte. V. a. hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung im Rahmen der Alterung der Gesellschaft (vgl. Kapitel 3.2) wird zukünftig die Anbindung dieser Einrichtungen eine tendenziell wichtigere Aufgabe für den ÖPNV darstellen. Allgemeinkrankenhäuser sind in Warendorf, Beckum, Oelde und Ahlen zu finden. In Telgte und Sendenhorst befinden sich Fachkliniken. Die Beschäftigtenzahlen sind in Tabelle 5 dargestellt.

Soziale Einrichtungen

In allen Gemeinden des Kreises sind mehrere Seniorenheime mit teilweise sehr unterschiedlicher Größe zu finden. Insgesamt sind 32 Altenheime mit rund 2.400 Plätzen angesiedelt. Hinzu kommen 269 Kurzzeitpflegeplätze sowie 36 ambulante Pflegedienste.⁷

Ältere Menschen zählen häufig zu der Kundengruppe der „Captive-Rider“, das heißt, sie sind in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen. Eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen ist in Hinblick auf die genannten Einrichtungen von Bedeutung.

3.6 Freizeit- und Naherholungsziele

Freizeit/Tourismus

Mit rund einem Drittel aller Wege ist der Freizeitverkehr ein bedeutender Wegezweck. Die Bandbreite von Freizeitaktivitäten ist groß. Hierzu zählen beispielsweise private Besuche, Teilnahme an Sport- und Kulturveranstaltungen, Spaziergänge oder der Besuch von gastronomischen Einrichtungen. Freizeitziele sind bei der Planung des ÖPNV zu berücksichtigen.

Folgende für den ÖPNV relevanten Ziele sind im Kreis Warendorf im Freizeitbereich zu finden:

- Historische Städte
- Fahrradwege (u. a. EmsRadweg, WerseRadweg, 100 Schlösser Route)
- Schwimmbäder/Freibäder
- Verschiedene Museen
- Kino und Theater
- Weitere Freizeitangebote

Neben den Sportstätten, z. B. Schwimmbädern, sind insbesondere Ziele der Naherholung oder Sehenswürdigkeiten relevante Ziele für eine ÖPNV-Anbindung, welche auf der Karte „Raumstruktur“ verortet sind.

Hinsichtlich der ÖPNV-relevanten touristischen Ziele im Kreis können die Städte Warendorf und Telgte sowie die Freizeiteinrichtungen Tutenbrocksee in Beckum, Erholungsgebiet

⁷ Kreis Warendorf (2017): Zahlenspiegel. Zahlen, Daten und Fakten aus dem Kreis Warendorf.

Feldmark in Sassenberg (100.000 Besucher/Jahr) und der Vier-Jahreszeiten-Park in Oelde genannt werden.

Das Strandbad in Sassenberg verzeichnete in den letzten 10 Jahren etwa 47.000 Besucher jährlich. Der Vier-Jahreszeiten-Park in Oelde hatte 300.000 Besucher jährlich. Das Erlbad in Drensteinfurt 90.000 Besucher, das Freibad in Ahlen 40.000 Besucher, das Waldschwimmbad Telgte 60.000 Besucher und das Vitusbad Everswinkel 107.000 Besucher pro Jahr. Das Hallen- und Freibad in Ostbevern (Beverbad) verzeichnete in den letzten 10 Jahren im Durchschnitt jährlich 79.000 Besucher.

Weiteres Naherholungsziel in Ostbevern ist seit 2009 das Beverland, welches unmittelbar am Bahnhof liegt. Der Veranstalter bietet abwechslungsreiche Kultur-, Spaß und Kommunikationsangebote, die individuell zusammengestellt werden. Zudem können die Räumlichkeiten für besondere Events (Hochzeiten, Betriebsausflüge usw.) angemietet werden. Als besonderer Service für die Gäste des Beverlandes wird die BeverlandCard angeboten. Dieses Ticket ist im Reisepreis inkludiert und berechtigt zur Nutzung aller Busse und Bahnen im Münsterland (VGM). Das Landhotel verfügt insgesamt über 100 Zimmer. Jährlich beläuft sich die Gästezahl auf rund 60.000 Gäste, von denen ca. 1/3 Bahnnutzer sind.

Im Kreis Warendorf sind 84 Beherbergungsbetriebe mit mehr als 10 Betten einschließlich Campingplätze (ab 10 Stellplätze) zu finden, die insgesamt über 3.064 Betten verfügen. Für das Jahr 2017 (Stichtag 31.12.) sind 180.280 Ankünfte und 440.906 Übernachtungen zu verzeichnen. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Übernachtungsgäste im Kreis liegt bei 2,4 Nächten. Touristen sind dabei als wichtige Potenzialgruppe für den ÖPNV zu betrachten, die bei geringen Ortskenntnissen eine hohe Mobilität aufweisen.

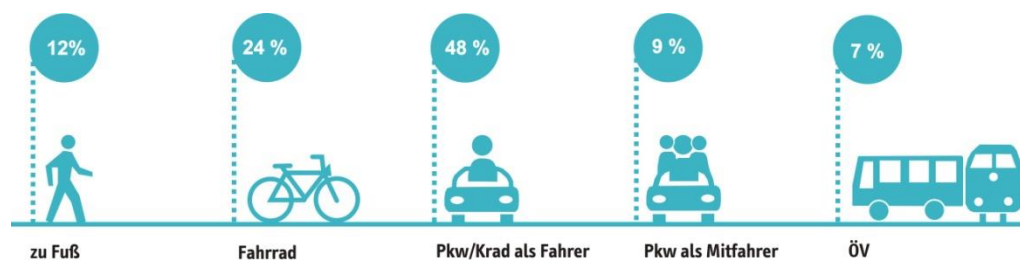
3.7 Mobilitätsverhalten

Auf Grundlage der vom Kreis Warendorf durchgeführten Mobilitätsuntersuchung aus dem Jahr 2015 lässt sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner des Kreises wie folgt darstellen:

- 91 % der befragten Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw,
- 14 % der Befragten besitzen zusätzlich eine Zeitkarte für den ÖPNV,
- 94 % der Befragten besitzen einen Führerschein,
- 91 % der befragten Haushalte verfügen über mindestens ein fahrbereites Fahrrad,
- 14 % der befragten Haushalte verfügen über ein Elektrofahrrad.

In der folgenden Grafik ist die Verkehrsmittelwahl der Befragten dargestellt:

■ **Abbildung 3: Modal Split - Verkehrsmittelwahl**



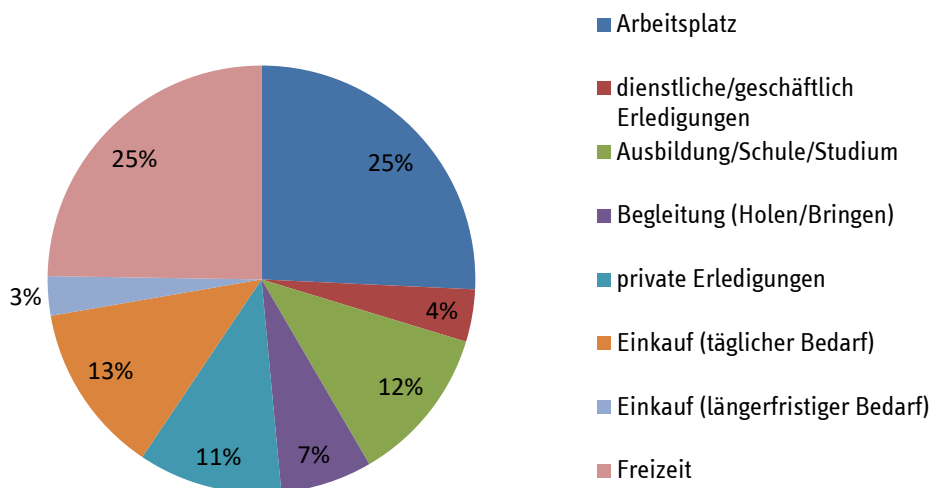
Quelle: Eigene Darstellung gemäß Mobilitätsuntersuchung Kreis Warendorf (2015)

Fast jeder vierte Weg im Kreis Warendorf wird mit dem Fahrrad zurückgelegt. Über die Hälfte der Wege werden mit dem Pkw/Krad durchgeführt, 48 % als Fahrer und 9 % fahren als Mitfahrer mit. Der öffentliche Verkehr wird in 7 % der Fälle genutzt, davon ist für 3 % aller Wege der Bus das Verkehrsmittel der Wahl. Der Fußverkehr nimmt mit 12 % einen eher niedrigen Stellenwert ein (vgl. Abbildung 3).

Wegezzweck

Abbildung 4 veranschaulicht, dass die häufigsten Wegezzwecke an einem Werktag der Arbeitsplatz, Freizeitaktivitäten und der Einkauf sind.

■ **Abbildung 4: Wegezzweck werktags nach Mobilitätsuntersuchung (2015)**



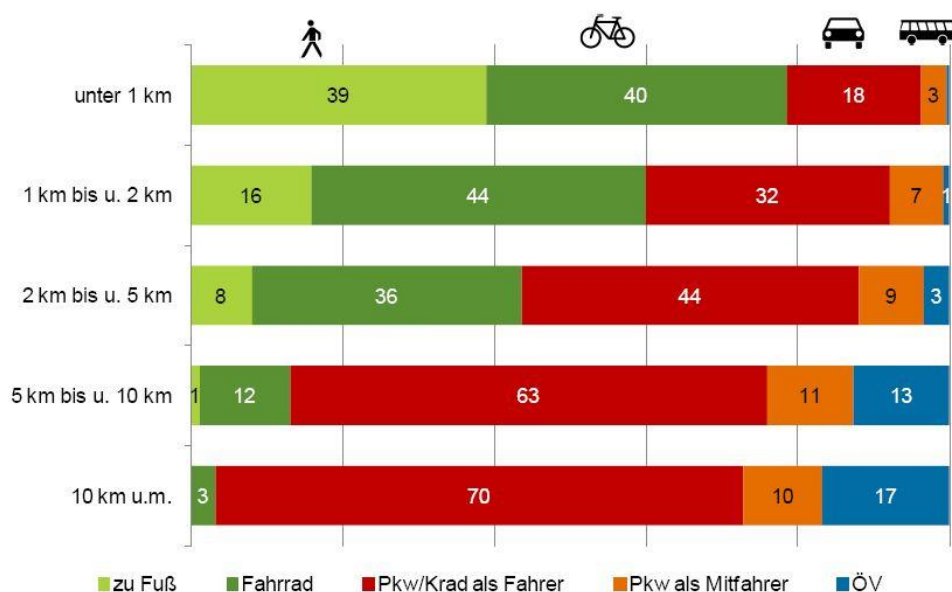
Quelle: Mobilitätsuntersuchung Kreis Warendorf (2015)

Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

Da Busse und Bahnen im Kreis Warendorf weniger für kurze Strecken genutzt werden, sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegte Wege mit 23,9 km im Durchschnitt am längsten. Dies verdeutlicht die Relevanz des regionalen ÖPNV als Mobilitätsalternative zum MIV und die Bedeutung der im Nahverkehrsplan formulierten Aussagen zu einem qualitativ wie quantitativ ausreichendem Bedienungsangebot. Zurückgelegte Fußwege sind durchschnittlich 1,3 km, mit dem Fahrrad zurückgelegte Wege 3,0 km sowie mit dem E-Fahrrad 7,6 km lang. Die Distanz bei MIV-Fahrten als Fahrer betragen durchschnittlich 14,4 km und als Beifahrer 13,9 km.

Kurze Wege von bis zu 2 km Länge werden bevorzugt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Wege zwischen 2 und 5 km werden in 44 % der Fälle mit dem Pkw unternommen. Längere Wege werden zum weitaus überwiegenden Teil mit dem Auto durchgeführt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs nimmt ab einer Distanz von 5 km von 1-3 % auf 13 % und ab 10 km auf 17 % zu. Aus dem Zusammenspiel von kurzen Wegen, die per Fuß oder Fahrrad zurückgelegt werden und langen Wegen, für die eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils angestrebt wird, lässt sich die Notwendigkeit ableiten, intermodale Reiseverkehre und die Einrichtung entsprechender Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsplan stärker mitzudenken.

■ **Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen**



Quelle: Mobilitätsuntersuchung Kreis Warendorf (2015)

4 ÖPNV-Angebotsstruktur

4.1 SPNV

Der Kreis Warendorf wird von vier Schienenstrecken durchzogen, die bei acht der 13 Kommunen einen Schienenanschluss herstellen. Im Nordwesten verläuft die Strecke Münster – Osnabrück, im nördlichen Kreisgebiet die Strecke Münster – Bielefeld, im südwestlichen Kreis die Strecke Münster- Hamm und im südlichen Kreisgebiet die Strecke Hamm – Bielefeld.

Die Strecken werden im Nahverkehr mit den SPNV-Produkten (Regionalexpress (RE) und Regionalbahn (RB)) bedient. In Münster, Osnabrück, Bielefeld und Hamm besteht Übergang auf den Fernverkehr.

Das SPNV-Angebot im Kreis Warendorf umfasst insgesamt vier Regionalbahn- und zwei Regionalexpress-Linien.

■ Tabelle 9: SPNV-Angebot im Kreis Warendorf

	Verlauf	Bedienzeitraum (erste Abfahrt – letzte Ankunft)	Bedienungsangebot
SPNV			
RE6	Rhein-Weser-Express: Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm – Ahlen – Neu- beckum – Oelde - Rheda- Wiedenbrück – Bielefeld – Minden	Mo-Fr 4:50 – 0:40 Uhr Sa 4:58 – 2:43 Uhr So + Fei 5:29 – 2:43 Uhr	T60 T60 T60
RE7	Rhein-Münsterland-Ex- press: Rheine - Emsdetten – Münster – Drensteinfurt - Hamm – Hagen – Wupper- tal – Köln – Krefeld	Mo-Fr 5:21 – 23:36 Uhr Sa 6:22 – 0:03 Uhr So + Fei 6:22 – 23:36 Uhr	T60 T60 T60
RB66	Teuto-Bahn: Münster – Westbevern – Ostbevern – Lengerich - Osnabrück	Mo-Fr 5:03 – 23:55 Uhr Sa 6:03 – 1:55 Uhr So + Fei 7:03 – 1:55 Uhr	T30/T60 T60 T60

	Verlauf	Bedienungszeitraum (erste Abfahrt – letzte Ankunft)	Bedienungsangebot
RB67	Der Warendorfer: Münster – Telgte – Waren- dorf – Beelen - Rheda- Wiedenbrück - Bielefeld	Mo-Fr 5:10 – 23:22 Uhr Sa 5:22 – 2:00 Uhr So + Fei 8:13 – 23:00 Uhr	T60 T60 T60
RB69	Ems-Börde-Bahn: Münster – Drensteinfurt – Hamm – Ahlen – Neu- beckum – Oelde - Rheda- Wiedenbrück – Gütersloh – Bielefeld	Mo-Fr 5:10 – 1:37 Uhr Sa 5:10 – 1:50 Uhr So + Fei 6:10 – 1:37 Uhr	T60 T60 T60
RB89	Ems-Börde-Bahn: Münster – Drensteinfurt – Hamm – Soest – Pader- born - Warburg	Mo-Fr 5:10 – 1:00 Uhr Sa 5:10 – 2:12 Uhr So + Fei 6:10 – 1:00 Uhr	T30/T60 T60 T60

4.2 Straßengebundener ÖPNV

Der straßengebundene ÖPNV im Kreis Warendorf besteht aus einem engmaschigen Netz mit rund 100 Buslinien unterschiedlicher Produktkategorien (siehe auch Karte A-8). Folgende Produkte sind im Kreis Warendorf vorzufinden:

■ SchnellBus (S):

Im Kreis Warendorf verkehren die Schnellbuslinien S20, S30 und S35, welche im Gegensatz zum Regelangebot im Regionalbusverkehr auf direkterem Linienweg und überwiegend ohne Umwege verlaufen. Dadurch können wichtige Verknüpfungspunkte, sowie die an den Strecken liegenden Kommunen schneller erreicht werden. Der SchnellBus weist außer dem Zeitvorteil auf ausgewählten Relationen teilweise ergänzende Ausstattungsmerkmale bei den dort eingesetzten Fahrzeugen auf.

■ RegioBus (R):

RegioBusse bilden das Rückgrat des ÖPNV-Systems im Kreis Warendorf. Sie verbinden die Städte und Gemeinden und nehmen dort, wo es Fahrzeit und zu haltende Anschlüsse ermöglichen auch Flächenerschließung war. Sie verknüpfen untereinander, mit den SchnellBussen und dem SPNV. Nachfrageorientiert werden auf einzelnen Linien Spätfahrten an den Wochenenden angeboten.

■ StadtBus (C):

Im Kreis Warendorf verfügt die Stadt Ahlen über StadtBus-Verkehre. StadtBusse dienen der Erschließung innerhalb dieser Gebiete und stellen die Verbindung zum regionalen

und überregionalen Verkehr her. Alle Stadtbuslinien in Ahlen verkehren im Takt. Zumeist enden die Linienverläufe an der jeweiligen Stadtgrenze.

■ **TaxiBus (T):**

Taxibusse sind bedarfsgesteuerte Linienverkehre, die in Räumen oder Zeiten mit geringer Nachfrage die bestehenden Linienangebote ergänzen bzw. auch ersetzen. Der Ein- und Ausstieg erfolgt an Haltestellen. Eine Fahrtanmeldung ist mindestens 30 Minuten vor Fahrtbeginn erforderlich. Eine Ausnahmegenehmigung erlaubt es dem TaxiBus vom festen Linienweg abzuweichen, wenn ein direkter Fahrweg zur Zielhaltestelle besteht und keine weitere Fahrtanmeldung vorliegt.

■ **AnrufSammelTaxi (AST):**

Als Sonderform des Linienverkehrs wird das AST in der Stadt Ahlen angeboten. Das AST ergänzt den dortigen Linienverkehr zu Zeiten wo dieser nicht mehr fährt. Die Bedienung erfolgt von Haltestelle zu Haustür und ist nicht an einen Linienweg gebunden. Des Weiteren gibt es AST-Verkehre in Enniger und Ostenfelde als Zubringer zu den NachtBusen N1 und N3.

■ **BürgerBus (B):**

Es gibt derzeit drei BürgerBus-Vereine im Kreis Warendorf: In Hoetmar, Wadersloh und Warendorf. Ein zweiter Verein in Warendorf hat sich kürzlich gegründet. Der ÖPNV wird durch die Bürgerbusverkehre ergänzt. Diese, im Ehrenamt betriebenen Linien, sind an die Bedürfnisse vor Ort angepasst. Durch die BürgerBusse werden Bereiche in den genannten Kommunen erschlossen, für die ein Betrieb im herkömmlichen Linienverkehr sehr unwirtschaftlich und die Nachfrage gering ist. Die BürgerBusse verkehren in der Stadt Warendorf sowie zwischen Hoetmar und Everswinkel bzw. Sendenhorst sowie zwischen Oelde und Wadersloh.

■ **NachtBus (N):**

Weiter gibt es spezielle Angebote im Freizeitverkehr, wie die NachtBusse. Die Linien N1, N2/N22, N3, N11, und N42 verkehren vorwiegend in den Nächten von Freitag auf Samstag bzw. von Samstag auf Sonntag.

Ergänzt werden die oben genannten Produkt-Verkehre durch weitere Regionallinien, mit einer Bedienungsqualität unterhalb der RegioBusse sowie Linien, die überwiegend dem Schulverkehr dienen.

4.3 Bedienungsangebot

Das Liniennetz im Kreis Warendorf besteht aus zahlreichen SchnellBus- und RegioBus-Linien, die das SPNV-Angebot ergänzen und die Flächenerschließung gewährleisten (siehe Karte A-9, für NachtBus-Verkehre Karte A-10). Flexible Bedienungsformen verkehren insbesondere in dünnbesiedelten Bereichen mit dispersen Siedlungsstrukturen. Fahrplanstand ist der 30.05.2017.

■ **Tabelle 7: Bedienungsangebot im Busverkehr im Kreis Warendorf**

	Verlauf	Bedienungszeitraum (erste Abfahrt – letzte Ankunft)	Bedienungsangebot
SchnellBus			
S20	Münster – Wolbeck – Alverskirchen – Everswinkel – Freckenhorst – Warendorf	Mo-Fr 5:43 – 21:04 Uhr Sa 7:02 – 17:00 Uhr	T60 T60
S30	Münster – Gremmendorf – Albersloh – Sendenhorst – Tönnishäuschen – Vorhelm – Neubeckum – Beckum	Mo-Fr 5:07 – 21:46 Uhr Sa 5:17 – 19:40 Uhr So + Fei 9:35 – 22:32 Uhr	T60 T60 T120
S35	Warendorf – Freckenhorst – Hoetmar – Tönnishäuschen – Ahlen	Mo-Fr 5:33 – 19:14 Uhr Sa 5:33 – 16:14 Uhr So + Fei 12:26 – 18:51 Uhr	HVZ: T60 NVZ T120 T120 3 FP
RegioBus			
R11	Münster – Telgte – Warendorf	Mo-Fr 5:06 – 22:20 Uhr Sa 7:30 – 23:53 Uhr So + Fei 10:32 – 21:24 Uhr	T60 T60 T120
R13	Glandorf – Ostbevern – Telgte – Münster	Mo-Fr 5:06 – 22:26 Uhr Sa 7:57 – 20:26 Uhr So + Fei 8:35 – 23:27 Uhr	T60 T60 T120
R14	Ostbevern – Milte – Sasenberg – Warendorf	Mo-Fr 5:54 – 20:05 Uhr Sa 6:35 – 17:26 Uhr	T60

	Verlauf	Bedienungszeitraum (erste Abfahrt – letzte An- kunft)	Bedienungsangebot
R15	Warendorf - Sassenberg - Glandorf ⁸	Mo-Fr 4:55 – 22:32 Uhr, freitags zusätzlich 0:32 – 6:26 Uhr Sa 6:32 – 5:52 Uhr So + Fei 6:00 – 24:00 Uhr	T60 T60 ALD
R22	Everswinkel - Alverskir- chen - Wolbeck - Münster	Mo-Fr 5:10 – 23:52 Uhr Sa 6:30 – 23:37 Uhr So + Fei 9:45 – 23:50 Uhr	HVZ T30 /NVZ T60 T60 T120
R23	Everswinkel - Freckenhorst - Warendorf	Mo-Fr 5:00 – 0:12 Uhr Sa 6:20 – 23:02 Uhr So + Fei 11:04 – 0:02 Uhr	T60 6EF hin / 5 EF zurück T120
R32	Sendenhorst - Albersloh – Wolbeck – Münster	Mo-Fr 5:18 – 23:32 Uhr Sa 5:28 – 17:50 Uhr So + Fei 8:43 – 20:22 Uhr	T60 T60 T120
R33	Sendenhorst - Tönnishäus- chen - Enniger – Enniger- loh	Mo-Fr 5:49 – 21:21 Uhr Sa 7:32 – 19:15 Uhr So + Fei 8:24 – 22:17 Uhr	T60 T120 T120
R37	Beckum – Ahlen-Dolberg – Heessen – Hamm	Mo-Fr 5:50 – 21:04 Uhr Sa 7:54 – 20:04 Uhr So + Fei 11:30 – 20:27 Uhr	T60 T60 Je 4 EF hin und zurück
R38	Beckum – Ahlen-Ro- sendahl – Ahlen	Mo-Fr 5:25 – 19:50 Uhr Sa 6:05 – 18:50 Uhr So + Fei 12:05 – 19:50 Uhr	T60 T60 Je 4 EF hin und zurück
R51	Tönnishäuschen – Enniger – Vorhelm – Ahlen	Mo-Fr 5:18 – 19:28 Uhr Sa 6:00 – 16:28 Uhr So + Fei 13:00 – 18:16 Uhr	HVZ T60 /NVZ T120 T120 3Fahrtenpaare
R54	Drensteinfurt – Walstedde – Ahlen	Mo-Fr 6:03 – 19:54 Uhr Sa 7:03 – 16:56 Uhr	HVZ T30 / NVZ T60 T60
R55	Sendenhorst - Ahlen	Mo-Fr 6:01 – 19:59 Uhr	T60

⁸ Linie weist Fahrten im Nachtverkehr auf

	Verlauf	Bedienzeitraum (erste Abfahrt – letzte An- kunft)	Bedienungsangebot
		Sa 7:00 – 16:24 Uhr	T60
R61	Beckum – Hellbach – Neu- beckum - Ennigerloh	Mo-Fr 5:34 – 21:53 Uhr Sa 7:07 – 19:19 Uhr So + Fei 8:00 – 22:49 Uhr	T30 (unsauber) T60 T120
R62	Beckum – Roland – Neu- beckum - Ennigerloh	Mo-Fr 5:17 – 21:53 Uhr Sa 6:40 – 19:40 Uhr So + Fei 8:00 – 22:49 Uhr	T30 (unsauber) T60 T120
R63	Ennigerloh - Freckenhorst – Warendorf	Mo-Fr 6:00 – 19:00 Uhr Sa 6:50 – 18:20 Uhr	T60 T60
R72	Beckum – Diestedde – Wa- dersloh	Mo-Fr 5:38 – 19:41 Uhr Sa 6:56 – 19:00 Uhr So + Fei 13:01 – 18:58 Uhr	T60 T120 2 EF
R73	Wadersloh - Liesborn – Cappel - Lippstadt	Mo-Fr 6:02 – 19:32 Uhr Sa 7:22 - 17:01 Uhr So + Fei 13:27 – 17:55 Uhr	T30 bis 9:32 Uhr dann T60 T60 2 EF
R75	Ennigerloh - Ahmenhorst – Oelde	Mo-Fr 5:24 – 18:56 Uhr Sa 7:38 – 15:46 Uhr	T60 T120
R76	Beckum – Vellern – Ah- menhorst – Oelde	Mo-Fr 5:32 – 19:00 Uhr Sa 7:04 – 15:25 Uhr	T60 T120
StadtBus			
C1	Ahlen, Bahnhof – Ahlen, Bahnhof	Mo-Fr 6:30 – 19:22 Uhr Sa 7:30 – 14:22 Uhr	T30 T30
C2	Ahlen, Bahnhof – Ahlen, Thurn- und- Taxis-Ring	Mo-Fr 6:13 – 19:13 Uhr Sa 7:43 – 14:13 Uhr	T30 T30
C3	Ahlen, Bahnhof – Ahlen, Bunsenstr.	Mo-Fr 6:12 – 19:15 Uhr Sa 7:42 – 14:15 Uhr	T30 T30
C4	Ahlen, Bahnhof – Ahlen, Kindergarten	Mo-Fr 6:08 – 19:19 Uhr Sa 8:00 – 14:19 Uhr	T60 T60
C5	Ahlen, Bahnhof A – Ahlen, Lessingstr.	Mo-Fr 7:30 – 17:55 Uhr Sa 7:39 – 13:55 Uhr	T120 T120

	Verlauf	Bedienungszeitraum (erste Abfahrt – letzte An- kunft)	Bedienungsangebot
C6	Ahlen, Bahnhof – Ahlen, Humboldtstr.	Mo-Fr 6:42 – 18:55 Uhr Sa 8:30 – 12:55	T120 T120
TaxiBus			
T317	Telgte – Alverskirchen – E- verswinkel	Mo-Fr 7:00 – 17:58 Uhr	T120
T7	Ahlen: Bahnhof – Hugo- Stoffers-Zentrum	Mo-Fr 8:53 – 17:35 Uhr Sa 8:53 – 11:35 Uhr	EF hin/4 EF rück 2 EF hin/2 EF rück
T12	TaxiBus Herbern – Mersch, Bf	Mo-Fr 5:38 – 19:17 Uhr Sa 6:08 – 14:47 Uhr	T60 T60
T43	Beckum Vellern – Neu- beckum	Mo-Fr 6:10 – 18:51 Uhr Sa 7:10 – 13:51 Uhr	T60 Bis mittags T60 danach keine Fahrten mehr
T54	Drensteinfurt Bf - Asche- berg – Lüdinghausen	Mo-Fr 6:23 – 19:32 Uhr Sa 8:18 – 13:37 Uhr	T120 T120
T56	Everswinkel – Sendenhorst - Drensteinfurt	Mo-Fr 6:14 – 19:32 Uhr	T60
T59	Drensteinfurt – Mersch – Walstedde – Heessen	Mo-Fr 6:34 – 20:43 Uhr	T120
T324	Raestrup – Haltepunkt Wa- rendorf Einen-Müssingen	Mo-Fr 6:03 – 20:48 Uhr Sa 7:11 – 20:48 Uhr So + Fei 9:11 – 17:48 Uhr	T120 hin/T60 rück T120 T120
T470	Oelde: Bahnhof – Heide- kamp – Von-Kettler-Schule – St. Franziskus-Haus	Mo-Fr 8:32 – 18:27 Uhr Sa 8:32 – 12:27 Uhr	T120 2EF
AnrufSammelTaxi			
T46/ 463	Ostenfelde – Ennigerloh	Mo-Fr 5:48 – 19:09 Uhr Sa 6:58 – 14:09 Uhr	T60 Bis mittags T60
AST	Ahlen – Vorhelm/ Ro- sendahl / Dolberg / Ester- Oestrich / Borbein-Brock- hausen	Mo-Fr 19:00 – 23:40 Uhr Sa 19:00 – 23:40 Uhr So + Fei 14:00 – 23:40 Uhr	T60 T60 T60

	Verlauf	Bedienzeitraum (erste Abfahrt – letzte An- kunft)	Bedienungsangebot
AST ⁹	Ennigerloh/Enniger - Ah- len/Vohelm (-N1 Münster)	Sa 18:13 – 4:10 Uhr	T120
AST ¹⁰	Ennigerloh-Ostenfelde – Ennigerloh-Westkirchen (- N3 Münster)	Sa 18:10 – 4:44 Uhr	T120
BürgerBus			
B1	BürgerBus Warendorf Hoetmar – Everswinkel, Vi- tus Bad	Mo-Fr 6:29 – 18:58 Uhr Sa 9:01 – 19:05 Uhr	T120 T120
B2	BürgerBus Warendorf Hoetmar - Sendenhorst, Krankenhaus	Mo-Fr 9:01 – 17:44 Uhr Sa 14:01 – 17:44 Uhr	5 EF hin/2 EF rück 2EF hin/2 EF rück
B3	BürgerBus Sünninghausen – Diestedde - Wadersloh	Mo-Fr 6:13 – 18:23 Uhr Sa 7:33 – 12:23 Uhr	T120 T120
B4	BürgerBus Stromberg - Wadersloh	Mo-Fr 8:43 – 19:20 Uhr Sa 8:43 – 13:20 Uhr	T120 T120
B5	Tönneburg – Dr.-Rau-Allee – Krankenhaus – Bahnhof	Mo-Fr 8:36 – 19:30 Uhr	T60
NachtBus			
N1	Ahlen – Sendenhorst – Münster	Fr 1:20 – 4:24 Uhr Sa 17:32 – 5:23 Uhr	1 EF hin/2 EF rück T120
N2	Ostbevern – Telgte – Müns- ter	Fr 21:20 – 4:34 Uhr Sa 21:20 – 4:34 Uhr	3 EF hin/3 EF rück 3 EF hin/3 EF rück
N3	Beckum – Ennigerloh – Freckenhorst – Everswin- kel - Münster	Fr 1:20 – 4:37 Uhr Sa 17:43 – 5:09 Uhr	1 EF hin/2 EF rück T120
N11	Beckum – Wadersloh – Bad Waldliesborn – Lip- pstadt	Sa 18:40 – 4:01 Uhr	T120
N22	Telgte – Warendorf	Fr 1:16 – 4:23 Uhr Sa 1:16 – 4:23 Uhr	2 EF hin/2 EF rück 2 EF hin/2 EF rück

⁹ Linie weist Fahrten im Nachtverkehr auf

¹⁰ Linie weist Fahrten im Nachtverkehr auf

	Verlauf	Bedienungszeitraum (erste Abfahrt – letzte An- kunft)	Bedienungsangebot
N42	Münster – Rinkerode – Drensteinfurt – Mersch, Bf	Fr 2:00 – 4:40 Uhr Sa 2:00 – 4:40 Uhr	2 EF 2 EF
Sonstige Regional- und Ortslinien mit teilweise besonderen Funktionen			
F1	Beckum - Neubeckum – Ennigerloh – Enniger - Tönnishäuschen - Senden- horst – Albersloh – Wol- beck – Münster	So + Fei 8:47 – 22:15 Uhr	4EF hin / 3EF rück
311 ¹¹	Warendorf – Beelen-Hem- feld	Mo-Fr 6:38 – 16:53 Uhr freitags zusätzlich hin 2:05 – 4:40 Uhr Sa hin 2:05 - 4:40 Uhr	T60 HVZ /NVZ keine regel- mäßige Bedienung T120 T120
312	Warendorf - Sassenberg – Versmold	Mo-Fr 6:16 – 18:33 Uhr	8 Fahrtenpaare
313	Ostbevern – Glandorf	Mo-Fr 6:19 – 16:49 Uhr Sa 9:10 – 17:49 Uhr	3EF hin/ 3EF rück T120 hin/ 3 EF rück
316	Warendorf - Sassenberg - Harsewinkel – Marienfeld	Mo-Fr 5:52 – 18:39 Uhr	10 Fahrtenpaare
320	Alverskirchen - Everswin- kel - Alverskirchen – Wol- beck	Mo-Fr 6:27 – 16:44 Uhr	Keine regelmäßige Bedie- nung, hauptsächlich Schul- verkehr
323	Warendorf - Neuwarendorf - Everswinkel – Alverskir- chen – Sendenhorst - Al- bersloh	Mo-Fr 6:36 – 15:55 Uhr	Keine regelmäßige Bedie- nung, hauptsächlich Schul- verkehr
324	Everswinkel – Raestrup - Müssingen – Einen	Mo- Fr 7:44 – 14:31 Uhr	Schulverkehr 3EF
329	Everswinkel - Hoetmar – Sendenhorst	Mo-Fr 7:14 – 15:58 Uhr	Schulverkehr
330	Sendenhorst - Albersloh - Wolbeck	Mo-Fr 7:05 – 16:51 Uhr	Keine regelmäßige Bedie- nung, hauptsächlich Schul- verkehr

¹¹ Linie weist Fahrten im Nachtverkehr auf

	Verlauf	Bedienzeitraum (erste Abfahrt – letzte An- kunft)	Bedienungsangebot
333	Sendenhorst - Tönnishäuschen - Enniger – Vorhelm – Ahlen	Mo-Fr 7:36 – 16:13 Uhr	Keine regelmäßige Bedienung, hauptsächlich Schulverkehr
335	Beckum – Lippborg – Herzfeld	Mo-Fr 6:05 – 18:20 Uhr	Keine regelmäßige Bedienung, hauptsächlich Schulverkehr
341	Herbern – Ascheberg – Eickenbeck – Rinkerode – Hiltrup – Münster	Mo-Fr 7:05 – 15:23 Uhr	Schulverkehr
353	Ahlen – Heessen – Hamm	Mo-Fr 6:10 – 18:18 Uhr Sa 9:00 – 17:53 Uhr So + Fei 14:14 – 21:09 Uhr	T120 T180 Vormittags keine Bedienung ab 14 Uhr T120
361	Ennigerloh - Neubeckum – Hellbach – Beckum	Mo-Fr 6:36 – 16:09 Uhr	Keine regelmäßige Bedienung, hauptsächlich Schulverkehr
362	Ennigerloh – Roland – Beckum	Mo-Fr 6:42 – 16:09 Uhr	Keine regelmäßige Bedienung, hauptsächlich Schulverkehr
372	Wadersloh - Stromberg	Mo-Fr 6:48 – 11:22 Uhr	Keine regelmäßige Bedienung, hauptsächlich Schulverkehr
373	Diestedde – Sünninghausen – Keitlingh. – Oelde	Mo-Fr 6:48 -16:08 Uhr Sa 6:44 – 11:30 Uhr	Keine regelmäßige Bedienung, hauptsächlich Schulverkehr
374	Oelde – Lette - Clarholz	Mo-Fr 5:56 – 19:22 Uhr Sa 8:38 – 17:16 Uhr	T60 T120
375	Oelde – Ostenfelde – Westkirchen – Warendorf	Mo-Fr 6:20 – 18:33 Uhr Sa 9:57 – 13:41 Uhr	Keine regelmäßige Bedienung
380	Wadersloh - Liesborn – Osthusen – Bad Waldliesborn	Mo-Fr 6:50 – 15:33 Uhr Sa 7:04 - 11:02 Uhr	Keine regelmäßige Bedienung, hauptsächlich Schulverkehr
383	Wadersloh – Bornefeld – Benteler – Langenberg – Bad Waldliesborn	Mo-Fr 9:48 - 16:08 Uhr Sa 6:38 – 11:48 Uhr	Keine regelmäßige Bedienung, hauptsächlich Schulverkehr

	Verlauf	Bedienungszeitraum (erste Abfahrt – letzte An- kunft)	Bedienungsangebot
390	Telgte – Westbevern-Dorf – Westbevern-Vadtrup – Ost- bevern-Brock	Mo-Fr 6:34 – 18:35 Uhr	T60/unregelmäßige Fahrten
391	Telgte – Münster-Handorf	Mo-Fr 7:09 – 16:30 Uhr	Schulverkehr
392	Telgte – Berdel – Telgte	Mo-Fr 7:04 – 16:38 Uhr	Schulverkehr
393	Telgte – Telgte-Raestrup – Telgte	Mo-Fr 6:59 – 16:44 Uhr	Schulverkehr
394	Telgte – Telgte-Vechtrup – Telgte	Mo-Fr 6:54 – 16:49 Uhr	Schulverkehr
418	Ostbevern - Ostbevern- Brock - Ostbevern	Mo-Fr 6:22 – 20:34 Uhr Sa 7:26 – 19:34 Uhr	T60 T60
419	Telgte-Westbevern – Ost- bevern-Brock – Ostbevern	Mo-Fr 6:54 – 15:28 Uhr	Schulverkehr
421	Everswinkel - Alverskir- chen - Everswinkel	Mo-Fr 7:43 – 14:25 Uhr	Keine regelmäßige Bedie- nung, hauptsächlich Schul- verkehr
430	Beckum, Busbf. – Roland, Parkfriedhof	Mo-Fr 14:15 – 16:00 Uhr	EF hin/EF rück
431	Neubeckum, Bf – Harberg- siedlung - Neubeckum, Bf	Mo-Fr 6:59 – 13:55 Uhr	Schulverkehr
432	Neubeckum - Vellern – Beckum	Mo-Fr 7:03 – 15:58 Uhr	Keine regelmäßige Bedie- nung, hauptsächlich Schul- verkehr
434	Beckum – Beckum-Holter - Dünninghausen – Sonnen- schule	Mo-Fr 7:03 – 15:30 Uhr	Keine regelmäßige Bedie- nung, hauptsächlich Schul- verkehr
436	Beckum – Unterberg – Dünninghausen – Beckum	Mo-Fr 7:00 – 15:44 Uhr	Schulverkehr
437	Beckum-Verbindungsweg – Beckum Ost – Beckum	Mo-Fr 7:09 – 14:05 Uhr	Schulverkehr
438	Beckum: Kettelerschule - Martinschule - Eichen- dorffschule	Mo-Fr 7:44 – 13:35 Uhr	Keine regelmäßige Bedie- nung, hauptsächlich Schul- verkehr

	Verlauf	Bedienzeitraum (erste Abfahrt – letzte An- kunft)	Bedienungsangebot
439	Beckum: Otteloh – Alte Schule – Kettlerschule – Realschule	Mo-Fr 7:10 – 15:28 Uhr	Schulverkehr
440	Beckum Busbahnhof – Grottkauer Str. – Paul- Gerhardt-Schule	Mo-Fr 7:30 – 17:25 Uhr	Schulverkehr
446	St. Michael – Bf – Mam- mutschule	Mo-Fr 7:45 – 13:48 Uhr	Schulverkehr
448	Tönnishäuschen – Isendorf – Vorhelm	Mo-Fr 6:53 – 13:40 Uhr	Schulverkehr
449	Ahlen im Seebrook – Isen- dorf - Marienschule	Mo-Fr 7:07 – 13:55 Uhr	Schulverkehr
455	Oestrich – Ester - Martin- schule	Mo-Fr 7:05 – 17:03 Uhr	Schulverkehr
456	Brockh./Borbein - Martin- schule – Bahnhof – Städt. Sekundarschule	Mo-Fr 6:54 – 17:27 Uhr	Schulverkehr
458	Ahlen-Dolberg - Gem- merich – Dolberg	Mo-Fr 6:55 – 17:30 Uhr	Schulverkehr
459	Ahlen – Dolberg – Ahlen	Mo-Fr 7:00 – 19:47 Uhr Sa 8:30 – 12:58 Uhr	T60
461	Westkirchen - Ennigerloh	Mo-Fr 7:23 – 15:53 Uhr	Schulverkehr
462	Ringverkehr Westkirchen	Mo-Fr 6:58 – 16:26 Uhr	Schulverkehr
464	Ringverkehr Ostenfelde	Mo-Fr 6:56 – 16:21 Uhr	Schulverkehr
465	Hoest – Freesland / Beesen - Realschule – Schulzent- rum	Mo- Fr 7:26 – 16:21 Uhr	Schulverkehr
466	Enniger – Ennigerloh	Mo-Fr 7:39 – 15:50 Uhr	Schulverkehr
467	Sommersell - Wessenhorst – Enniger	Mo-Fr 7:13 – 16:06 Uhr	Schulverkehr
471	Oelde Bahnhof - Mieren- dorffstraße - Friedland- siedlung - Bahnhof	Mo-Fr 8:20 – 17:41 Uhr Sa 8:20 – 13:41 Uhr	T180 Fahrten nur bis mittags im T60 (Taxibus)

	Verlauf	Bedienungszeitraum (erste Abfahrt – letzte An- kunft)	Bedienungsangebot
472	Overbergschule – Olympia- halle	Mo-Fr 7:29 – 13:44 Uhr	Schulverkehr
473	Sünninghausen - Oelde	Mo-Fr 6.07 – 19:03 Uhr Sa 5:59 – 13:58 Uhr	T60 T60 bis mittags danach keine Verbindungen mehr
474	Stromberg – Oelde	Mo-Fr 5:25 – 19:03 Uhr Sa 6:00 – 13:58 Uhr	T60 T60 bis mittags
475	Ahmenhorst - Overberg- schule - Olympiahalle	Mo-Fr 7:00 – 14:03 Uhr	Schulverkehr
480	Vahlhaus – Ackfeld – Basel – Wadersloh	Mo-Fr 7:30 – 15:56 Uhr	Schulverkehr
481	Altendiestedde - Diestedde – Wadersloh	Mo-Fr 6:41 – 16:08 Uhr Sa 11:02 – 11:35 Uhr	Schulverkehr
482	Hentrup – Winkelhorst – Göttingen – Hentrup – Wa- dersloh	Mo-Fr 6:41 – 16:22 Uhr Sa 11:02 – 11:41 Uhr	Keine regelmäßige Bedie- nung, hauptsächlich Schul- verkehr
483	Bornefeld – Wadersloh	Mo-Fr 7:29 – 11:58 Uhr	Schulverkehr

4.4 Haltestellen, Verknüpfungspunkte und Schnittstellen

Im Kreis Warendorf sind acht Städte und Gemeinden an den SPNV angeschlossen. An den Bahnhöfen und Haltepunkten in der nachfolgenden Tabelle 8 findet eine Bus/Schiene Verknüpfung statt. Neben der Bus/Schiene-Verknüpfung gibt es auch systemrelevante Haltestellen, an denen eine Bus/Bus-Verknüpfung stattfindet. Diese sind in der Tabelle 9 dargestellt.

■ **Tabelle 8: Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte mit Bus/Schiene-Verknüpfung im Kreis Warendorf**

Bahnhof/Bahnhaltepunkt	Bus-Schiene Verknüpfung *
Ahlen	RE6, RB69, S35, R38, R51, R54, R55, 353, 459 sowie Stadtverkehr
Drensteinfurt	RE7, RB69, RB89, R54, T54, T56, T59,
Mersch	RE7, RB69, RB89, N42, R54, T12, T59
Neubeckum	RE6, RB69, R61, R62, S30, T43
Oelde	RE6, RB69, R75, R76, T470, 374, 473, 474

Bahnhof/Bahnhaltepunkt	Bus-Schiene Verknüpfung *
Ostbevern	RB66, 418
Telgte	RB67, R13
Warendorf	RB67, B5, R11, R14, R15, R23, R63, S35, 311,
Warendorf-Einen-Müssingen	RB67, R11, T324
Westbevern-Vadtrup Bahnhof	RB66, T390

■ **Tabelle 9: Systemrelevante Bus/Bus-Verknüpfungspunkte**

Haltestelle	Bus-Bus Verknüpfung*
Ahlen, Bf.	S35, R38, R51, R54, R55, 353, 459 sowie Stadtverkehr
Beckum, Busbahnhof	S30, R37, R38, R61, R62, R72, R76, 335, 440
Ennigerloh, Markt	R33, R62, R63, R75
Neubeckum, Bf.	S30, R61, R62, T43
Oelde, Bf.	R75, R76, T470, 374, 473, 474
Ostbevern, Kirche	R13, R14, 418
Sendenhorst, Lambertiplatz	S30, R55
Tönnishäuschen, Kapelle	S35, R33, R51
Warendorf, Bf.	S35, R11, R14, R15, R23, R63, 311, B5

* Auswahl, Verknüpfungen mit schulrelevanten Linien oder Linien die nur an einzelnen Tagen oder bei einzelnen Fahrten eine Verknüpfung herstellen sind nicht aufgeführt. Betrieblich durchgebundene Linien sind ebenfalls nicht aufgeführt.

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

5.1 Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) reduziert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der consequenten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) in § 4 umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, sehbehinderte oder gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)¹².

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

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV zu gewährleisten.

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

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

Mit der Novellierung des PBefG ergibt sich für die Aufgabenträger ein Planungsgebot, jedoch kein Gebot zur Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich kein verbindlicher Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.¹³

¹² Vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

¹³ siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

Zuständig für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV sind:

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

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

Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des PBefG keine neue fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit“ bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiter entwickeln¹⁴.

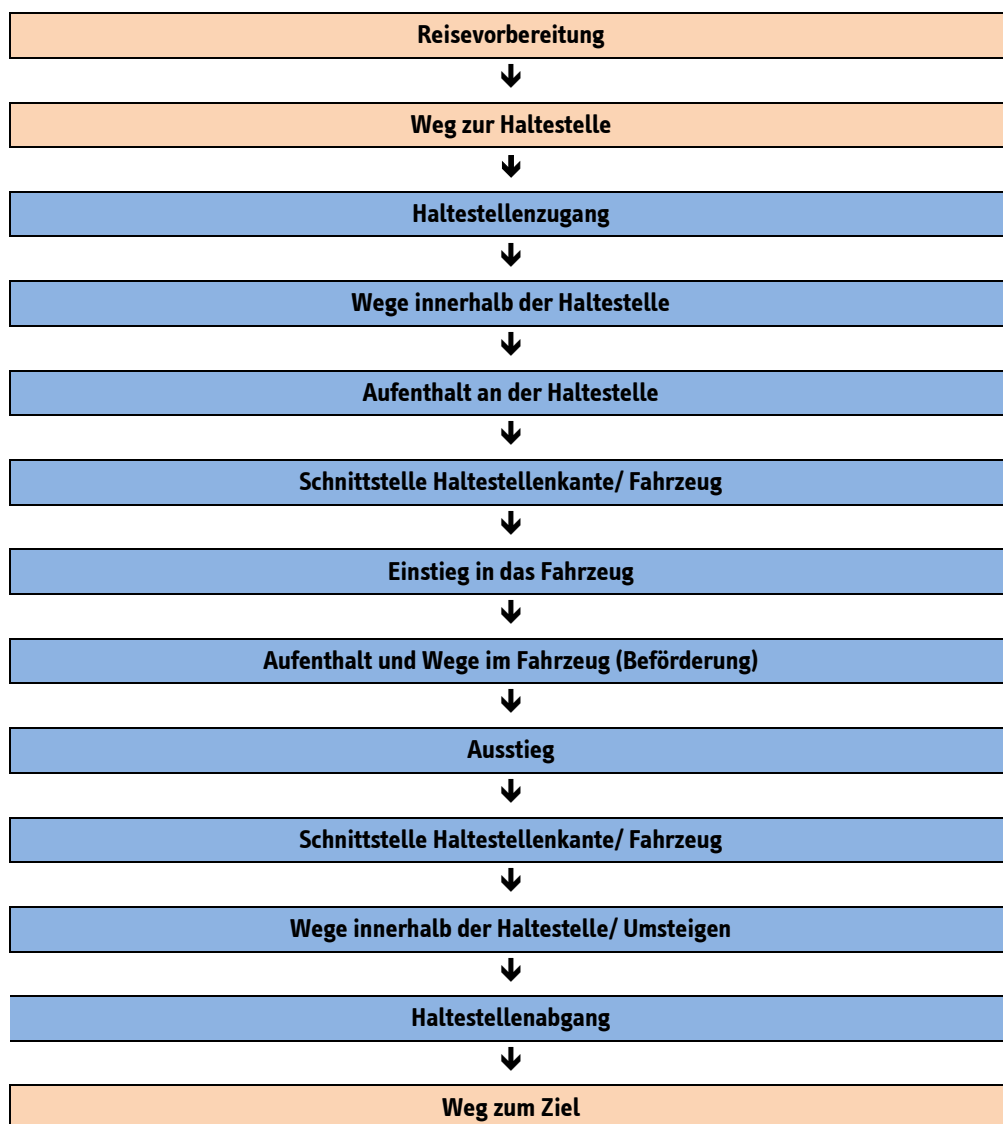
Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste. Ziel ist es, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit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

¹⁴ siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

5.2 Schaffung barrierefreier Wegeketten

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegeketten durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist (siehe Abbildung 6).

■ **Abbildung 6: Mobilitätskette im ÖPNV¹⁵**



¹⁵ eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.

5.3 Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

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

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

Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt¹⁶.

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

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

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

¹⁶ Quelle: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

5.4 Leitsätze des Kreises Warendorf

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

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

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

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

zu erreichen.

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die in den Kapiteln 6.3.10 und 6.3.11 aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationsmedien (jeweils als Anforderungen an eine Optimallösung). Da das politisch vom Gesetzgeber im PBefG formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ bis zum Jahr 2022 im Kreis Warendorf unter den aktuellen Rahmenbedingungen noch nicht erreicht werden kann, gilt es darüber hinaus, unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs, begründete Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen.

Folgende Leitsätze werden vom Kreis Warendorf formuliert.

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

Der Kreis Warendorf verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, den Städten und Gemeinden sowie den sonstigen Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkten „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Dies hat gleichzeitig eine Verbesserung der Nutzbarkeit für alle Fahrgäste zur Folge¹⁷.

¹⁷ Es handelt sich um einen globalen Zusammenhang. Im Einzelfall können barrierefreie Lösungen die Qualität der Nutzbarkeit des ÖPNV einschränken. Die Sicherung einer barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit ist dabei höher zu bewerten im Vergleich zu Komforteinbußen für andere Fahrgäste (z. B. weniger Sitzplätze infolge einer größeren Sondernutzungsfläche). Grundsätzlich sind barrierefreie Lösungen anzustreben, ggf. auch durch die räumliche Verlegung von Haltestellen.

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

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

2. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten (siehe Abbildung 6) inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos barrierefrei zu gestalten. Eine große Unterstützung bietet dabei die zunehmende Digitalisierung der Informationsangebote. Der Kreis Warendorf unterstützt die Entwicklung von Apps, die diesen Leitsatz verfolgen. Die technischen Voraussetzungen in Fahrzeugen und an Haltestellen sind einzurichten.

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

3. Orientierung am Leitbild einer „vollständigen Teilhabe“ und eines „Designs für alle“

Bei der Schaffung einer „vollständigen Barrierefreiheit“ sind die Belange aller Nutzergruppen umfassend und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen, soweit der „Stand der Technik“ dies ermöglicht und die Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Nutzergruppe führt. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der „Stand der Technik“ ggf. für einzelne Mobilitätsbeeinträchtigungen aktuell keine optimale Lösung ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird.¹⁸ Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen angestrebt werden. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen.

4. Empfehlung: Bis 2022 in jeder großen und mittelgroßen Ortschaft eine Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen schaffen

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

- in jeder Ortschaft mit mehr als 500 Einwohnern mindestens eine Haltestelle,
- in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 2.000 Einwohnern mindestens zwei Haltestellen,

¹⁸ siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

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

5. Weiterführende Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen

In den Städten und Gemeinden soll sukzessive ein weiterer Ausbau von barrierefreien Haltestellen verfolgt werden. Hierbei ist der Fokus auf die Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage und auf weitere Haltestellen mit besonderer / spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen.

6. Konsequente Umsetzung einer durchgängigen Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Neufahrzeugen

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

7. Verbesserungen an bestehenden Anlagen

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

8. Buskap als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen

Buskaps werden vor dem Hintergrund ihrer Vorzüge zur Gewährleistung einer spaltfreien Anfahrbareit als Regelanwendung für die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV vorgesehen. Busbuchten erfordern wegen der Fahrdynamik der Busse große Flächen¹⁹ und sind innerhalb bebauter Gebiete für eine barrierefreie Haltestellengestaltung und einen darauf ausgerichteten Busbetrieb generell nur im Ausnahmefall (z. B. Haltestellen mit betrieblich erforderlichen Standzeiten) geeignet²⁰. Busbuchten sollten in diesem Fall alternativ als Haltestellentasche oder im Sägezahnprinzip ausgebildet werden. Vorhandene (zu kurze) Busbuchten sollen an den nachfragestarken und den nutzersensiblen Haltestellen sukzessive zu Buskaps umgebaut werden.

9. Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter

Die Programme und Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV sind frühzeitig mit Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten und der Fahrgastverbände abzustimmen²¹.

¹⁹ Hinweis: Busbuchten müssen bspw. für Standardlinienbusse eine Gesamtlänge von 88,70 m aufweisen (siehe: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2013)

²⁰ VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

²¹ Hinweis: Sicherheitsrelevante sowie haftungs- und versicherungsrechtliche Sachverhalte liegen grundsätzlich in der alleinigen Entscheidungshoheit der haftungsverantwortlichen Maßnahmenträger.

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

Siehe hierzu im Anforderungsprofil (Kapitel 6).

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

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

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

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

■ **Tabelle 10: Kriterien zur Prioritätenbildung für den barrierefreien Haltestellenausbau**

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

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

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

5.7 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit

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

5.7.1 Haltestellen

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

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 50 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag)²²,
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden (Orientierungswert: doppelte Kosten eines „normalen Ausbaus“ an anderen, vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung),
- in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung),
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist), oder
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegsänderungen aufgelassen werden soll,
- keine ausreichende Förderung des Landes und Bundes gegeben ist.

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

- Von einem Anheben der Haltestellenplattform/-fläche ist abzusehen, wenn die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z. B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen).
- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit niederflurgerechtem Hochbord ausgebaut werden.
- An Gehwegen, die im Bereich der Tür 2 eine Breite von unter 1,5 m aufweisen (und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist) und/oder die durchgängig keine Mindestbreite von 0,90 m besitzen, sollten Haltestellen ohne niederflurgerechten Bord ausgebaut werden (wenn die Haltestelle nicht kleinräumig verlegbar ist).
- Die Einrichtung von Wartehallen darf eine Haltestellennutzung für Rollstuhlfahrer nicht unmöglich machen. Im Zweifelsfall ist die Einrichtung von Wartehallen in Sonderbauformen zu prüfen.

²² Der in Leitsatz 5 beschriebene flächendeckende Ansatz zur Schaffung einer Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen in jeder großen und mittelgroßen Ortschaft ist hiervon unbenommen (vgl. Kapitel 5.4).

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

5.7.2 Fahrzeuge

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

6 Anforderungsprofil

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

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

■ Abbildung 7: Bausteine im NVP: Teilbaustein A + B – Klassischer ÖPNV (Linienverkehr) Teilbaustein C – Alternative Mobilitätsangebote

Teilbaustein A + B: Straßengebundener ÖPNV + Infrastruktur → Formulieren von Anforderungen im Anforderungsprofil → Liniensteckbriefe	Teilbaustein C: Alternative Mobilitätsangebote (Bereiche und Verbindungen, die vom Linienverkehr nicht wirtschaftlich abgedeckt werden können) → Erarbeitung von lokalen ÖPNV-ergänzenden Ansätzen im Entwicklungskonzept → Entwicklung von Organisationsform und Betreibermodell
--	---

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

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

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

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

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

6.1 Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Kreis Warendorf

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

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

6.1.1 Allgemeine Grundsätze der Weiterentwicklung des ÖPNV

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

- Sicherung, Pflege und zielgerichtete Weiterentwicklung der Angebote und Qualitäten im straßengebundenen ÖPNV, insbesondere im hochwertigen SchnellBus-Netz,
- Entwicklung alternativer Mobilitätsangebote für Gebiete mit schwacher Nachfrage,
- Enge Verzahnung der Siedlungs- und ÖPNV-Planung und auch der überkreislichen Verflechtungen – einschließlich der Schulentwicklungsplanung und vergleichbaren raumbedeutsamen Planungen,
- Gewährleistung einer (barrierefreien) Mobilität auch ohne verfügbares KFZ als wesentlicher Standortfaktor,
- Stabilisierung bzw. Erhöhung des Modal Split Anteils des Umweltverbundes (SPNV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr),

- Erreichen einer weitestgehenden Barrierefreiheit im ÖPNV in Zusammenarbeit aller relevanten Akteure (u. a. Kreis, Gemeinden/Städte, SPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreter) in einem langfristig angelegten Realisierungsprozess,
- Verbesserung der Mobilität unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte und der Kostenwirksamkeit,
- Förderung des ÖPNV zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes und der Schadstoffbelastungen durch die technische Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte und Verkehrsverlagerungen vom MIV zum ÖPNV.

6.1.2 Schwerpunkte der Weiterentwicklung des ÖPNV

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

- Marktgerechte Weiterentwicklung des öffentlichen Mobilitätssystems mit stärkerer Ausprägung und Etablierung von transparenten und vermarktbar Bedienungsrelationen. Berücksichtigung der überkreislichen Verflechtungen,
- Wirksame Maßnahmen zur Verkürzung der Reisezeiten, der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität (insbesondere im Stadtgebiet Münster),
- Verbesserung und Ausbau der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV an ausgewählten Verknüpfungspunkten im Kreis Warendorf (SPNV, Regionalverkehr, Stadtverkehr),
- Verbesserung und Ausbau der Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV und den ergänzenden Mobilitätsangeboten,
- Gewährleistung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen,
- Berücksichtigung der Digitalisierung insbesondere im Ticketing und der Fahrgastinformation, nach dem sich entwickelnden „Stand der Technik“ (keine „Insellösungen“),
- Gezielte Verbesserung der Fahrzeugqualität und Haltestellenausstattung bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation,
- Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei allen verkehrs-, regional- und stadtplanerischen Entwicklungen und Veränderungen,
- Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit im ÖPNV durch geeignete Maßnahmen, z. B. durch Einsehbarkeit der Fahrzeuge und Haltestellen,
- Prüfung von Entwicklungsvorhaben im Schienenpersonennahverkehr (z. B. KBS 406 Münster-Bielefeld) und entsprechender Ausrichtung des straßengebundenen ÖPNV,
- Berücksichtigung der Belange des Fahrpersonals bspw. zu den Themenfeldern Schulungen und Sicherheit,
- Implementierung von erweiterten Instrumenten zur Qualitätsmessung, -sicherung und -kontrolle.

Bezug nehmend auf § 8 des ÖPNVG NRW ([...]“Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (Modal Split) benennen.“) und den in Abbildung 3 dargestellten aktuellen Modal Split, formuliert der Kreis Warendorf folgendes Ziel:

- Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs (inkl. SPNV) am Gesamtverkehr soll bis 2025 im Kreis Warendorf auf dem heutigen Niveau von 7 % stabilisiert werden. Langfristig mit einem Planungshorizont nach 2030 wird, unter Zugrundelegung der heutigen verkehrs-, ordnungs- und preispolitischen Rahmenbedingungen, ein Ausbau angestrebt. Um den heutigen Anteil mindestens zu stabilisieren bzw. sogar zu steigern ist ein Ausbau des ÖV-Systems erforderlich, um zum einen eine höhere Attraktivität anbieten zu können und zum anderen das mit der Erhöhung des Modal-Split-Anteils einhergehende Fahrgastwachstum abwickeln zu können. Das Erreichen dieses Ziels liegt nicht ausschließlich im Handlungsbereich des Kreises, sondern ist maßgeblich auch von den Planungen des Zweckverbandes SPNV Münsterland und von der finanziellen Unterstützung des Bundes und des Landes abhängig.

6.1.3 Produktpolitik und ÖPNV-Angebot

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

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

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

6.1.4 Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen

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

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

6.1.5 Zusammenarbeit der Akteure im öffentlichen Verkehr im Münsterland

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

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

Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße haben die Kreise Borken, Coesfeld und Warendorf im Jahr 2006 als gemeinsame Regie- und Bestelleinheit die ÖPNV-Facheinheit „Regionale Nahverkehrsgemeinschaft“ (RNVG) und daraus im Jahr 2012 den ZVM Fachbereich Bus im Zweckverband

Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM) eingerichtet. Mit dem Kreis Steinfurt finden intensive Abstimmungsprozesse zu den Fragen der Ausgestaltung des ÖPNV statt.

6.2 Raum- und Netztypologie

6.2.1 Siedlungsstrukturelle Gliederung des Kreises Warendorf

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

In Anlehnung an den Gliederungsansatz des zweiten Nahverkehrsplans des Kreises Warendorf sowie an die zentralörtliche Gliederung des Landesentwicklungsplanes werden Städte und Gemeinden in drei Gemeindetypen unterteilt²³:

- Oberzentren
- Mittelzentren
- Grundzentren

Die Gliederung berücksichtigt

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

In der folgenden Tabelle 11 wird die raumplanerische Kategorisierung der Städte und Gemeinden im Kreis Warendorf dargestellt.

²³ Quelle: Landesentwicklungsplan NRW

■ **Tabelle 11: Gemeindetypologie im Kreis Warendorf**

	(benachbartes) Oberzentrum (OZ)	(benachbartes) Mittelzentrum (MZ)	Grundzentrum (GZ)
Kreis Waren- dorf	Münster Bielefeld Dortmund Osnabrück	Ahlen Beckum Oelde Warendorf Hamm (MZ mit ober- zentralen Funktionen)	Beelen Drensteinfurt Ennigerloh Everswinkel Ostbevern Sassenberg Sendenhorst Telgte Wadersloh

6.2.2 Hierarchisierung des regionalen ÖPNV-Netzes

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

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

Für die Kategorisierung der Verkehrskorridore wird für den Kreis Warendorf nachfolgende Differenzierung vorgenommen, siehe auch Karte A-11 im Kartenband:

■ **Tabelle 12: Hierarchie der Verkehrskorridore im regionalen ÖPNV-Netz**

Korridorkategorie	Charakterisierung
Achse	• Direkte Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial, z. B. Relationen zwischen Ober- und Mittelzentren und zwischen Mittelzentren mit ausgeprägten Verkehrsverflechtungen • Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors in der Regel nur auf direktem Linienweg übernommen; bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden
Hauptverbindung	• Möglichst direkte Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen, z. B. Relationen zwischen Ober- und Mittelzentren, zwischen Mittelzentren, zwischen Grundzentren und Oberzentren und zwischen Mittel- und Grundzentren, mit bedeutenden Verkehrsverflechtungen
Grundverbindung	• Verbindungen mit mittlerem Nachfragepotenzial bzw. moderaten Verkehrsverflechtungen, z. B. gemeindeübergreifende Verbindungen
Ergänzungsverbindungen	• Verbindungen mit vergleichsweise geringem oder zeitlich (bzw. saisonal) begrenztem Nachfragepotential bzw. Verkehrsverflechtungen

6.3 Qualitätsvorgaben an die Ausgestaltung des ÖPNV im Kreis Warendorf

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

Mit der Definition der Qualitätsstandards werden verschiedene Ziele verfolgt:

A) Qualitätssicherung

- Eine Bewertung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes erfolgt im Rahmen der Nahverkehrsplanung anhand klar formulierter Qualitätsstandards.
- Die aufgrund der Qualitätsstandards ermittelten Defizite (im Rahmen der Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots) werden hinsichtlich ihres Handlungsbedarfes für eine Beseitigung der Defizite bewertet. Unter Beachtung der Zielsetzungen stellt der Handlungsbedarf eine wesentliche Basis für die Erarbeitung von zielgerichteten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems dar.

- Qualitätsstandards sind die Basis für eine effiziente Erfolgskontrolle der vergebenen Verkehre durch den Aufgabenträger und sind Bedingung für die Ausgestaltung eigenwirtschaftlicher Anträge sowie Bestandteil von Verkehrsverträgen.

B) Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung

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

C) Nahverkehrsplan als Grundlage für die Vergabe der Verkehrsleistungen

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

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

- Qualitätsstandards des zweiten Nahverkehrsplans Kreis Warendorf.
- Qualitätsstandards der Vorabbekanntmachungen und Ausschreibungen der Kreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf.
- Anerkannte wissenschaftliche und brancheninterne Empfehlungen zur Ausgestaltung der Qualitätsstandards im öffentlichen Personennahverkehr. Insbesondere sind hier die Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu nennen.
- Raum- und siedlungsstrukturelle Entwicklungen, gesellschaftliche und demografische Veränderungen, geänderte Rahmenbedingungen im Bereich der Arbeitszeiten bzw. entsprechender Verhaltensanpassungen.

6.3.1 Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung

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

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

Genehmigungsbehörde hat demgegenüber keinen eigenen Spielraum zur Beurteilung der ausreichenden Bedienung.²⁴

Im Falle einer Vergabe der Verkehrsdienste sind die vom Aufgabenträger definierten Anforderungen mindestens zu erfüllen. Dies gilt auch für konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge, über die die Genehmigungsbehörde zu entscheiden hat: „Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabkennzeichnung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht.“ (§ 13 Absatz 2a PBefG, Satz 3). Abweichungen, die als „wesentlich“ gelten, definieren die Sätze 4 und 5 der Norm: „Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen, für die ein Ausgleich nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gezahlt werden soll.“ (§ 13 Absatz 2a PBefG, Sätze 4 und 5).

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

²⁴ Sibylle Barth in Recht des ÖPNV, Praxishandbuch für den Nahverkehr mit VO (EG) Nr. 1370/2007, PBefG und ÖPNV-Gesetze der Länder; Band 2 Kommentar, S. 273 (Dr. Hubertus Baumeister, Hamburg 2013).

6.3.2 Qualitätsanforderungen und Bewertungskriterien im Überblick

Die Qualitätsanforderungen werden differenziert für die nachfolgenden Themenfelder formuliert:

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

6.3.3 Definition der Verkehrstage und Verkehrszeiten

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

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

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

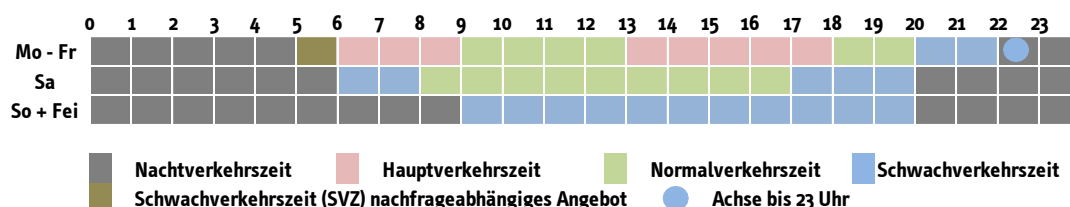
- Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Normalverkehrszeit (NVZ)
- Schwachverkehrszeit (SVZ)

■ Nachtverkehrszeit (NaVZ)

■ Tabelle 13: Definition der Verkehrszeiten

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

■ Abbildung 8: Übersicht über die Verkehrszeiten



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

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

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

In der vorangestellten Tabelle 13 werden die Verkehrstage in die verschiedenen Verkehrszeiten unterteilt. Die Zeitfenster definieren die Gültigkeit der Verkehrszeiten am jeweiligen Verkehrstag. Die Anwendung der Verkehrstage und Verkehrszeiten gilt grundsätzlich im

gesamten Kreis Warendorf. Dem gesamten ÖPNV-Angebot liegt somit diese Gliederung zu Grunde.

In begründeten Einzelfällen kann ein Abweichen von den dargestellten Verkehrstagen und Verkehrszeiten vorgesehen werden. Dies gilt insbesondere für Angebote zur NaVZ²⁵, zur stärkeren Berücksichtigung von Schichtzeiten im Berufsverkehr oder für die Belange der ausschließlichen Schülerbeförderung sowie zur besseren Abbildung der spezifischen, örtlichen ÖPNV-Nachfrage am Wochenende und an Feiertagen.

6.3.4 Anforderungen an die Erschließungsqualität

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

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

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

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

²⁵ Ein Angebot in den Nachtverkehrszeiten spricht insbesondere Fahrgäste im Freizeitverkehr an. Die relevante Nachfrage ist im Kreis Warendorf nur auf Achsen und Hauptverbindungen zwischen den Zentren größerer Städte gegeben. Die Bedienung in dieser Zeit konzentriert sich auf die nachfragestärkeren Nächte Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und ggf. in den Nächten vor Feiertagen auf Hauptrelationen.

■ **Tabelle 14: Haltestelleneinzugsbereiche**

Kategorie	Anforderungen / Messgrößen
Räumliche Erschließung mit dem ÖPNV	Erschließung der Siedlungsbereiche durch Haltestellen in einem Radius von maximal: • 300 m: bei Bushaltestellen in zentralen Bereichen von Mittel- und Grundzentren • 500 m: bei Bushaltestellen (außerhalb der zentralen Bereiche von Mittel- und Grundzentren) • 1.000 m: bei Stationen des SPNV • 3.000 m: bei Stationen des SPNV und ÖPNV mit qualitativ hochwertigen Fahrradparkmöglichkeiten

Ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet oder ein Ortsteil gelten dann als erschlossen, wenn mindestens 80 Prozent der Bebauung in die Haltestelleneinzugsbereiche entfallen.²⁶

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

- Bei der Bewertung der Erschließungsqualität sind in Abhängigkeit der topographischen Bedingungen (z. B. starke Steigungsstrecken zwischen Wohnvierteln und der nächstgelegenen Haltestelle) oder in Hinblick auf Elemente mit starker Barrierewirkung (z. B. Gewässer oder Schienenstrecken) im Einzelfall abweichende Standards für den Haltestelleneinzugsbereich zu berücksichtigen.
- Für Siedlungsbereiche (auch mit mehr als 200 Einwohnern) und Gewerbestandorte, die nur sehr aufwändig erschlossen werden können, ist zu prüfen, ob für bestimmte Nutzergruppen eine Verbesserung der Anbindung über eine nahegelegene ÖPNV-Zugangsstelle mit dem Fahrrad erreicht werden kann²⁷. Die Einrichtung von qualitativ hochwertigen und diebstahlsicheren Fahrradparkmöglichkeiten, mit etwaigen Sonderausstattungen wie Ladestationen für Elektrofahräder und/oder Leihfahräder, kann die Erschließungswirkung einer Haltestelle deutlich erhöhen.

6.3.5 Anforderungen an die Bedienungsqualität

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

Die Standards zur Bedienungsqualität gelten grundsätzlich im gesamten Kreis auf den jeweils definierten Relationen im regionalen Liniennetz. Hierzu wird eine **Regelbedienung** für

²⁶ Quelle: FGSV: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (Ausgabe 2010).

²⁷ Hinweis: In diesem Fall sind Rückfallebenen für Menschen, die nicht das Fahrrad nutzen können oder wollen, vorzusehen.

jede Netzkategorie, differenziert nach Verkehrszeiten, formuliert. Diese gilt unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung handelt. Zu beachten ist, dass sich das Bedienungsangebot sowohl aus dem Fahrplanangebot (Bus und Bahn) einer einzelnen Linie als auch durch das Angebot sich überlagernder und in ihrem Fahrtenangebot aufeinander abgestimmten Linien (auch abschnittsweise) ergeben kann.

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

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

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

■ **Tabelle 15: Anforderungen Bedienungsqualität im Kreis Warendorf**

Netzkategorien im regionalen Linien-netz	Regelbedienung (Angabe in Taktzeiten)		
	HVZ Mo–Fr: 06:00 – 09:00 Uhr Mo–Fr: 13:00 – 18:00 Uhr	NVZ Mo–Fr: 09:00 – 13:00 Uhr Mo–Fr: 18:00 – 20:00 Uhr Sa: 08:00 – 17:00 Uhr	SVZ Mo – Fr: 05:00 – 06:00 Uhr Mo–Fr: 20:00 – 22:00 Uhr Sa: 06:00 – 08:00 Uhr Sa: 17:00 – 20:00 Uhr So + Fei: 09:00 – 20:00 Uhr
Achsen	T 30	T 60	T 60
Hauptverbindungen	T 60	T 60	T 120
Grundverbindungen	T 60	T 120	Einzelfallbetrachtung, Festlegung innerhalb der Liniensteckbriefe
Ergänzungsverbin-dungen	T 120	Einzelfallbetrachtung, Festlegung innerhalb der Liniensteckbriefe	Einzelfallbetrachtung, Festlegung innerhalb der Liniensteckbriefe
Fahrtenangebot an Haltestellen außerhalb der Achsen und Verbindungen			
Erschließungsverkehr innerhalb von Ge-meinden/Städten und zu ihren Ortsteilen	Bereiche außerhalb des regionalen Liniennetzes sind mit erschließenden örtli-chen Verkehrsangeboten zu bedienen. Dazu zählen unter anderem Ortsver-kehre, Schulverkehre, Bürgerbusangebote und weitere alternative Bedienungs-formen. Das Angebot dieser Erschließungsverkehre ist bedarfsgerecht auszuge-stalten. Dabei gilt der Grundsatz, dass nach Möglichkeit diese Verkehre in Ab-stimmung und in Ergänzung zum Regionalverkehr zu gestalten sind. Das Bedie-nungsangebot soll sich am heutigen Angebot orientieren. Erfolgreich erprobte Strukturen sind dabei zu festigen und ggf. weiterzuentwickeln. Die potentielle Erschließung von Ortsteilen durch den regionalen ÖPNV obliegt immer einer Abwägung zwischen Reisezeit (insbesondere für durchfahrende Fahrgäste) und örtlichen Erschließungserfordernissen. Es ist somit im Einzelfall zu entscheiden, welche Bereiche durch den regionalen ÖPNV angefahren werden können und welche nicht. In Bereichen, in denen der regionale ÖPNV dementsprechend Auf-gaben des Erschließungsverkehrs in den Städten und Gemeinden nicht über-nehmen kann, sind ergänzende Maßnahmen durch die Städte und Gemeinden zu finanzieren. In Bereichen, in denen eine Erschließung durch den regionalen ÖPNV mit Genehmigungspflicht nach PBefG nicht vorgehalten werden kann, sollen ergänzende Mobilitätsangebote umgesetzt werden (siehe Teil C).		
Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt; HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Normalverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit.			
Generell:			
• In der SVZ II, Montag bis Freitag muss eine Rückfahrt aus dem Ober- oder Mittelzentrum möglich sein. • Auf Achsen erfolgt Montag bis Freitag eine Bedienung in der SVZII bis 23 Uhr. • In schwächer nachgefragten Zeiten und Räumen kann eine Bedienung mit bedarfsgesteuerten Angeboten vorgesehen werden, wenn die entsprechenden verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen dies ermöglichen und damit eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung möglich ist. Bestehende Angebote mit be-darfsgesteuerten Verkehren können bei entsprechender Nachfrage in Linienverkehre umgewandelt wer-den.			

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

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

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

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

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

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

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

6.3.6 Anforderungen an Verbindungsqualität und an die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

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

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

■ **Tabelle 16: Zielwerte zur Verbindungsqualität im Kreis Warendorf²⁸**

Kategorie	Zielwerte	
Verbindung	- Verbindung der Ortsteile und außenliegenden, in sich geschlossenen Siedlungsbereiche mit 200 - 1.500 EW mit dem Hauptnetz, ggf. durch ergänzende Mobilitätsangebote - Verbindung der Ortsteile >1.500 EW mit dem nächstgelegenen Mittelzentrum innerhalb von 45 Minuten mit maximal einem Umstieg - Umsteigefreie Verbindung aller Mittelzentren mit dem nächstgelegenen Oberzentrum innerhalb von 90 Minuten (in der HVZ und NVZ)	
Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV ²⁹	Achsen	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 1,6
	Hauptverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 1,8
	Grundverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 2,0
	Ergänzungsverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 2,0

Anschlüsse an Verknüpfungspunkten

Bei Umsteigeverbindungen sind an den Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Zug oder zwischen Buslinien untereinander Anschlüsse mit möglichst optimalen Wartezeiten zu gewährleisten. Verknüpfungspunkte sind diejenigen Haltestellen, an denen systematisch Anschlüsse / Übergänge zwischen den verschiedenen Produkten (Bahn, Bus) und Linien geplant und angeboten werden. In der Regel weisen sie neben umsteigenden Fahrgästen auch aufgrund ihrer zentralen Lage eine besonders hohe Zahl von Ein- und

²⁸ Quelle: FGSV: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (Ausgabe 2010)

²⁹ Gemäß: FGSV 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Köln

Aussteigern auf. Wesentliches Kennzeichen der Bus-Bus-Verknüpfungspunkte ist, dass Anschlüsse nicht nur geplant, sondern auch in der Praxis gesichert werden, z. B. bei Verspätungen.

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

Für alle weiteren Verknüpfungspunkte gilt, dass die Linien des ÖPNV ebenfalls sinnvoll aufeinander abzustimmen sind, unter der Berücksichtigung, dass Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten gemäß Tabelle 17 Priorität haben. **Integrale Taktfahrpläne** mit tagesdurchgängig einheitlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind im Kreis Warendorf vor allem auf den Achsen und Hauptverbindungen anzustreben, die übrigen Taktangebote auf weiteren Relationen daran auszurichten.

■ **Tabelle 17: Definition von Verknüpfungspunkten im Kreis Warendorf**

Kategorie	Beschreibung	Verknüpfungspunkt
Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen zwischen SPNV und Bus oder Buslinien auf den Hauptlinien	• Ahlen, Bahnhof • Beckum, Busbahnhof • Drensteinfurt, Bahnhof • Ennigerloh, Markt • Neubeckum, Bahnhof • Ostbevern, Kirche • Telgte, Bahnhof • Warendorf, Bahnhof
Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Weitere Verknüpfungspunkte mit SPNV-/ Bus- und Bus-Bus-Verknüpfung	• Everswinkel, Rad + BUS Mitte • Oelde, Bahnhof • Ostbevern, Bahnhof • Sendenhorst, Lambertiplatz • Tönnishäuschen, Kapelle

Kategorie	Beschreibung	Verknüpfungspunkt
Verknüpfungspunkt 3. Ordnung	Nebenumsteigepunkte (insbesondere Umsteigepunkte zwischen Regel- und bedarfsgesteuertem Angebot)	• Ennigerloh, Lindenhof • Haltepunkt, Einen-Müssingen • Mersch, Bahnhof • Milte, Schulstraße • Sassenberg, Rathaus • Vadrup, Bahnhof • Wadersloh, Kirche

■ **Tabelle 18: Richtwerte für die Anschlussbildung an Verknüpfungspunkten**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Einsatz von Anruf-Sammeltaxen, Taxibussen und Bürgerbussen ist wegen ihrer geringen Kapazität begrenzt. Erfahrungen zeigen, dass der Einsatzbereich dieser Betriebsformen auf kleinere Teilräume sowie i. d. R. auf Zeiten mit schwacher Verkehrsnachfrage beschränkt ist.

Tabelle 19 gibt einen Überblick der bereits im Kreis Warendorf etablierten Produktformen im ÖPNV.

■ **Tabelle 19: Angebotsformen des Gesamt-ÖPNV im Kreis Warendorf**

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

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

6.3.8 Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

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

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

- Ein pünktlicher Betrieb wird gewährleistet, wenn die im Fahrplan veröffentlichten Abfahrts- und Ankunftszeiten eingehalten werden. Ziel ist, realistische Zielwerte (Pünktlichkeitsquote) für die im Kreis verkehrenden Bahn- und Buslinien zu definieren. Die Sicherung der Pünktlichkeit soll dabei jedoch nach Möglichkeit nicht durch Streckung

der Fahrpläne (Verlängerung der Reisezeiten), sondern vordergründig durch Beschleunigungsmaßnahmen erreicht werden.

- Permanente Verspätungen sollen möglichst vermieden werden; hierzu sind regelmäßige Überwachungen des reibungslosen Betriebs durch die Verkehrsunternehmen durchzuführen, um betriebliche Probleme zu identifizieren und zusammen mit den weiteren Beteiligten (Straßenbaulastträger, Aufgabenträger etc.) Lösungen zu entwickeln. Verspätungen lassen sich jedoch im Straßenverkehr auf stark belasteten Abschnitten oder bei plötzlich auftretenden unvorhersehbaren Ereignissen nicht immer vermeiden. Aus Sicht des Aufgabenträgers gilt ein Bus mit einer Abweichung von **5 Minuten gegenüber der definierten Abfahrtszeit als verspätet, selbst wenn die planmäßigen Anschlüsse trotzdem sichergestellt werden können**. Verfrühte Abfahrten an den Haltestellen sind nicht zulässig.

6.3.9 Garantie- und Serviceleistungen

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

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

Bei Abfahrtsverspätungen von mehr als 20 Minuten können Fahrgäste im NRW-Nahverkehr einen Fernverkehrszug oder ein Tax³⁰ zum Ziel nehmen. Voraussetzung für eine Kostenübernahme ist, dass das gewünschte Nahverkehrsmittel mehr als 20 Minuten später an der AbfahrtsHaltestelle abfährt als im Fahrplan angegeben und es keine alternative Verbindung gibt. Außerdem darf es keine andere Fahralternative mit Bus und Bahn geben. Die Mobilitätsgarantie NRW greift nicht bei Streik, Unwetter, Naturgewalten und Bombendrohungen sowie bei Verspätungen, die während der Fahrt auftreten. Wird durch eine während der Fahrt auftretende Verspätung ein Anschluss verpasst, so greift die Garantie ebenfalls nicht. Hat hingegen ein Anschlussverkehrsmittel mehr als 20 Minuten Verspätung an der Umstiegshaltestelle, so kann die Mobilitätsgarantie NRW ab dieser genutzt werden.³¹

Die Themen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit erhalten eine besondere Bedeutung für abseits der Hauptkorridore gelegene Gebiete sowie für die Tagesrandzeiten, aufgrund des zeitlich und örtlich begrenzten Angebots im Busverkehr.

6.3.10 Qualitätsanforderungen Haltestellen

Die Qualitätsstandards für die Haltestellen beschreiben die Anforderungen an die erforderliche Ausstattung der Haltestellen. Bei der baulichen Gestaltung sind die sich aus den

³⁰ Es werden tagsüber bis zu 25 €/Person und im Abend- und Nachtverkehr (20 Uhr bis 5 Uhr) bis zu 50 €/Person erstattet

³¹ siehe www.mobigarantie-nrw.de

Themenfeldern **Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Sicherheit, Komfort** und **Verknüpfung** resultierenden Anforderungen zu beachten.

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

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

Folgende Aspekte sind daher bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung:

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

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

■ **Tabelle 20: Kategorisierung der Haltestellen (Auswahl)**

Kategorie	Eigenschaft
Kategorie I	Wichtige Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und zentrale Umsteigehaltestellen in den Zentren (zentrale Omnibusbahnhöfe) Bus/Bus, hohes Fahrgastaufkommen und hohe Zahl an Umsteigern ■ Ahlen, Bahnhof ■ Beckum, Busbahnhof ■ Warendorf, Bahnhof

Kategorie	Eigenschaft
Kategorie II	Weitere Verknüpfungspunkte und Haltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen und durchschnittlicher Umsteigebedeutung ■ Beelen, Markt ■ Drensteinfurt, Bahnhof ■ Ennigerloh, Markt ■ Everswinkel, Rad + BUS Mitte ■ Neubeckum, Bahnhof ■ Oelde, Bahnhof ■ Ostbevern, Bahnhof ■ Ostbevern, Kirche ■ Sassenberg, Rathaus ■ Sendenhorst, Lambertiplatz ■ Telgte, Bahnhof ■ Telgte, Baßfeld ■ Wadersloh, Kirche
Kategorie III	Standardhaltestellen (alle Haltestellen, die nicht zu den Kategorien I, II, IV gehören) Geringeres Fahrgastaufkommen, kaum Umsteigebeziehungen
Kategorie IV	Haltestellen mit sehr eingeschränktem Busangebot (Bspw. Haltestelle in Ortsrandlage zur Bedienung einzelner Schüler), Haltestellen mit einem sehr geringen Fahrgastaufkommen

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

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

■ **Tabelle 21: Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen**

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
<i>Komfort, Kundenservice und Sauberkeit</i>				
Witterungsschutz und Sitzgelegenheit ³² für relevante Einstiegsrichtungen	■	■	■	1*
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle (wartender Fahrgast muss vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein; Fahrgastinformationen müssen lesbar sein)	■	■	■	1*
Abfallbehälter	■	■	■	○
<i>Fahrgastinformation</i>				
Haltestellenmast/-schild	■	■	■	■
Haltestellenbezeichnung ³³	■	■	■	■
Fahrplaninformationen an jedem Bussteig	■	■	■	■
Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig oder an einem zentralen Punkt inkl. Uhr	■	1	-	-
Umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (Fahrplan, Tarifinformationen ³⁴ , schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan)	■	1	1	-
<i>behindertengerechte Gestaltung/Barrierefreiheit</i>				
barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle	■	■	■	○*

32 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

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

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

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Bushaltestellen in der Regel als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen gestalten, Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit	■	■	■	○*
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung ³⁵ (Bordhöhen: 18 cm ³⁶)	■	■	■	.*
Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen)	■	■	■	.*
visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten	■	■	■	○
akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	■	○*	○*	.*
kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Möblierung	■	■	■	■
Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	■	■	1	1
ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der Tür an der fahrzeugseitigen Mehrzweckfläche mit mind. 1,50 x 1,50 m unter Beachtung der Auskragung der Rampe)	■	■	■	.*
Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)	■	■	■	-
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	■	■	■	○
Barrierefreie Toiletten	○	-	-	-
Sicherheit				
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes)	■	■	○	-
Videoüberwachung/Videoschutz ³⁷	■ ¹	○ ¹	-	-
Notruf/Telefon	■	○	-	-

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

36 Bei Busbuchten im Ausnahmefall 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche).

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

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Ausstattung inter- und multimodale Verknüpfung³⁸				
Fahrradabstellanlagen / Fahrradboxen und -käfige ³⁹	■	■	.. ¹	.. ¹
Kurzzeitparkzonen	■	○	.. ¹	-
Park-and-ride-Stellplätze	■	○	-	-
Carsharing-Stellplätze	■	○	-	-
Lademöglichkeiten Elektrofahrrad	.. ¹	-	-	-
Fahrradverleihsystem	.. ¹	-	-	-

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

Die **Verkehrsunternehmen** sind zuständig für die Anbringung und Instandhaltung der Haltestellenmasten- und Schilder⁴⁰ und haben die Haltestellen hinsichtlich der Fahrgastinformationen auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit zu kontrollieren. Fehlende bzw. beschädigte Fahrgastinformationen sind unverzüglich durch das Verkehrsunternehmen nach Meldung zu ersetzen. Die **Kommunen** oder von ihnen beauftragte Dritte sind für die Reparatur von beschädigten Haltestellenflächen und Unterständen verantwortlich. Mängel an Haltestellenflächen und Unterständen sind unverzüglich zu beseitigen.

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

Weiteres Ziel ist ein sukzessiver Aufbau eines webbasierten, vereinheitlichten Haltestellenkatasters⁴¹. Der Zugriff soll sowohl für den Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und ggf. weitere Planungsbeteiligte, aber auch für Fahrgäste ermöglicht werden.

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

³⁸ unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und der örtlichen Gegebenheiten

³⁹ in Abhängigkeit der jeweiligen örtlichen Situation

⁴⁰ Verkehrszeichen 224 StVO

⁴¹ Derzeit beim ZVM Bus in Bearbeitung (Stand 10.01.2017)

6.3.11 Qualitätsanforderungen Fahrzeuge

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

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

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

Die folgende Tabelle 22 regelt die Ausstattungsstandards für Fahrzeuge für Verkehre im Linienbetrieb. Bei überregional verkehrenden Linien sind die Vorgaben der entsprechenden Nachbaraufgabenträger zu beachten.

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

Merkmalausprägung	Kategorie
■ erforderliche Ausstattung ○ anzustrebende Ausstattung 1 im Einzelfall zu prüfen - nicht erforderliche Ausstattung * Bei Neuanschaffung erforderlich	Kategorie I: SB – SchnellBus Kategorie II: RB – RegioBus, C StadtBus, N Nacht-Bus Kategorie III: SR – Sonstige Regional- und Ortslinien mit teilweise besonderen Funktionen Kategorie IV: EV – Ergänzungsverkehre und Einsatzfahrten

■ Tabelle 22: Anforderungen an die Ausstattung für Fahrzeuge im Linienbetrieb

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Fahrplansicherheit				
Das VU betreibt ein Kommunikationssystem zwischen Fahrzeugen und Leitstellen. Ein unternehmensübergreifender Informationsaustausch wird auf geeignete Weise sichergestellt.	■	■	■	■
Das VU unterstützt ein System, das Echtzeitdaten übermittelt. Unterschiedliche technische Lösungen sind denkbar. Eine Möglichkeit ist die Übermittlung der Daten an die EFA.	■	■	○	-
Fahrzeugseitige Lichtsignalbeeinflussung	■	■	○	-
Die Fahrzeuge sind so motorisiert, dass sie den vorgegebenen Fahrplan einhalten können. Die gängigen Sicherheitssysteme sind vorhanden.	■	■	■	■
Fahrzeuge sind mit mindestens zwei Türen auszustatten; für Busse ab 10m Länge ist mindestens eine doppeltbreite Tür erforderlich.	■	■	■	○
Doppeldecker-Busse im Linienverkehr haben zwei Treppen (ein Aufstieg und ein Abstieg)	■	■	■	■
Ein- und Ausstieg, Raumangebot				
Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge mit Kneelingfunktion	■	■	○	○

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Kleinfahrzeuge als Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge	-	■	○	○
„Schwerbehindertensitzplätze“ müssen stufenfrei erreichbar sein und dürfen nicht auf Podesten angeordnet sein	■	■	○	○
Rampe an der Ausstiegstür (Tür 2)	■	■	○	○
Sonderfläche (mind. 900x1300 mm) für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder oder Ähnliches, mit Klappsitzen	■	■	○	○
Anhängerkupplung für Fahrradanhänger	○	○	○	-
Fahrgastsicherheit				
Reversiereinrichtung an allen Türen	■	■	■	■
Mikrofon / Funkgerät / Telefon mit Freisprecheinrichtung	■	■	■	○
Gut erreichbare Haltestangen- und Griffe in unterschiedlichen Höhen (Zwischen Vorder- und Mitteltür müssen mindestens auf einer Seite Halteschlaufen an den Querstangen angebracht sein.) und in kontrastierender Farbe	■	■	■	■
Haltewunschtasten (auch für kleinere Menschen selbstständig erreichbar)	■	■	■	■
Gut erreichbare Haltewunschtasten, Signaltasten (innen und außen) für Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollstuhl	■	■	■	○
Fahrzeugbodenverlauf: Im Bereich zwischen 1. und 2. Tür ist der Fahrzeugbodenverlauf ohne Querstufen gestaltet.	■	■	○	○
Rutschfester Bodenbelag	■	■	■	■
Etwaige Podeste im Inneren sind mit kontrastierenden Markierungen kenntlich zu machen	■	■	■	■
Videoschutzeinrichtung	○	○	-	-
Fahrgastinformation				
Außenanzeige von Liniennummer und Fahrtziel	■	■	■	■
Automatische Haltestellenansage	■	■	○	○
Anzeige der nächsten Haltestelle(n) im Fahrzeug Es muss die nächste wie die unmittelbar folgenden Haltestellen angezeigt werden.	■	■	○	○
Geeignete optische Anzeige des Linienverlaufes im Fahrzeug	■	○	○	○
Plakathalter und Prospekthalter	■	■	■	■

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Fahrkartenverkauf				
Der Auftragnehmer rüstet die Fahrzeuge mit einem elektronischen Fahrscheindrucker für den Fahrscheinverkauf gemäß den Richtlinien der Tarifgemeinschaft Münsterland/Ruhr-Lippe aus.	■	■	■	1
Der Auftragnehmer rüstet die Fahrzeuge mindestens mit einem Entwerter aus	■	■	■	○
Prüfmöglichkeit für e-Tickets gemäß den Vorgaben der Tarifgemeinschaft Münsterland / Ruhr-Lippe.	■	■	■	○
Reisekomfort				
Klimaanlage	■	■*	○	○
12-m-Bus mind. 34 Sitze, 15-m-Bus und Gelenkbus mind. 54 Sitze, Doppeldecker mind. 80 Sitzplätze.	■	■	○	○
Liniengerechte Bestuhlung mit ausreichend Festhaltemöglichkeiten. Regelsitzabstand 720mm; soweit wegen technisch konstruktiver Randbedingungen bei einzelnen Sitzen die Realisierung nicht möglich ist, kann das Maß unterschritten werden. Sitzfläche und Rückenlehne gepolstert.	■	■	■	■
Werbung auf dem Wagenkasten darf nur zu einem kleinen Teil die Fensterfläche mit einbeziehen. Falls Werbung auf den Fensterflächen vorgesehen ist, ist der Umfang der Beeinträchtigung vorab mit dem Auftraggeber abzustimmen.	■	■	■	■
Kostenloses WLAN	■	■	■*	
Fest installierter Abfallbehälter	■	■	■	○
Emissionen				
Einhaltung der aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerten bei Neubeschaffung ⁴²	■	■	○	○
Die Schadstoffklassifizierung der eingesetzten Fahrzeuge entspricht dem in den jeweiligen Städten und Gemeinden geforderten Standard.	■	■	■	■
Barrierefreiheit				
Hilfen zum Einstieg und Beleuchtung (keine Mittelgeländer im Einstiegsbereich)	■	■	■	■
Barrierefreie Ausstattung gemäß EU-Vorgaben	■	■	■	■

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

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Ausstattung mit technisch aktueller Hardware zur Unterstützung der Anforderung einzelner Funktionen per Smartphone (z. B. mit Steuergerät BusCore zum Empfang eines Bluetooth-Signals „Haltewunsch“ zum Ein- oder Ausstieg oder „Türerkennung“)	■	■	■	■
Reinigung / Beschädigungen				
Die Fahrzeuge werden durch kontinuierliche Wartung und Pflege in dem Zustand gehalten, den sich die Fahrgäste wünschen. Falls ein Besen im Fahrzeug mitgeführt wird, ist er im Bereich der ersten Sitzreihe oder auf der Gepäckablage unterzubringen und nicht im Mehrzweckbereich.	■	■	■	■
Unfall- und Vandalismusschäden am Fahrzeug werden kurzfristig beseitigt.	■	■	■	■

6.3.12 Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards

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

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

Merkmalausprägung	Kategorie
☒ erforderliche Vorgabe ☐ anzustrebende Vorgabe	Kategorie I: SB – SchnellBus Kategorie II: RB – RegioBus, C StadtBus, N Nacht-Bus Kategorie III: SR – Sonstige Regional- und Ortslinien mit teilweise besonderen Funktionen Kategorie IV: EV – Ergänzungsverkehre und Einzelsatzfahrten

■ **Tabelle 23: Anforderungen an das Fahrpersonal**

Anforderungen an das Fahrpersonal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Sicheres Beherrschen der deutschen Sprache	■ ⁴³	■ ⁴³	○ ⁴⁴	○ ⁴⁴
Kennen und Anwenden von Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen	■	■	■	■
Die rechtlichen Vorgaben (BOKraft, DF Bus, PBefG, StVO, StVZO) kennen und anwenden	■	■	■	■
Richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung nennen und verkaufen können sowie Fähigkeit zur Beratung des Fahrgastes hinsichtlich des für ihn passenden Tarifangebotes.	■	■	■	■
Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen, sowie Kenntnis über sämtliche Verknüpfungspunkte)	■	■	■	■
Die Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher bedienen können sowie	■	■	■	■
Sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten	■	■	■	■
Ordentliches, sauberes äußeres Erscheinungsbild	■	■	■	■

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

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

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

Anforderungen an die Verkehrsunternehmen

Regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer und des Servicepersonals zum Umgang mit mobilitäts-eingeschränkten Fahrgästen (Mobilitätsberatung)

Schulung der Fahrer zum korrekten Anfahren von (barrierefreien) Haltestellen etc.

Schulung der Fahrer zum energiesparenden Fahren

Schulung der Fahrer zur Einleitung von Erste-Hilfe-Maßnahmen

Schulung der Fahrer zum freundlichen Umgang mit Fahrgästen und Kunden

Alle Fahrzeugführer sind regelmäßig im Rahmen eines Deeskalationstrainings zu schulen

Die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen hat nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge zu erfolgen (§8 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG NRW). In NRW sind dies der Verband nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen e.V. (NWO) und ver.di, Landesbezirk Nordrhein-Westfalen

Bei wiederkehrenden Belästigungen bzw. Übergriffen auf das Fahrpersonal und/ oder Fahrgäste ist Service- / Sicherheitspersonal einzusetzen.

6.3.13 Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement

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

Für einen pünktlichen ÖPNV sind geplante Eingriffe im Straßennetz, die Störungen des Betriebs nach sich ziehen werden, rechtzeitig beim Aufgabenträger und beim Verkehrsunternehmen zu melden. Um Behinderungen für den ÖPNV zu minimieren, ist anzustreben von Städten und Gemeinden initiierte Umleitungen wegen Baustellen und Veranstaltungen im Vorfeld **mit den Unternehmen und dem Kreis Warendorf** abzustimmen.

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

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

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

6.3.14 Anforderungen an Information und Vertrieb

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

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

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

Es kommen folgende Informations- und Vertriebswege in Betracht:

- Informations- und Buchungsservice über Telefon, Online oder Smartphone-App
- Information und Verkauf in Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen
- Informations- und Verkaufsstellen
- Information über Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI)
- Vertrieb über stationäre Fahrscheinautomaten, Online-Vertriebs-Systeme (OVS) und mobile Ticketshops (Handy-Ticket)
- Neue Verfahren des e-Ticketings und ein neuer e-Tarif

Information und Vertrieb per Telefon und Online

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

Für die zunehmend bedeutsameren bedarfsgesteuerten Bedienungsformen (wie AnrufSamelTaxi und TaxiBus) sind die einheitlichen Buchungsmöglichkeiten weiter zu entwickeln.

■ **Tabelle 24: Anforderungen an Informationen und Vertrieb über Telefon und Online**

Kategorie	Anforderungen / Messgrößen
Information und Vertrieb per Internet	• Das gesamte Internetangebot ist barrierefrei auszugestalten (barrierefreies Internetangebot). • Die Fahrplanauskunft per Internet (EFA) ist bereitzustellen und laufend zu aktualisieren. Ergänzend hierzu ist die Tarifauskunft mindestens der Tarifräume Westfalen-Lippe, VRR, NRW-Tarif zu integrieren bzw. hierauf zu verlinken. • Informationen zu aktuellen Änderungen (z. B. Zusatzverkehr zu Großveranstaltungen) sind frühzeitig an die regionale Koordinierungsstelle (RKS) im Rahmen des ÖV-Datenverbundes NRW zu liefern, so dass eine Integration in die Fahrplanauskunft innerhalb von 24 Stunden vorher möglich ist. • Informationen über kurzfristige Betriebsstörungen sind auf den Homepages der Verkehrsunternehmen laufend aktuell darzustellen. Ziel ist die Aufnahme in die elektronische Fahrplanauskunft, so dass diese Auskunftssysteme anfragende Systeme (z. B. Bubim-App) die Informationen anzeigen können.

Kategorie	Anforderungen / Messgrößen
	• Über die Homepages der Verkehrsunternehmen ist die Möglichkeit zu geben, Informationen zu bestellen. • Der Fahrscheinverkauf erfolgt im Rahmen der Vertriebsrichtlinie zum WestfalenTarif. Als Ziel soll münsterlandweit das Einrichten des e-Ticketings als weiterer Vertriebsweg forciert werden. • eTickets müssen nach dem Standard VDV-KA und den Richtlinien des Westfalentarifs im Bus geprüft werden können. Auf Kooperationsachsen das Stadtgebiet Münster betreffend muss zudem die Validierung/Prüfung /Aktivierung der lokalen eTicket-Produkte sowie die Bereitstellung der notwendigen Kundenanzeigen (Prüfergebnis, Restzeit, Ticketerneuerung) gewährleistet werden. • Über die Homepage bubim.de sind die Fahrplantabellen aller Linien sowie Liniennetzpläne als Download anzubieten. • Anzubieten sind weiterhin Infos zu Zuständigkeiten und Ansprechpartnern. • Zur individuellen Planung müssen detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen durch das Internet abrufbar sein
Information per Telefon	• Für die telefonische Kundeninformation wird die landesweite einheitliche „Schlaue Nummer für Bus & Bahn“ eingesetzt. • Die Erreichbarkeit der telefonischen Kundeninformation ist an allen Wochentagen ganztägig zu gewährleisten. • In der Zeit von Montag bis Samstag von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr ist vom Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, dass Anrufer Angaben zum planmäßigen Fahrplanangebot und zum Tarif erteilt werden können. Auf Wunsch werden die Informationen auch zugesandt. • Die bereitzustellende Kapazität hat sich an der tageszeitlich schwankenden Zahl der Anrufe auszurichten. Sicherzustellen ist, dass 80 % der Anrufer im ersten Versuch bedient werden. • Über Zahl und Art der Anrufe ist eine Statistik zu führen und auf Wunsch dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.
Buchung per Telefon und Internet	• Für die verschiedenen Angebote ist eine Harmonisierung der Buchungsfrist auf 30 Minuten vorzusehen, im Ausnahmefall ist eine Stunde zulässig (z. B. weite Anfahrtswege des Unternehmers). • Die Buchungsmöglichkeit per Internet ist anzustreben. • Über Zahl und Art der Anrufe ist eine Statistik zu führen und auf Wunsch dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.

Service in den Bussen

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

■ **Tabelle 25: Anforderungen an den Service in den Bussen**

Kategorie	Anforderungen / Messgrößen
Fahrgastinformation	• Das Fahrpersonal verfügt über Informationen zu Fahrzeiten, Anschlüssen und Tarifen im Bedienungsgebiet und berät den Fahrgast hinsichtlich seines Fahrtwunsches. • Es besteht für den Fahrer die Möglichkeit, fahrgastbezogene Informationen über eine Leitstelle zu beschaffen bzw. an diese weiterzugeben. • Das Fahrpersonal ist über aktuelle Änderungen informiert und gibt diese ohne Aufforderung an die Fahrgäste weiter.
Fahrscheinverkauf	• In allen Fahrzeugen im Gebiet des Kreises Warendorf werden Fahrausweise des Bartarifs verkauft. Hierzu sind die Fahrzeuge mit Fahrausweisdruckern und Entwertern auszurüsten. • Neben dem Westfalen-Tarif wird der NRW-Tarif (nur Pauschalpreistickets mit Ausnahme SchönesJahrTicket (NRW) sowie das Schöne-Wochenende-Ticket verkauft. In Grenzübereichen zu Nachbarverkehrsgemeinschaften / -verbünden sollen auch deren Tarife verkauft werden können. • E-Tickets müssen geprüft werden können.

Verkaufsstellen

Um eine angemessene Beratung auch vor Ort zu gewährleisten, kann ein persönliches Kundengespräch angeboten werden. Es können bereits bestehende Verkaufsstellen sowie Einrichtungen wie Bürgerbüros etc. genutzt und bei Bedarf punktuell ausgebaut werden. Mittels Info-Bussen kann temporär auch an weiteren Standorten des Kreises flexibel auf das ÖPNV-Angebot aufmerksam gemacht und hierzu beraten werden, z. B. im Rahmen von Veranstaltungen und Festen.

Printmedien

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

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

■ **Tabelle 26: Anforderungen an die Printmedien**

Kategorie	Anforderungen / Messgrößen
Fahrplanbuch	Es ist ein Fahrplanbuch für das gesamte ÖV-Angebot zu erstellen. Dieses kann in Teilausgaben geteilt werden. Die Fahrplanbücher sind jeweils zum Fahrplanwechsel neu zu produzieren. Die Fahrplanbücher enthalten neben Netzplänen, Fahrplänen und Tarifinformationen auch Informationen zum barrierefreien Angebot sowie zum Serviceangebot wie z. B. Informations- und Vertriebsstellen.
Liniennetzpläne	Der Aufgabenträger gibt einen Liniennetzplan heraus. Für alle Stadtverkehre sind separate Stadtliniennetzpläne auszugeben.
Minifahrpläne	Für SchnellBus-Linien, NachtBus-Linien und RegioBus-Linien sind die Fahrplaninformationen in Einzeldarstellungen (Minifahrpläne o. ä.) bereitzustellen. Informationen zum Tarif sind in kompakter Form anzubieten.
Plakate	Über wichtige Änderungen im ÖPNV-Angebot (Fahrplanwechsel, Tarifänderungen, Änderungen im Netz, langfristige Baustellen usw.) ist durch Aushang entsprechender Plakate in den Bussen rechtzeitig zu informieren.
Printmedien	Informationen zu kurzfristig notwendigen Änderungen des Fahrplanes (Umleitungen o. ä.) sind in der örtlichen und regionalen Tagespresse zeitnah zu veröffentlichen.
Vertrieb und Verfügbarkeit	Fahrplanbuch, Liniennetzplan, Stadtliniennetzplan und Pocket-Folder werden über die Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen ganzjährig vertrieben. Neben der persönlichen Abholung ist eine telefonische / schriftliche Bestellung mit Zusendung per Post möglich. Ein Vertrieb der Medien über weitere Stellen wie etwa Bürgerbüros ist wünschenswert. Fahrplanbücher und Liniennetzpläne werden mindestens 4 Woche lang nach ihrer Veröffentlichung in den Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen angeboten. Die Auflagen sind so zu bemessen, dass eine lückenlose Verfügbarkeit der Medien gewährleistet ist. Die Fahrplanmedien werden kostenlos abgegeben.

6.3.15 Anforderungen an das Marketing

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

6.3.16 Tarif

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

Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbünden oder Tarifgemeinschaften bestehen und sind sicherzustellen.

Das im WestfalenTarif vorgesehene Fahrkartensortiment ist anzubieten.

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

Der Kreis Warendorf erwartet von den maßgebenden Verkehrsträgern eine zurückhaltende, bedarfs- und vor allem fahrgastorientierte Tarifgestaltung.

6.3.17 Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement - Zielsetzungen aus Sicht des Kreises Warendorf -

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

Sofern solche Systeme eingerichtet werden, sollten sie regional durchgängig gestaltet sein (bezüglich Tarif, Marketing, Anbindung an den ÖPNV etc.). Fahrradverleihsysteme sollten Stationen an allen SPNV-Halten und wichtigen ÖPNV-Halten sowie an wichtigen Einkaufs- und Arbeitsplatzstandorten haben. Carsharing-Stationen sollten in eine Mobilitätsstation⁴⁵ integriert werden (Voraussetzung hierfür ist ein hochwertiger ÖPNV-Anschluss) und an Unternehmens-/ Verwaltungsstandorten als Angebot für Dienstwege vorgehalten werden. Ergänzende Mobilitätsangebote für den Kreis Warendorf werden in Teil C des NVP bei der Maßnahmenentwicklung weiter ausgeführt.

⁴⁵ Eine Mobilitätsstation – auch Mobilitätspunkt genannt – verknüpft unterschiedliche Mobilitätsangebote auf engem Raum. Nahverkehrshaltestellen und Bahnhöfe werden durch andere Services wie bspw. Carsharing, Mietradsystemen, Taxiständen, Fahrradabstellanlagen, Ladepunkten für elektrifizierte Verkehrsmittel, Park+Ride- und Bike+Ride-Flächen ergänzt.

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

■ **Tabelle 27: Anforderungen an das Mobilitätsmanagement**

Kategorie	Standards
Allgemein	Der Maßnahmenträger koordiniert das kommunale Mobilitätsmanagement und fördert die Bildung von Netzwerken.
Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Verwaltungen	- Ein Netzwerk von Unternehmen und weiteren Akteuren zum Thema „Unternehmen und Mobilität“ wird etabliert. - Alle Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zugreifen.
Mobilitätsmanagement für Schulen	- Ein Netzwerk von Schulen und weiteren Akteuren zum Thema „Schule und Mobilität“ wird etabliert. - Alle öffentlichen Schulen im Kreis können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zurückgreifen.
Mobilitätsmanagement für Neubürger	Neubürger werden über das vorhandene Mobilitätsangebot informiert. Neubürger könnten z. B. eine kostenlose Schnupperkarte für das Fahrtenangebot in ihrer Stadt / im Kreis Warendorf erhalten.

6.3.18 Anforderungen an das Qualitätsmanagement

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

Das Qualitätsmanagement umfasst

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

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

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

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

Bei der **Qualitätskontrolle** ist hinsichtlich der Ausrichtung ebenfalls zwischen eigenwirtschaftlichen Verkehren und öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDA) zu differenzieren (siehe Tabelle 28). Bei den eigenwirtschaftlichen Verkehren kann (von der Genehmigungsbehörde) nur die Erfüllung der Qualitäten kontrolliert werden, welche das Verkehrsunternehmen mit seinem Genehmigungsantrag zugesichert hat bzw. die im Genehmigungsbescheid aufgeführt sind. Der Aufgabenträger kann auf seinen Wunsch in die Kontrolle der Qualitätserfüllung eingebunden werden (siehe § 15, Absatz 3 PBefG). Die Genehmigungsbehörde muss dies jedoch mit entsprechenden Auflagen in der Genehmigung absichern.

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

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

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

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

Die **Qualitätssicherung** beinhaltet

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

Bei wettbewerblich vergebenen Verkehrsleistungen (Verkehrsvertrag) werden zur Sanktionierung von den Aufgabenträgern schwerpunktmäßig Vertragsstrafen und Maluszahlungen vorgesehen. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren erfolgt die Sanktionierung durch die Genehmigungsbehörde.

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

■ **Tabelle 28: Bausteine und Inhalte des Qualitätsmanagements**

eigenwirtschaftliche Verkehre (Genehmigungswettbewerb)	öffentliche Dienstleistungsaufträge (Direktvergaben bzw. nach Ausschreibung erfolgte Vergaben)
Qualitätsfestlegung	
Auflage der verbindlich zu erfüllenden Leistungen und Qualitäten im Genehmigungsbescheid auf Basis des Antrages des siegreichen Verkehrsunternehmens (Hinweis: Nahverkehrsplan und/ oder Vorabbekanntmachung sind von der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen (§8, Absatz 3a PBefG))	verbindliche Festlegung der Leistungen und Qualitäten in den Vergabeunterlagen (Vertrag zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen)
Qualitätskontrolle	
Genehmigungsinhaber prüft die Qualität und legt die Ergebnisse der Genehmigungsbehörde offen, wenn dies im Genehmigungsantrag zugesichert wurde. Der Aufgabenträger kann die Genehmigungsbehörde auf Abweichungen von den im Genehmigungsantrag verbindlich getroffenen Zusagen zur Qualität hinweisen.	Direktvergabe: Aufgabenträger überwacht und dokumentiert kontinuierlich mit verschiedenen Instrumenten (siehe 6.3.18) die Qualität der Leistungserbringung im Hinblick auf ■ Schlecht- und Minderleistungen ■ Nichtleistungen ■ Erreichen von festgelegten Zielwerten nach Ausschreibung erfolgte Vergabe: Mix aus Kontrollen des Aufgabenträgers und Nachweis der Qualitätserfüllung durch Verkehrsunternehmen
Qualitätsberichte	
Qualitätsbericht, wenn dieser laut Qualitätszusage des Genehmigungsinhabers vorgesehen ist	monatliche, quartalsweise oder jährliche Qualitätsberichte des Verkehrsunternehmens entsprechend der Vorgaben des ÖDA
Qualitätssicherung	
regelmäßige (ggf. wiederholende) Information der Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung) über Schlecht- bzw. Nichterfüllung der verbindlich zugesicherten Qualitäten Gespräche mit dem Verkehrsunternehmen bzgl. Qualitätserfüllung	in den Vergabeunterlagen fixierte Verfahren zur Beseitigung der festgestellten Mängel bzw. zur Erfüllung der Zielwerte (z. B. Gespräche mit Verkehrsunternehmen, gemeinsam festgelegte Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung); bei ÖDA nach Ausschreibung mit Verkehrsvertrag Vertragsstrafen und Maluszahlungen bei Schlecht- und Minderleistungen bzw. Nichtleistungen

7 Bewertung der Angebotsqualität

7.1 Bewertung der Erschließungsqualität

Zur Bewertung der Erschließungsqualität im Kreis Warendorf dienen die in Kapitel 6.3 definierten Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche.

Die räumliche Erschließungsqualität im Kreis Warendorf ist grundsätzlich als gut zu bewerten. Demnach liegen nur wenige Gebiete außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche. Kleinere Erschließungslücken konzentrieren sich weitgehend auf die Siedlungsrandlagen, einwohnerschwache Ortsteile und Siedlungsplätze außerhalb der geschlossenen Bebauung. Lediglich in einzelnen Teilbereichen sind kleinere zusammenhängende Siedlungsbereiche nicht den kreisweit definierten Standards entsprechend erschlossen. Darüber hinaus treten punktuell Defizite in der Erschließung im Umfeld von Gewerbegebieten auf, wobei Gewerbegebiete in den hier vorliegenden Größenordnungen bzw. Strukturen erfahrungsgemäß eher geringere Potenziale für den ÖPNV aufweisen. Zu berücksichtigen ist hierbei außerdem, dass gerade im produzierenden Gewerbe häufig im Schichtbetrieb gearbeitet wird und eine hierauf ausgerichtete ÖPNV-Erschließung nur sehr eingeschränkt möglich ist.

Erschließungsdefizite wurden in folgenden Siedlungsbereichen festgestellt:

- Sassenberg-Rippelbaum
- Warendorf-Walgernheide
- Albersloh-Auf der Bree
- Ennigerloh-Germania

In Sassenberg befinden sich insbesondere Siedlungsbereiche im nördlichen und südöstlichen Stadtgebiet außerhalb der Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen. Eine geringe Erschließungswirkung erreicht der ÖPNV in östlichen Quartieren von Ennigerloh.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

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

7.2 Bewertung der Bedienungsqualität

Zur Bewertung der Bedienungsqualität im Kreis Warendorf werden die in Kapitel 6.3.5 definierten Richtwerte für die zeitliche Verfügbarkeit, die Angebotshäufigkeit und die Regelmäßigkeit (Taktangebot bzw. die Anzahl der Fahrtenpaare pro Stunde) zur Überprüfung des Status quo herangezogen. Die Analyse erfolgt unter Berücksichtigung der Netzhierarchie zum Fahrplanstand 30.05.2017, siehe für die Ergebnisse auch Karte A-12.

Ergebnisse

Insgesamt ist das ÖPNV-Bedienungsangebot im Kreis Warendorf als gut bzw. dem Bedarf entsprechend zu bewerten. Weite Teile des Kreisgebietes werden an Werktagen tagesdurchgängig mit einem Taktangebot, in der Regel dem Stundentakt, bedient. Auf den meisten Relationen wird ein stündliches Angebot vorgehalten. Lediglich in den Tagesrandlagen vor 6:00 Uhr morgens bzw. nach 20:00 Uhr werden die definierten Standards für die Bedienungsqualität häufiger nicht erfüllt.

Das Bedienungsangebot am Wochenende wird auf den meisten Linien im Regionalverkehr deutlich zum Angebot Mo-Fr reduziert. Samstags wird außerhalb der Achsen und Hauptverbindungen (SPNV, SchnellBus, RegioBus) meist ein zweistündiges Angebot vorgehalten. An Sonn- und Feiertagen werden vorwiegend nur einzelne Fahrtenpaare angeboten, viele Linien werden sonntags nicht bedient.

7.2.1 Bedienungsangebot auf Relationen der Kategorie Achse

Auf Relationen die als **Achse** definiert wurden, ist das Bedienungsangebot kreisweit als gut zu bezeichnen. Kreisweit bestehen an Wochenenden, insbesondere im Fahrtenangebot am Sonntag auf den Relationen der Kategorie Achse einzelne Defizite hinsichtlich der definierten Bedienungsqualität.

Erläuterung der nachfolgenden Tabelle:

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

■ **Tabelle 29: Bedienungsqualität auf Achsen im Kreis Warendorf (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards**

Münster – Ostbevern (Bf.)

Linien

RB66 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr											R	H						
Sa																		
So																		

Anmerkung:

- Kein Handlungsbedarf; Fahrtenangebot im SPNV den Fahrgastpotentialen entsprechend
- Untersucht wurde bis/ab Ostbevern Bf.
- Erreichbarkeit Ostbevern Zentrum mit Linie 418

- Verknüpfung Bus und Bahn nur Mo-Sa bis ca. 20 Uhr; Sa ab 14 Uhr nur alle 2 Stunden; sonntags keine Anbindung

Ostbevern (Bf.) - Osnabrück

Linien

RB66	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo – Fr									R	H								
Sa																		
So																		

Anmerkung:

- Kein Handlungsbedarf; Fahrtenangebot im SPNV den Fahrgastpotentialen entsprechend
- Untersucht wurde bis/ab Ostbevern Bf.
- Erreichbarkeit Ostbevern Zentrum mit Linie 418
- Verknüpfung Bus und Bahn nur Mo-Sa bis ca. 20 Uhr; Sa ab 14 Uhr nur alle 2 Stunden; sonntags keine Anbindung; Hauptausrichtung von/nach Münster

Neubeckum - Ahlen

Linien

RE6, RB69	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo – Fr																		
Sa																		
So																		

Anmerkung:

- Kein Handlungsbedarf

Ennigerloh – Neubeckum

Linien

R 61/R62	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo – Fr	H	R	X	R														R
Sa		H												R	R			
So					X		X		X									

Anmerkung:

- Kein Handlungsbedarf Mo-Fr und Sa morgen: Lastrichtungsbezogenes Fahrtenangebot

Everswinkel – Münster

Linien

S20,

R22 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr																		H	
Sa		R															H		
So						R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R			

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf Mo-Fr und Sa: Lastrichtungsbezogenes Fahrtenangebot
- So: S20 verkehrt nicht, R22 in T120

Everswinkel - Freckenhorst

Linien

S20, R23 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr	R																		H
Sa		R														H		R	
So						R	X		X		X		X		X		R	H	

Anmerkungen:

- So: S20 verkehrt nicht, R23 in T120

Freckenhorst - Warendorf

Linien

S20, S35,

R23, R63 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr																			X
Sa		X															X		
So						R	X		R					H			H		

Anmerkung:

- Kein Handlungsbedarf Mo-Fr: Fahrtenangebot der Nachfrage entsprechend

Münster - Drensteinfurt

Linien

RE 7,

RB69/89

5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr																		
Sa																		
So																		

Anmerkung:

- Kein Handlungsbedarf

Warendorf – Beelen

Linien

RB67, 311

5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr		X	X	X					R	X	X	X	X					
Sa		X																
So					H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H			

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf: Mögliche Angebotsausweitung über den SPNV abzubilden
- RB 67 und 311 verkehren in der HVZ parallel zueinander, 311 teils im T60, teils nicht vertaktet
- So: RB 67 im T120

Warendorf – Telgte (Bf.)

Linien

RB67,

R11

5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr	R		H	H					H	H	H	H	H					
Sa																		
So																		

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf: Anzahl der Fahrten der Bedienungsqualität einer Achse entsprechend
- Mo-Fr: Warendorf->Telgte: 8-9Uhr und 12-18Uhr 2Fahrten/h jedoch kein T30

Drensteinfurt - Hamm

Linien

RE 7,

RB69/89

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

Anmerkung:

- Kein Handlungsbedarf

Sassenberg - Warendorf

Linien

R15,

312, 316

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

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf: Fahrtenangebot den Fahrgastpotentialen entsprechend
- Mo-Fr: Warendorf -> Sassenberg HVZ 16 – 18 Uhr T60
- Mo-Fr: Sassenberg -> Warendorf mittags in der HVZ lediglich T60, außer 14 – 15 Uhr
- Mo-Fr: Sassenberg -> Warendorf 20 – 21 Uhr kein Angebot
- Mo-Fr: ungünstig getaktet Warendorf-Sassenberg 20-21 Uhr

Oelde - Neubeckum

Linien

RE6,

RB69

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

Anmerkung:

- Kein Handlungsbedarf

Münster - Telgte (Bf. und Rathaus/Baßfeld)

Linien

RB67,

R11, R13

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

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf: Mögliche Angebotsausweitung über den SPNV abzubilden
- Untersucht wurde bis/ab Telgte Bf.
- Erreichbarkeit Telgte Zentrum fußläufig (800 m) und mit Linie R13

Ahlen – Hamm

Linien

RE6,

RB69

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

Anmerkung:

- Kein Handlungsbedarf

Sendenhorst - Münster

Linien

R32, S30

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

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf Sa NVZ: Lastrichtungbezogenes Fahrtenangebot
- Kein Handlungsbedarf So: Neuordnung erfolgt im Zuge der WLE-Reaktivierung

Beckum – Neubeckum

Linien

S30, 361,
R61

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

7.2.2 Bedienungsangebot auf Relationen der Kategorie Hauptverbindung

Das Bedienungsangebot ist insbesondere an Werktagen als gut zu bezeichnen. An Werktagen liegen Defizite vermehrt in Tagesrandlagen der SVZ vor. Weitere Defizite bestehen am Wochenende, vor allem im Bedienungsangebot an Sonn- und Feiertagen.

Auf folgenden Hauptverbindungen werden die definierten Standards zu den dargestellten Zeiten nicht erreicht:

- **Tabelle 30: Bedienungsqualität auf Hauptverbindungen im Kreis Warendorf (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards**

Ostbevern (Zentrum) - Telgte (Zentrum)

Linien

R13

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

Anmerkung:

- Untersucht wurde bis/ab Ostbevern Kirche
- Untersucht wurde bis/ab Telgte Rathaus / Baßfeld

Ostbevern (Zentrum) - Warendorf

Linien

R14

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

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf Mo-Fr: da alternative Reisewege mit Umstieg in Telgte, Bf möglich

- Mo-Fr: Defizit nur in der Ferienzeit
- Mo-Fr: Ostbevern->Warendorf 13-14 und 15-17 Uhr Taktabweichung durch Schulverkehr
- Mo-Fr: Warendorf-Ostbevern 14-16 Uhr Taktabweichung durch Schulverkehr
- Sa: T60 statt T120
- So: kein Angebot

Füchtorf - Sassenberg

Linien

R15	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo – Fr																		X
Sa							X							R	H			
So																		

Anmerkung:

- Kein Handlungsbedarf: Lastrichtungsbezogenes Fahrtenangebot

Wadersloh – Lippstadt

Linien

R73	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo – Fr	H	R	R														X	
Sa			R											H	R			
So						H	R	H	R			H	R			H		

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf Mo-Fr und Sa: Lastrichtungsbezogenes Fahrtenangebot

Beelen – Rheda-Wiedenbrück

Linien

RB67	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo – Fr	R	H																
Sa																		
So																		

Anmerkung:

- Kein Handlungsbedarf: Mögliche Angebotsausweitung ist über den SPNV abzubilden

Beckum – Wadersloh

Linien

R72 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr	H		H													H	X	
Sa		R			X		H		X		X		X		H			
So					X		X		R		H		R					

Anmerkung:

- Kein Handlungsbedarf Mo-Fr und Sa Vormittag: Lastrichtungsbezogenes Fahrtenangebot

Sendenhorst - Tönnishäuschen

Linien

S30, R33 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr	H																X	
Sa													R					
So																		

Anmerkung:

- Kein Handlungsbedarf Sa: Lastrichtungsbezogenes Fahrtenangebot

Tönnishäuschen - Beckum

Linien

S30 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr																		
Sa																		
So																		

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf

Beckum – Ahlen

Linien

R38 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr	R																H	R
Sa			R														H	
So							R	H						R	H			

Anmerkung:

- Kein Handlungsbedarf: Alternative Reisemöglichkeit mit dem SPNV

Beckum – Hamm

Linien

R37 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr	H																H	X
Sa		H	R												R	H		
So							R	H						R	H			

Anmerkung:

- Kein Handlungsbedarf: Alternative Reisemöglichkeit mit dem SPNV

Sendenhorst - Ahlen

Linien

R55 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr	X																	X
Sa															X			
So						X		X		X		X		X		X		

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf Mo-Fr und Sa: Lastrichtungsbezogenes Fahrtenangebot
- So: kein Angebot

Ahlen – Drensteinfurt

Linien

R54 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr	X																	X
Sa														X		X		
So					X		X		X		X		X		X		X	

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf Sa 1 Fahrt und So: Alternative Reisemöglichkeit mit dem SPNV über Hamm
- So: kein Angebot

Ahlen – Tönnishäuschen

Linien

S35 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr		R			R	H	R	H							X			X
Sa				H	R	H	R	H	R	H	R	H	H		X			
So					X		X						H		R			

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf Mo-Fr (Ausnahmen: fehlende Fahrtmöglichkeit 6-8 Uhr und nach 19 Uhr),
- Sa, So und Feiertag: Fahrtenangebot den Fahrgastpotentialen entsprechend; alternative Reisemöglichkeiten bestehen

Tönnishäuschen - Freckenhorst

Linien

S35 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr		R			R	H	R	H							X			X
Sa				X		X		X		X		X	X		X			
So					R		H	R				R		H				

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf Mo-Fr (Ausnahme: fehlende Fahrtmöglichkeit 6-8 Uhr und nach 19 Uhr)
- Sa, So und Feiertag: Fahrtenangebot den Fahrgastpotentialen entsprechend; alternative Reisemöglichkeiten bestehen

Ennigerloh – Warendorf

Linien

R63 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr																	H	R
Sa													H	R				
So					X		X		X		X		X		X			

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf Mo-Fr und Sa: Lastrichtungsbezogenes Fahrtenangebot
- So: kein Angebot

7.2.3 Bedienungsangebot auf Relationen der Kategorie Grundverbindung

Das Bedienungsangebot auf den Relationen der Kategorie Ergänzungsverbindung ist an Werktagen als gut zu bewerten, am Samstag bestehen vereinzelte Defizite.

- **Tabelle 31: Bedienungsqualität auf Grundverbindung im Kreis Warendorf (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards**

Oelde – Ennigerloh

Linien

R75 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr				H														
Sa													H					
So																		

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf Mo-Fr und Sa: Lastrichtungsbezogenes Fahrtenangebot

Oelde – Beckum

Linien

R76 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr																		
Sa													H					
So																		

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf Sa: Fahrtenangebot der Nachfrage und Fahrgastpotentiale entsprechend
- Mo-Fr: fast durchgängiger T60

Tönnishäuschen - Ennigerloh

Linien

R33 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr				R												R		
Sa																		
So																		

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf: Fahrtenangebot der Nachfrage und Fahrgastpotentiale entsprechend

Sendenhorst - Drensteinfurt

Linien

T56 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr		R																
Sa				X		X		X		X		X		X				
So																		

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf Mo-Fr und Sa: Fahrtenangebot der Nachfrage und Fahrgastpotentiale entsprechend
- Mo-Fr: verkehrt ausschließlich Mo-Fr

Everswinkel – Sendenhorst

Linien

T56 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr																		
Sa				X		X		X		X		X		X				
So																		

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf Sa: Fahrtenangebot der Nachfrage und Fahrgastpotentiale entsprechend

7.2.4 Bedienungsangebot auf Relationen der Kategorie Ergänzungsverbindung

Das Bedienungsangebot auf den Relationen der Kategorie Ergänzungsverbindung ist insbesondere an Werktagen als gut zu bewerten, durch die Ausdehnung der HVZ im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans bestehen vereinzelte Defizite.

- **Tabelle 32: Bedienungsqualität auf Ergänzungsverbindungen im Kreis Warendorf (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards**

Oelde – Clarholz

Linien

374	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo – Fr																		
Sa																		
So																		

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf

Glandorf - Füchtorf

Linien

R15	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo – Fr				X						R	H	R	X					
Sa																		
So																		

Anmerkungen:

Kein Handlungsbedarf Mo-Fr Vormittag; Angebotsausweitung Mo-Fr Nachmittag vorbehaltlich der Kofinanzierung durch den benachbarten Aufgabenträger Osnabrücker Land

Ostbevern (Zentrum) - Glandorf

Linien

R13, 313	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo – Fr		H		X						R			X					
Sa																		
So																		

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf lastrichtungsbezogene Fahrten Mo-Fr; Angebotsausweitung Mo-Fr vorbehaltlich der Kofinanzierung durch den benachbarten Aufgabenträger Osnabrücker Land
- Untersucht wurde bis/ab Ostbevern Kirche

Sassenberg - Harsewinkel

Linien

316 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr				X										X			
Sa																	
So																	

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf: Fahrtenangebot der Nachfrage und Fahrgastpotentiale entsprechend

Sassenberg - Versmold

Linien

312 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr		H		X								H					
Sa																	
So																	

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf: Fahrtenangebot der Nachfrage und Fahrgastpotentiale entsprechend

Oelde – Westkirchen

Linien

375 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 Uhr

Mo – Fr				X													
Sa																	
So																	

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf: Fahrtenangebot der Nachfrage und Fahrgastpotentiale entsprechend

Beckum – Herzfeld

Linien

335	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo – Fr				H														
Sa																		
So																		

Anmerkungen:

- Kein einheitlicher Linienweg, verkehrt als Ringverkehr
- Neukonzeptionierung des Linienwegs zum Sommer 2018 (Herzfeld – Lippborg - Beckum), Ergänzung eines Fahrtenpaares vormittags zur Probe (siehe Teil B, Kapitel 1.1.2)

Everswinkel– Telgte (Rathaus/Baßfeld)

Linien

T317	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo – Fr																		
Sa																		
So																		

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf
- Untersucht wurde bis/ab Telgte Rathaus/Baßfeld
- Erreichbarkeit Telgte Bf. Fußläufig (800 m) oder mit Linie R13

Drensteinfurt - Ascheberg

Linien

T54	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 Uhr
Mo – Fr																		
Sa																		
So																		

Anmerkungen:

- Kein Handlungsbedarf

Überbedienung / Überschreitung der Standards:

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

Mögliche Gründe für eine Überschreitung der Standards können sein:

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

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur regelmäßigen Vertaktung.
- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur Erweiterung des Angebots auf Relationen mit Defiziten.
- ➔ Weiterentwicklung des Früh-, Abend-, Nacht- und Wochenendverkehrs.

7.3 Bewertung der Verbindungsqualität und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

7.3.1 Bewertung der Verbindungsqualität

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

Reisezeit

Relationen mit Defiziten bei der Reisezeit wurden zusammenfassend in der Karte A-13 dargestellt. Im Einzelnen sind dies:

- Everswinkel – Warendorf (Achse)
- Ennigerloh – Beckum (Achse)

Auf beiden Relationen überschreitet jeweils nur die Hinfahrtrichtung die zulässige Reisezeit. Für beide Relationen kann trotz festgestelltem Defizit kein direkter Handlungsbedarf abgeleitet werden.

In der schriftlichen Befragung wurden folgende bereits bestehende Beschleunigungsmaßnahmen in den Städten und Gemeinden des Kreises Warendorf rückgemeldet.

■ **Tabelle 33: Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV**

Stadt / Gemeinde / Streckenabschnitt	Art der Beschleunigungsmaßnahme
Stadt Warendorf S20, R23, R63	LSA-Beeinflussung
Stadt Beckum S30, R61, R62, R72	LSA-Beeinflussung
Stadt Sendenhorst S30, R32, R33, R55	LSA-Beeinflussung
Stadt Ahlen S35, R55, R54, R38, StadtBus-Linien, sonstige Regionallinien	LSA-Beeinflussung, Busschleusen, Bussonderspuren
Stadt Ennigerloh R33, R61, R62, R63, R75	LSA-Beeinflussung
Stadt Lippstadt R73	LSA-Beeinflussung

Umsteigefreie Verbindung der Kommunen mit dem nächstgelegenen Oberzentrum

Zielwert für die Erreichbarkeit des nächstgelegenen Oberzentrums, der Stadt Münster, aus den Mittelzentren im Kreis Warendorf ist laut Anforderungsprofil, Kapitel 6.3.6, eine umsteigefreie Verbindung innerhalb von 90 Minuten. Für die Stadt Oelde wird zudem die Anbindung an das nächstgelegene Oberzentrum Bielefeld untersucht. Die Anforderung an die Reisezeit und die Anforderung einer umsteigefreien Verbindung wird aus allen Kommunen im Kreis Warendorf erfüllt.

■ **Tabelle 34: Erreichbarkeit der nächstgelegenen Oberzentren aus den Mittelzentren**

Relation	Reisezeit ÖPNV (Min.)	Linien	Umstiege	Bewertung
Ahlen, Bf. – Münster, Hbf.	00:44	RB69	0	Kein Handlungsbedarf
Münster, Hbf. – Ahlen, Bf.	00:44	RB69	0	Kein Handlungsbedarf
Neubeckum Bf. – Münster, Hbf.	00:51	RB69	0	Kein Handlungsbedarf
	00:54	S30	0	Kein Handlungsbedarf
Münster, Hbf. – Beckum, Neu- beckum Bf.	00:51	RB69	0	Kein Handlungsbedarf
	00:54	S30	0	Kein Handlungsbedarf
Beckum, Bus- bahnhof – Münster, Hbf.	01:06	S30	0	Kein Handlungsbedarf
Münster, Hbf. – Beckum, Bus- bahnhof	01:07	S30	0	Kein Handlungsbedarf
Oelde, Bf. – Münster, Hbf.	00:57	RB69	0	Kein Handlungsbedarf
Münster, Hbf. – Oelde, Bf.	00:57	RB69	0	Kein Handlungsbedarf
Oelde, Bf. – Bielefeld, Hbf.	00:21	RE6	0	Kein Handlungsbedarf
Bielefeld, Hbf. – Oelde, Bf.	00:21	RE6	0	Kein Handlungsbedarf
Warendorf Bf. – Münster Hbf.	00:32	RB67	0	Kein Handlungsbedarf
Münster Hbf. - Warendorf Bf.	00:33	RB67	0	Kein Handlungsbedarf

Verbindung der weiteren Kommunen mit den Oberzentren Münster und Bielefeld

Nachfolgende Übersicht führt die Verbindung der weiteren Kommunen im Kreis Warendorf mit dem Oberzentrum Münster hinsichtlich der Reisezeit und der Zahl der Umstiege auf. Insbesondere Städte und Gemeinden mit einem SPNV-Halt weisen eine gute Anbindung auf. Lediglich Wadersloh weist eine Verbindung mit einer Reisezeit von über 90 Minuten und einem Umstieg nach Münster auf. Dies ist auch auf die Entfernung zwischen Wadersloh und dem Oberzentrum Münster zurückzuführen. Zum Vergleich: mit dem MIV beträgt die Reisezeit rund 70 Minuten. Zwischen beiden Kommunen bestehen zudem nur moderate verkehrliche Verflechtungen. Es besteht kein Handlungsbedarf, auch bei einer umsteigefreien Verbindung ist keine signifikante Verkürzung der Reisezeit gegeben. Ergänzend wurde für Wadersloh noch die Reisezeit nach Bielefeld aufgeführt, die unter 90 Minuten beträgt, allerdings zwei Umstiege aufweist.

Fahrplanstand der Analyse ist der 30.05.2017.

■ **Tabelle 35: Verbindung der Kommunen mit dem Oberzentrum Münster**

Relation	Reisezeit ÖPNV (Min.)	Linien	Umstiege	Bewertung
Beelen, Bf. – Münster, Hbf.	00:44	RB67	0	Kein Handlungsbedarf
Münster, Hbf. – Beelen, Bf.	00:43	RB67	0	Kein Handlungsbedarf
Drensteinfurt Bf.– Münster Hbf.	00:14	RE7	0	Kein Handlungsbedarf
Münster Hbf. – Drensteinfurt Bf.	00:12	RE7	0	Kein Handlungsbedarf
Ennigerloh, Markt – Münster, Hbf.	01:00	R33/R32	0	Kein Handlungsbedarf
Münster, Hbf. – Ennigerloh, Markt	01:00	R32/R33	0	Kein Handlungsbedarf
Everswinkel, Rad+BUS Mitte – Münster Hbf.	00:25	S20	0	Kein Handlungsbedarf
Münster Hbf. - E- verswinkel, Rad+BUS Mitte	00:23	S20	0	Kein Handlungsbedarf
Ostbevern, Zent- rum – Münster, Hbf.	00:42	R13 – RB67	1	Kein Handlungsbedarf

Münster, Hbf. – Ostbevern, Zentrum	00:31	RB66 – 418	1	Kein Handlungsbedarf
Sassenberg, Rathaus – Münster, Hbf.	01:02	R15 – RB67	1	Kein Handlungsbedarf
Münster, Hbf. – Sassenberg, Rathaus	01:01	RB67 – R15	1	Kein Handlungsbedarf
Sendenhorst Lambertiplatz – Münster Hbf.	00:34	S30	0	Kein Handlungsbedarf
Münster Hbf. - Sendenhorst Lambertiplatz	00:35	S30	0	Kein Handlungsbedarf
Telgte, Bf. – Münster Hbf.	00:13	RB 67	0	Kein Handlungsbedarf
Münster Hbf. – Telgte, Bf.	00:12	RB 67	0	Kein Handlungsbedarf
Wadersloh. Kirche – Münster, Hbf.	01:41	R72 – S30	1	Kein Handlungsbedarf
Münster, Hbf. – Wadersloh, Kirche	01:47	S30 – R72	1	Kein Handlungsbedarf
Wadersloh. Kirche – Bielefeld, Hbf.	1:17	B3 – 474 – RE6	2	Kein Handlungsbedarf
Bielefeld, Hbf. – Wadersloh, Kirche	1:18	RE6 – 474 – B3	2	Kein Handlungsbedarf

Verbindung der Mittelzentren untereinander im Kreis Warendorf

Die Mittelzentren weisen eine gute Anbindung untereinander aus. Zwischen den meisten Mittelzentren bestehen umsteigefreie Verbindungen. Die Mittelzentren sind unter einer Stunde Reisezeit zu erreichen. Fahrplanstand 30.05.2017.

■ **Tabelle 36: Erreichbarkeit der Mittelzentren untereinander im Kreis Warendorf**

Relation	Reisezeit ÖPNV (Min.)	Linien	Umstiege	Bewertung
Warendorf, Bf. – Oelde, Bf.	00:40	375	0	Kein Handlungsbedarf
	00:55	RB67 – RB69	1	
	01:03	R63/R62 – RB69	1	
Oelde, Bf. – Warendorf, Bf.	00:38	375	0	Kein Handlungsbedarf
	01:02	RB69 – RB67	1	
	01:11	RB69 – R62/R63	1	
Warendorf, Bf. – Ahlen, Bf.	00:37	S35	0	Kein Handlungsbedarf
Ahlen, Bf. – Warendorf, Bf.	00:39	S35	0	Kein Handlungsbedarf
Warendorf, Bf. – Beckum Bus- bahnhof	00:56	R63/R62	0	Kein Handlungsbedarf
	01:07	S35 – R38	1	
Beckum Bus- bahnhof – Wa- rendorf, Bf.	00:56	R62/R63	0	Kein Handlungsbedarf
	00:53	S35 – R62/R63	1	
Oelde, Bf. – Beckum Bus- bahnhof	00:22	R76	0	Kein Handlungsbedarf
	00:31	RE6 – S30	1	
Beckum Bus- bahnhof – Oelde, Bf.	00:23	R76	0	Kein Handlungsbedarf
	00:31	S30 – RE6	1	
Oelde, Bf. – Ah- len, Bf.	00:10	RB69	0	Kein Handlungsbedarf
Ahlen, Bf. – Oelde, Bf.	00:10	RB69	0	Kein Handlungsbedarf

Ahlen, Bf. – Beckum Bus- bahnhof	00:20	R38	0	Kein Handlungsbedarf
Beckum Bus- bahnhof – Ah- len, Bf.	00:20	R38	0	Kein Handlungsbedarf

7.3.2 Bewertung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Kreis Waren- dorf

Verbindung der Ortsteile mit > 1.500 Einwohnern an ihren Hauptort

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

Das Bedienungsangebot am Sonntag ist mit aufgeführt, wurde aber aus der Bewertung genommen. Fahrten am Sonntag sind überwiegend dem Freizeitverkehr zuzurechnen, nachfolgend bewertet ist ein grundlegendes Fahrtenangebot, das eher auf die Anbindung an Schul-, Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorte ausgerichtet ist. In einigen Dörfern/Ortsteilen besteht am Sonntag allerdings kein Bedienungsangebot. Fahrplanstand ist der 30.05.2017.

■ **Tabelle 37: Anbindung der Ortsteile > 1.500 Einwohnern an ihren Hauptort**

Dorf / Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung der Anbindung Mo-Fr und Sa (grau hinterlegt: Hand- lungsbedarf prüfen)
Vorhelm, Abzw. Ah- lener Straße	Ahlen, Bahnhof R51, Mo-Fr T60 (06-19 Uhr, zwischen 09-13 Uhr T120), Sa T120 (07-16 Uhr), So 3 FP (13- 18 Uhr), verkehrt Sa und So als TaxiBus	Anbindung ausreichend
Vorhelm, Bahnhof	Ahlen, Bahnhof R51, Mo-Fr T60 (06-19 Uhr, zwischen 09-13 Uhr T120), Sa T120 (07-16 Uhr), So 3 FP (13- 18 Uhr), verkehrt Sa und So als TaxiBus	Anbindung ausreichend

Dorf / Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung der Anbindung Mo-Fr und Sa (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Tönnishäuschen, Kapelle	Ahlen, Bahnhof S35, Mo-Fr T60 (05-19 Uhr, zwischen 09-13 Uhr T120), Sa T120 (05-16 Uhr), So 3 FP (13-19 Uhr), verkehrt Sa und So als TaxiBus R51, Mo-Fr T60 (06-19 Uhr, zwischen 09-13 Uhr T120), Sa T120 (07-16 Uhr), So 3 FP (13-18 Uhr), verkehrt Sa und So als TaxiBus	Anbindung ausreichend
Dolberg, Mitte	Ahlen, Bahnhof Linie 459, Mo-Fr T60 (07-19.30 Uhr), Sa 4 Fahrten (08-13 Uhr), verkehrt als Ringlinie zwischen Ahlen und den Stadtteilen Dolberg und Gemmerich	Anbindung ausreichend
Vellern, Ehrenmal	Beckum, Busbahnhof R76, Mo-Fr T60 (05-19 Uhr), Sa T120 (07-15.30 Uhr), verkehrt Sa als TaxiBus Linie 432, Mo-Fr 4 Schulfahrtenpaare (07-16 Uhr)	Anbindung ausreichend
Roland, Potsdamerstraße	Beckum, Busbahnhof R62, Mo-Fr T30 (05-22 Uhr), Sa T60 (06.30-19.30 Uhr), So 08-1 Uhr und 20-22 Uhr T120, 14-20 Uhr T60 Linie 362, Mo-Fr 2 Schulfahrten (1 Hinfahrt, 7.38 Uhr, 1 Rückfahrt, 13.27 Uhr)	Anbindung ausreichend
Rinkerode, Haverland	Drensteinfurt, Bahnhof Rinkerode Bf. fußläufig vom Ortskern mit Anschluss an RB 69 Mo-Fr (05-23.30 Uhr), Sa (0:00-23.30 Uhr) + So (0:00-23.30 Uhr) jeweils T60	Anbindung ausreichend
Walstedde, Brink	Drensteinfurt, Bahnhof R54, Mo-Fr T60 (06-23.30 Uhr), Sa T60 (07-17 Uhr) T59, Mo-Fr T120 (6.30-19.30 Uhr) + 2 Schulverstärker (Mo-Fr 06.30 - 07.30 Uhr)	Anbindung ausreichend

Dorf / Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung der Anbindung Mo-Fr und Sa (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Ameke, Dorf	Drensteinfurt, Bahnhof T59, Mo-Fr T120 (6.30-19.30 Uhr) + 2 Schulverstärker (Mo-Fr 06.30 -07.30 Uhr) R54, Mo-Fr 2 Fahrten (1 Hin 17.00 Uhr, 1 Rückfahrt 14.19 Uhr)	► Prüfung der Möglichkeit und Potentiale zur Einrichtung von Fahrten am Samstag
Mersch, Bahnhof	Drensteinfurt, Bahnhof SPNV RB69/RE6 Mo-Fr T30 (05-23.30 Uhr), Sa T60 (0:00-23.30 Uhr), So T60 (0:00-23.30 Uhr) T59, Mo-Fr T120 (6.30-19.30 Uhr) R54, Mo-Fr 1 Schulfahrt (Hin 14.15 Uhr)	Anbindung ausreichend
Westkirchen, Mentrup	Ennigerloh, Markt R63, Mo-Fr T60 (06-18.30 Uhr), Sa T60 (07-19 Uhr)	Anbindung ausreichend
Ostenfelde, Kottenstedte	Ennigerloh, Markt T46 (mit Linie 463), Mo-Fr T60 (06-19 Uhr) + 2 Schulverstärker (Hin 07.18 Uhr, Rück 15.40 Uhr), Sa T60 bis 14 Uhr	Anbindung ausreichend
Enniger, Lindenhof	Ennigerloh, Markt R33, Mo-Fr T60 (06-21.30Uhr, zwischen 08-12 Uhr und 18-20 Uhr T120), Sa T60 (07.30-19 Uhr), So T120 (08.30-22 Uhr)	Anbindung ausreichend
Alverskirchen, Kirche	Everswinkel, Rad+Bus Mitte R22, Mo-Fr T60 (05-23.30 Uhr) (teilweise T30 in der HVZ), Sa T60 (07-22.30 Uhr), So T120 (10-22.30 Uhr) Linie 320, Mo-Fr 3 Schulfahrten (Hin 13.30-16.30 Uhr, Rück 7.17 Uhr)	Anbindung ausreichend
Lette, Pfarrer-Laumann-Platz	Oelde, Bahnhof Linie 374, Mo-Fr T60 (06-19.30 Uhr) (T120 Hin zwischen 08-13/14 Uhr, + 1 FP Schulverstärker Mo-Fr (12-13.30 Uhr), Sa T120 (Taxi-Bus, 08.30-17 Uhr)	Anbindung ausreichend

Dorf / Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung der Anbindung Mo-Fr und Sa (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Sünninghausen, Dorfplatz	Oelde, Bahnhof Linie 473, Mo-Fr T60 (06-19 Uhr) + 2 FP Schulverstärker Mo-Fr (07-14.30 Uhr), Sa T60 (TaxiBus, letzte Fahrt um 13.30 Uhr)	Anbindung ausreichend
Stromberg, Hüf-ferstr.	Oelde, Bahnhof Linie 474, Mo-Fr T60 (05-19 Uhr, zwischen 5-08 Uhr in T30) + 4 FP Schulverstärkerfahrten Mo-Fr (06.30-16 Uhr), Sa T60 Taxi-Bus (06-14 Uhr)	Anbindung ausreichend
Brock, Schule	Ostbevern, Kirche Linie 418, Mo-Fr 8 Fahrten (3 Hin Mo-Fr 07.30-18.30Uhr, 5 Rück Mo-Fr 09-19.45 Uhr) (2 Hin-, 1 Rückfahrt als TaxiBus) Mo-Fr an Schultagen 4 Fahrten Linie 419 ab/bis Ostbevern Schulzentrum (1 Hin 07 Uhr, 3 Rück 11.30-13.30 Uhr)	► Prüfung der Möglichkeit und Potentiale zur Einrichtung von weiteren Fahrten Mo-Fr und am Samstag
Brock, Bahnhof	Ostbevern, Kirche Linie 418, Mo-Fr T60, Sa T60 (fehlende Fahrten zwischen 7-9, 15-17 und 17-19 Uhr)	► Prüfung der Möglichkeit und Potentiale zur Einrichtung von weiteren Fahrten Mo-Fr und am Samstag
Füchtorf, Mitte	Sassenberg, Rathaus R15, Mo-Fr T60 (05.30-22.30, verkehrt ab 20 Uhr als TaxiBus), Sa 7 FP (06.30-20 Uhr), So 3 FP (10-19 Uhr), verkehrt Sa + So als Taxi-Bus	Anbindung ausreichend
Albersloh, Schwalbenweg	Sendenhorst, Lambertiplatz S30, Mo-Fr T60 (05.30-21 Uhr), Sa T60 (05.30-17 Uhr) R32, Mo-Fr T60 (05-23.30 Uhr), Sa T60 (05.30-20.30 Uhr), So T120 (08.30-23.30 Uhr)	Anbindung ausreichend

Dorf / Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung der Anbindung Mo-Fr und Sa (grau hinterlegt: Hand- lungsbedarf prüfen)
Westbevern-Dorf, Kirche/Schule	Telgte, Rathaus Baßfeld R13, Mo-Fr T60 (05.30-22.30 Uhr), Sa T60 (08-21 Uhr), So T120 (08.30-22.30 Uhr) Linie 390, Mo-Fr 8 Fahrten (3 Hin Mo-Fr 07- 08 Uhr, 5 Rück Mo-Fr 07.30-16.30 Uhr; 1 wei- tere Rückfahrt Di und Do 17.35 Uhr), ver- kehrt ab/bis Westbevern Schule - Telgte, Schulzentrum	Anbindung ausreichend
Westbevern-Vadруп, Grevener Str. / Bahnhof	Telgte, Rathaus Baßfeld T390 Mo-Fr 17 Fahrten (7 Hin (09-19 Uhr), 10 Rück (06-19 Uhr)), Umstieg in Westbevern, Kirche in R13 in Richtung Telgte, Rathaus Baßfeld Linie 390, Mo-Fr 8 Fahrten (3 Hin Mo-Fr 07- 08 Uhr, 5 Rück Mo-Fr 07.30-16.30 Uhr. 1 wei- tere Rückfahrt Di und Do 17.35 Uhr), ver- kehrt ab/bis Telgte, Schulzentrum Westbevern-Vadруп Bf. von HST Grevener Str. 700m entfernt; Fahrtmöglichkeiten ab Grevener Str. u.a. mit T390. Zudem RB66, Mo-Fr T60 (05-23.30 Uhr) mit Verstärker- fahrten zu T30 (05-09 + 14-19 Uhr), Sa und So T60 (jeweils 00-23.30 Uhr). Telgte kann mit Umstieg in Münster Hbf in RB67, R13 o- der R11 erreicht werden	Anbindung ausreichend
Milte, Schulstraße	Warendorf, Bahnhof R14, Mo-Fr T60 (06-20 Uhr), Sa T60 (06.30- 17-30 Uhr), verkehrt Sa als TaxiBus	Anbindung ausreichend

Dorf / Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung der Anbindung Mo-Fr und Sa (grau hinterlegt: Hand- lungsbedarf prüfen)
Einen, Abzw. Dorf	Warendorf, Bahnhof R11, Mo-Fr T60 (05-22.30 Uhr), Sa T60 (07.30-23.30 Uhr), So T60 (09.30-21.30 Uhr) Haltepunkt Einen-Müssingen mit TaxiBus Mo-Fr T30 (06-21.30 Uhr), Sa 2-mal T120 mit 20-minütigem Versatz (07.30-20 Uhr) und So 2-mal T120 mit 20-minütigem Versatz (11-20 Uhr) zu erreichen. Anschluss an RB67 Mo-Fr T60 (05-23 Uhr; Verdichterfahrten zu T30 05-07 Uhr), Sa T60 (05.30-0 Uhr), So T60 (08-23 Uhr) nach Warendorf Bf. und Münster Hbf	Anbindung ausreichend
Müssingen, Nie- mann / Haltepunkt Einen-Müssingen	Warendorf, Bahnhof RB67 Mo-Fr T60 (05-23 Uhr; Verdichterfahrten zu T30 05-07 Uhr), Sa T60 (05.30-0 Uhr), So T60 (08-23 Uhr) R11, Mo-Fr T60 (05-22.30 Uhr), Sa T60 (07.30-23.30 Uhr), So T60 (09.30-21.30 Uhr) Haltepunkt Einen-Müssingen (350 m) fußläufig, per Rad oder TaxiBus Mo-Fr T30 (06-21.30 Uhr), Sa 2-mal T120 mit 20-minütigem Versatz (07.30-20 Uhr) und So 2-mal T120 mit 20-minütigem Versatz (11-20 Uhr) aus dem Ortsteil zu erreichen.	Anbindung ausreichend
Hoetmar, Mitte	Warendorf, Bahnhof S35, Mo-Fr T60 (05.30-19.30 Uhr, zwischen 09-13 Uhr T120; 1 Schulverstärkerfahrt Rück Mo-Fr 13 Uhr), Sa T120 (05.30-16.30 Uhr), So 3 FP (12.30-18.30 Uhr), verkehrt Sa und So als TaxiBus	Anbindung ausreichend
Diestedde, Nienha- ber	Wadersloh, Kirche B3, Mo-Fr T120 (06-18.30 Uhr), Sa 3 FP (07.30-12.30 Uhr) Weiteres Fahrtenangebot ab/bis Wadersloh Hauptschule mit der Linie 481 Mo-Fr 4 Schulfahrten (1 Hin (7.10Uhr), 3 Rück (12.30-	Anbindung ausreichend

Dorf / Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung der Anbindung Mo-Fr und Sa (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
	15.30 Uhr)), jeden 2. und 4. Samstag im Monat 1 Schulfahrt Hin (7.12 Uhr)	
Liesborn, Bahnhof	Wadersloh, Kirche R73, Mo-Fr T60 (05.30-19.30 Uhr) und 3 Schulverstärkerfahrten (2 Hin 14-16 Uhr, 1 Rück 7.30 Uhr), Sa T120 (7.30-18.30 Uhr), So 2 FP (13.30-18.30 Uhr) Weiteres Fahrtenangebot ab/bis Wadersloh Hauptschule mit den Linien 380 Mo-Fr 4 Schulfahrten (1 Hin (07.13 Uhr), 3 Rück (07.30-15.30 Uhr)) und 482 5 Schulfahrten (3 Hin (Mo-Fr 07.13 Uhr), 2 Rück (Mo-Fr 12.52 Uhr und Mi, Mi + Do 15.07 Uhr))	Anbindung ausreichend

ÖPNV-Anbindung der Krankenhäuser

Bei der Bewertung der ÖPNV-Anbindung von Krankenhäusern ist zu beachten, dass akut kranke Personen nur in Ausnahmefällen den Bus nutzen, um ins Krankenhaus zu fahren. Für die Arbeitnehmer der Krankenhäuser stellt der Bus oftmals kein geeignetes Verkehrsmittel dar, da mit der Beschäftigung in den Krankenhäusern Arbeitszeiten und Arbeitssituationen einhergehen, die nur selten einen klar definierten Feierabend ermöglichen. Die größte Fahrgastnachfrage ist aus dem Bereich der Besucher zu erwarten. Diese entfällt insbesondere auf das Wochenende, die Nachfrage in der Woche ist dahingegen eher moderat.

Zur Bewertung des maximalen Einzugsbereiches werden wie im Anforderungsprofil festgelegt < 500 Meter herangezogen. Fahrplanstand ist der 30.05.2017.

■ **Tabelle 38: ÖPNV-Anbindung der Krankenhäuser**

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung
Ahlen, St. Franziskus-Hospital	Haltestelle Krankenhaus Linie C1, Mo-Fr T30 (06:35-19:05 Uhr), Sa T30 (07:35-14:05 Uhr) Linie C1 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Ahlen Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des Stadtverkehrs sowie des regionalen ÖPNV	► Prüfung der Möglichkeit und Potentiale zur Einrichtung von Fahrten Samstag nach 14 Uhr und eines Fahrtenangebots am Sonntag
Beckum, St. Elisabeth-Hospital	Haltestelle Gymnasium / Paterweg (ca. 260 m) Linie 430, Mo-Fr 2 Fahrten (14:20 und 15:53 Uhr) Linie 434, Mo-Fr Schulverkehr mit einer Fahrt (Mo, Mi, Do 15:05 Uhr) Haltestelle Gymnasium (ca. 400 m) Linie 335, Mo-Fr 12 Fahrten (06-18:15 Uhr) + 2 Schulfahrten (13:33 + 14:15 Uhr Uhr) Linie 361, Mo-Fr Schulverkehr mit 12 Fahrten (7:15-16 Uhr) Linie 437 Mo-Fr Schulverkehr mit 4 Fahrten (7:45-13:45 Uhr)	► Prüfung der Möglichkeit und Potentiale zur Neuordnung zu einem vertaktetem Angebot ► Prüfung der Möglichkeit und Potentiale zur Sicherstellung des Angebots in den Schulferien

	Linie 439, Mo, Mi und Do Schulverkehr mit 1 Fahrt (15:10 Uhr) Linie 440, Mo-Fr Schulverkehr mit 5 Fahrten (7: 45-13:45 Uhr) Linien 335, 361, 430, 440 verkehren über den Verknüpfungspunkt Beckum Busbahnhof mit Anschluss an den regionalen ÖPNV. Linie 361 verkehrt an Schultagen über den Verknüpfungspunkt Neu-beckum Bf. mit Anschluss an den SPNV.	
Drensteinfurt-Walstedde, Klinik Walstedde	Haltestelle Dorfstraße (ca. 300 m) Linie R54, Mo-Fr T60 (06:43-19:43 Uhr) mit 8 Verstärkerfahrten (davon 7 Fahrten Schulverkehr), Sa T60 (07:42-16:42 Uhr) Linien R54 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Drensteinfurt Bahnhof mit Anschluss an den SPNV.	Anbindung ausreichend
Oelde, Marienhospital	Haltestelle Marienhospital Linie 473, Mo-Fr T60 (06:09-18:09 Uhr) mit 4 Verstärkerfahrten (davon 2 Fahrten Schulverkehr, 13:18 Uhr und 14:39 Uhr), Sa T60 (06:09-13:47 Uhr) Linie 473 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Oelde Bf. mit Anschluss an den SPNV und Linien des regionalen ÖPNV	► Prüfung der Möglichkeit und Potentiale zur Einrichtung von Fahrten Samstag nach 14 Uhr und eines Fahrtenangebots am Sonntag

Sendenhorst, St. Joseph-Stift	Haltestelle Krankenhaus Linie S30, Mo-Fr T60 (05:22-20:57 Uhr) mit 4 Verstärkerfahrten, Sa T60 (05:32-17:01 Uhr) mit 2 Verstärkerfahrten Linie R55, Mo-Fr T60 (06:01-19:58 Uhr) mit 5 Schulverstärkerfahrten (letzte Fahrt ohne Einstieg und TaxiBus), Sa T60 (07:01-16:58 Uhr) (kein Einstieg und TaxiBus) Linie R32, Mo-Fr T60 + eine Verstärkerfahrt (05:22-19:51 Uhr, Taktlücke zwischen 18:00-20:00 Uhr), Sa T60 + eine Verstärkerfahrt (06:00-17:10 Uhr, Taktlücke zwischen 15:00-17:00 Uhr), So T120 (08:47-21:43 Uhr) mit 3 Verstärkerfahrten Linie T56, Mo-Fr T60 (06:14-19:14 Uhr) mit 3 Verstärkerfahrten (davon 2 Fahrten Schulverkehr) (TaxiBus) Linie B2, Mo-Fr 6 Fahrten (09:22-17:25 Uhr), Sa 4 Fahrten (09:22-17:44 Uhr) Zusätzlich verkehrt: Linie 323, Mo-Fr Schulverkehr mit 3 Fahrten (06:45-13:50 Uhr) Linie 330, Mo-Fr Schulverkehr mit 3 Fahrten (07:05-16:50 Uhr, zusätzlich 4 Fahrten ohne Einstieg zwischen 08:00-14:00 Uhr) Linie F1, So T240 (09:37-21:37 Uhr) in der FahrradBus-Saison von Ende April bis Anfang Oktober.	Anbindung ausreichend
-------------------------------	--	-----------------------

Telgte, Klinik Maria Frieden	Haltestelle Krankenhaus M. Frieden Linie R11, Mo-Fr T120 (06:10-19:50 Uhr) mit vier Verstärkerfahrten (davon 2 Fahrten Schulverkehr), Sa T120 (07:50 - 17:50 Uhr) mit 2 Verstärkerfahrten (Taktverschiebung zwischen 14:50-15:50 Uhr), So T60 (09:50-21:00 Uhr) (Taktlücke zwischen 12:50-16:00 Uhr) Haltestelle Everwin (ca. 500 m entfernt) Linie R11, Mo-Fr T60 (05:30-22 Uhr) mit vier Verstärkerfahrten (davon 2 Fahrten Schulverkehr), Sa 60 (07:50 -22:45 Uhr) mit 2 Verstärkerfahrten, So T60 (09:50-21:00 Uhr) Linie R11 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Telgte Rathaus/ Baßfeld mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV.	Anbindung ausreichend ► Prüfung der Möglichkeit und Potentiale zur Einrichtung einer Bedarfshaltestelle Krankenhaus Maria Frieden
Telgte, St. Rochus-Hospital	Haltestelle St.-Rochus-Hospital (B51) Linie R13, Mo-Fr 21 Einzelfahrten zwischen 05:15-22:40 Uhr, So T120 (09:54-23:04 Uhr) Linie R11, Mo-Fr T60 (05:38-22:02 Uhr) mit 4 Verstärkerfahrten (davon 3 Fahrten Schulverkehr), Sa T60 (07:54-23:39 Uhr) mit 2 Verstärkerfahrten, So T60 (10:05-20:50 Uhr) Linie R13 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Telgte Bf. mit Anschluss an den SPNV. Haltestelle St.-Rochus-Hospital (Wöste)	Anbindung ausreichend

	Linie 391, Mo-Fr Schulverkehr mit 5 Fahrten (07:25-16:08 Uhr, bei Fahrt um 12:53 Uhr kein Einstieg)	
Warendorf, Josephs-Hospital	Haltestelle Krankenhaus Linie S35, So T120 (12:26-18:51 Uhr, TaxiBus) Linie R14, Mo-Fr 6 Fahrten (06:10-08:18 Uhr), Sa T60 (06:38-17:16 Uhr, TaxiBus) Linie B5, Mo-Fr T60 (08:52-19:21 Uhr) Alle Linien verkehren über den Verknüpfungspunkt Warendorf Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des regionalen ÖPNV	Anbindung ausreichend
Warendorf, Tagesklinik für Psychiatrie des St. Rochus-Hospital Telgte	Haltestelle Schulzentrum / Hallenbad Linie S35, Mo-Fr Schulverkehr mit 3 Fahrten (07:12-13:10 Uhr) Linie S20, Mo-Fr T60 (05:43-21:04 Uhr) mit 3 Verstärkerfahrten, Sa T60 (07:06-16:58 Uhr) Linie R63, Mo-Fr eine Fahrt (15:33 Uhr) Linie R15, Mo-Fr T60 (06:59-19:00 Uhr) mit 10 Verstärkerfahrten (davon 8 Fahrten Schulverkehr) Linie R14, Schulverkehr mit 9 Fahrten (07:20-15:40 Uhr) Linie R11, Schulverkehr mit 4 Fahrten (07:30-15:35 Uhr) Zusätzlich verkehrt: Linie 311, Schulverkehr mit 8 Fahrten (07:21-16:35 Uhr) Linie 312, Schulverkehr mit einer Fahrt um 13:22 Uhr	Anbindung ausreichend

	Linie 316, Mo-Fr T60 (08:01-18:01 Uhr) mit 9 Verstärkerfahrten (davon 8 Fahrten Schulverkehr) Linie 375, Linie 323, Mo-Fr Schulverkehr eine Fahrt (15:35 Uhr) Schulverkehr mit 14 Fahrten (07:20-16:35 Uhr, davon 2 Fahrten als TaxiBus) Alle Linien (ausgenommen Linie 323) verkehren über den Verknüpfungspunkt Warendorf Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des regionalen ÖPNV	
--	--	--

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

Die Prüfung der ÖPNV-Anbindung wird für die Arbeitsplatzstandorte bzw. Arbeitsplatzkonzentrationen mit mehr als 400 Beschäftigten durchgeführt. Bei einem aktuellen ÖV-Anteil von 7 % am Modal Split im Kreis Warendorf sind dies rund 30 potentielle ÖPNV-Nutzer, die täglich hin- und zurückfahren. Damit ist von einem relevanten Nachfragepotential auszugehen.

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

Zur Bewertung des maximalen Einzugsbereichs werden wie im Anforderungsprofil festgelegt < 500 Meter herangezogen.

Die ÖPNV-Anbindungen der Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 400 Arbeitsplätzen sind im Anhang aufgeführt.

ÖPNV-Anbindung der berufsbildenden Schulen

Nachfolgend dargestellt ist die ÖPNV-Anbindung der berufsbildenden Schulstandorte im Kreis Warendorf. Die Bewertung der ÖPNV-Anbindung erfolgt für Montag bis Freitag. Dabei ist insbesondere ein Bedienungsangebot in den Abendstunden für Teilnehmende an berufsbegleitenden Kursen von Bedeutung.

■ **Tabelle 39: ÖPNV-Anbindung der berufsbildenden Schulen**

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung
Ahlen, Berufskolleg Ahlen	Haltestelle Berliner Str. Linie C6, Mo-Fr T120 (06:35-18:40 Uhr) Haltestelle Friedrich-Ebert-Halle (ca. 550 m) Linie 459, Mo-Fr Schulverkehr mit 1 Fahrt (07:44 Uhr) + 1 Schulfahrt Mo, Mi und Do (16:50 Uhr) Linie 446, Mo-Fr Schulverkehr mit 1 Fahrt (07:47 Uhr, kein Einstieg) Linie C6 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Ahlen Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des regionalen ÖPNV	Anbindung ausreichend
Ahlen, Berufskolleg St. Michael	Haltestelle St. Michael Linie S35, Mo-Fr T60 (05:39-19:06 Uhr) mit einem Schulverstärker (Taktlücken zwischen 06:06-13:39 Uhr) Linie R55, Mo-Fr Schulverkehr mit 8 Fahrten (07:36-15:30 Uhr) Linie R51, Mo-Fr T60 (05:22-18:22 Uhr) mit 6 Schulverstärkern Linie R38, Mo-Fr Schulverkehr mit 2 Fahrten (07:21 und 13:15 Uhr) Linie C1, Mo-Fr T30 (06:45-19:15 Uhr) Zusätzlich verkehrt: Linie 333, Mo-Fr Schulverkehr mit 5 Fahrten (07:35-16:15 Uhr)	Anbindung ausreichend

	Linie 446, Mo-Fr Schulverkehr mit 2 Fahrten (07:46, kein Einstieg und 13:30 Uhr) Linie 449, Mo-Fr Schulverkehr mit 4 Fahrten (07:25-13:39 Uhr, davon 3 Fahrten ohne Einstieg zwischen 11:54-13:39 Uhr) Linie 459, Mo-Fr Schulverkehr mit 3 Fahrten (07:40-15:30 Uhr) Alle Linien verkehren über den Verknüpfungspunkt Ahlen Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des regionalen ÖPNV	
Ahlen, St. Vincenz Berufskolleg	Haltestelle Krankenhaus (ca. 200 m entfernt) Linie C1, Mo-Fr T30 (06:36-19:06 Uhr) Linie C1 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Ahlen Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des regionalen ÖPNV	Anbindung ausreichend
Beckum, Berufskolleg	Haltestelle Berufskolleg Linie R38, Mo-Fr Schulverkehr mit 2 Fahrten (12:55 und 14:55 Uhr) Linie 335, Mo-Fr 8 Fahrten (06:44-18:14 Uhr) Zusätzlich verkehrt: Linie 361, Mo-Fr Schulverkehr mit 6 Fahrten (07:21-14:45 Uhr) Linie 335 und R38 verkehren über den Verknüpfungspunkt Beckum Busbf. mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV	Anbindung für Berufskolleg ausreichend, Prüfung der Möglichkeiten und Potentiale für eine Bedienung des Hochschul-Kompetenz-Zentrums (HOKO) an Samstagen

Warendorf, Paul-Spiegel-Berufskolleg	Haltestelle Schulzentrum Linie S35, Mo-Fr Schulverkehr mit 3 Fahrten (07:12-13:10 Uhr) Linie R15, Mo-Fr T60 (06:59-19:00 Uhr) mit 10 Verstärkerfahrten (davon 8 Fahrten Schulverkehr) Linie R14, Mo-Fr Schulverkehr mit 9 Fahrten (07:20-15:40 Uhr) Linie R11, Mo-Fr Schulverkehr mit 4 Fahrten (07:30-15:35 Uhr) Zusätzlich verkehrt: Linie 311, Mo-Fr Schulverkehr mit 8 Fahrten (07:21-16:35 Uhr) Linie 312, Mo-Fr Schulverkehr mit einer Fahrt (13:22 Uhr) Linie 316, Mo-Fr T60 (08:01-18:01 Uhr) mit 9 Verstärkerfahrten (davon 8 Fahrten Schulverkehr) Linie 323, Mo-Fr Schulverkehr mit einer Fahrt (07:25 Uhr) Linie 375, Mo-Fr Schulverkehr mit 14 Fahrten (07:20-16:35 Uhr, davon 2 Fahrten als TaxiBus) Alle Linien verkehren über den Verknüpfungspunkt Warendorf Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des regionalen ÖPNVs	Anbindung ausreichend
--------------------------------------	---	-----------------------

Freizeitziele mit potenzieller Bedeutung für den ÖPNV

Von den Städten und Gemeinden wurden verschiedene Freizeitziele genannt, die auch auf ihre ÖPNV-Anbindung hin untersucht wurden. Dabei wurde das Wochenende als relevantester Besucherzeitraum angenommen. Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Bedeutung der einzelnen Ziele für den ÖPNV sehr unterschiedlich ist. Einige Ziele werden bereits durch den Regionalverkehr und/oder Ortsverkehr erschlossen. In Abstimmung mit den Städten und Gemeinden ist zu prüfen, ob z. B. aufgrund der Öffnungszeiten Handlungsbedarfe hinsichtlich weiterer Fahrten an Samstagen und Sonntagen oder alternativer Mobilitätsangebote bestehen. Im Anhang sind die Einrichtungen und ÖPNV-Anbindung aufgeführt.

7.3.3 Bewertung der Verknüpfung und Anschlussbildung

Das Busnetz im Kreis Warendorf ist engmaschig. Alle Hauptorte im Kreisgebiet werden entweder direkt oder mit einem Umstieg Bus/Bus und/oder Bus/Schiene erreicht. Auf den Linien der RVM gibt es an definierten Umsteigepunkten eine Anschlussgarantie.

Im Rahmen der Überplanung sind – aufgrund der Vielzahl an möglichen Beziehungen und Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Bus und Bahn sowie Bus und Bus – Prioritäten für die einzelnen Relationen und den damit verbundenen Verknüpfungspunkten zu formulieren. Da verschiedene Buslinien in ihrem Verlauf mehrere Verknüpfungspunkte andienen und somit nicht alle möglichen Verknüpfungen fahrplanseitig zufriedenstellend hergestellt werden können, muss eine entsprechende Konkretisierung und Priorisierung für die einzelnen Linien erfolgen.

Im Anforderungsprofil (Kapitel 6) wurden die bedeutendsten Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und Bus/Bus mit Relationen von regionaler Bedeutung im Kreis Warendorf definiert. Von größter Systemrelevanz sind hierbei:

- Ahlen Bahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)
- Beckum Busbahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)
- Beckum-Neubeckum Bahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)
- Telgte Bahnhof/Rathaus/Baßfeld (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)
- Warendorf Bahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)

Das Thema der Verknüpfung wird im Folgenden für die genannten Haltepunkte in Form von Umsteigeuhren dargestellt. Betrachtet werden alle Linien des ÖPNV- und SPNV-Angebots am jeweiligen Verknüpfungspunkt.

Auf Basis des in Kapitel 6.3.1 festgelegten Wertes von 10 Minuten Umsteigezeit erfolgt die Auswertung zur Verknüpfungssituation. Die Umsteigeuhren (siehe Abbildungen A- zeigen die ankommenden und die abfahrenden ÖPNV und SPNV-Linien zu den jeweils bestimmten Taktlagen an. Die Zeitdifferenz zwischen ankommenden und abfahrenden Produkten zeigt die Übergangs- bzw. Umsteigezeit zwischen den verschiedenen Linien an.

Ahlen Bahnhof

Die Bus/Schiene-Verknüpfung in Ahlen Bahnhof ist auf den RE6 nach Hamm sowie die RB69 nach Bielefeld und nach Hamm ausgerichtet. Die Anforderung an die Umsteigezeit wird für die Linien R55, R38 und R51 (zum RE6 nach Hamm) sowie die Linie R54 (RB 69 in beide Fahrtrichtungen) erfüllt. Die Linie S35 bindet auf keine der SPNV-Linien direkt an, zum RE 6 in Richtung Bielefeld besteht eine Übergangszeit von 14 Minuten, nach Hamm von 23 Minuten. Vor dem Hintergrund einer Positionierung der S35 als Teil der Verbindung ins Ruhrgebiet ist eine verbesserte Umsteigesituation anzustreben, prioritär ist allerdings aktuell die notwendigen Taktlage der S35 ab Warendorf Bf. aufgrund des Schülerverkehrs und der umlaufbedingten Durchbindung auf die R51 in Ahlen Bf.

Bei Ankunft mit der RB69 in Ahlen Bahnhof besteht aus beiden Fahrtrichtungen Anschluss an die Linie R54. Der RE6 aus Hamm bindet auf die Linien R38, R55 und S35 an, wenngleich

für die letzteren zwei Linien die Umsteigezeit von 11 Minuten knapp über dem definierten Standard im Anforderungsprofil besteht. Der Umstieg von der RE6 aus Bielefeld in die Linien R55 und S35 ist mit 2 Minuten zu kurz und vor dem Hintergrund der Verspätungsanfälligkeit des RE 6 nicht vorhanden.

Beckum Busbahnhof

Die Bus/Bus-Umsteigebeziehungen auf die S30 nach Münster sind gegeben für die Linien R62 (aus Ennigerloh über Neubeckum), R76, R72 sowie R37. Auch von der Linie R38 besteht Übergang, jedoch mit einer Umsteigezeit von 17 Minuten. Die Linien R61 und die Fahrten der R62, die in Neubeckum einsetzen, verknüpfen nicht mit der S30. Durch das bestehende Fahrtenangebot im T60 auf der den Linien R61/R62, das auf den S30 anbindet, bestehen ausreichend Fahrten, so dass hieraus kein weiterer Handlungsbedarf folgt.

Mit der Linie S30 aus Münster besteht Anschluss an die R37 sowie mit einer Umsteigezeit von 14-16 Minuten an die Linien R62, R76, R38 und R72. Umlaufbedingt ist eine Anpassung der Taktlage nicht möglich.

Beckum-Neubeckum Bahnhof

In Neubeckum Bahnhof verknüpfen die Linien S30 und R62 (jeweils aus Beckum) sowie R61 (aus Ennigerloh) mit einer Umsteigezeit von unter 10 Minuten mit dem RE6 nach Hamm. Zum RE6 nach Bielefeld besteht aufgrund weiterer Verknüpfungen der Linien im Gesamtsystem eine Übergangszeit von 12-13 Minuten.

Die Fahrten der Linien S30 aus Münster, R61 aus Beckum und R62 aus Ennigerloh weisen eine Umsteigezeit von 11-16 Minuten zur RB69 nach Hamm und 19-24 Minuten zur RB69 nach Bielefeld auf. Es besteht kein Handlungsbedarf, durch die bestehenden Verknüpfungen aus Ennigerloh und Beckum mit dem RE6 sowie der Ausrichtung der S30 auf das Oberzentrum Münster mit den dortigen Fahrtenmöglichkeiten.

Ein Umstieg vom SPNV in den ÖPNV binnen 10 Minuten besteht für den RE6 aus Hamm mit den Linien S30 nach Beckum und R61 nach Ennigerloh, zur R62 (nach Beckum) beträgt die Übergangszeit 15 Minuten. Für Fahrten der RE6 aus Bielefeld beträgt die Umsteigezeit zu Fahrtenangeboten nach Ennigerloh und Beckum 13 Minuten. Trotz Wartezeiten von 17-26 Minuten für Fahrgäste der RB69 besteht kein Handlungsbedarf, aufgrund der bestehenden Verknüpfungen mit dem RE6.

Telgte Bahnhof

Neben Telgte Bahnhof, der von der Linie R13 (Münster – Ostbevern) bedient wird, verkehrt die Linie R11 (Warendorf – Münster) über Telgte, allerdings nur auf einzelnen (Schul-) Fahrten über die Haltestelle Bahnhof, sondern vorwiegend über die innerstädtisch gelegene Haltestelle Rathaus/Baßfeld. Eine Verknüpfung zwischen R11 und R13 an der Haltestelle Rathaus/Baßfeld besteht nur an Sonn- und Feiertagen. Der Fußweg zwischen beiden Haltestellen beträgt rund 8 Minuten. Die Taktlage der R11 ist nicht auf eine Verknüpfung mit dem SPNV angelegt.

Für Fahrgäste der RB67 aus Münster und Bielefeld besteht Anschluss an die Linie R13 nach Ostbevern. Die T317 bindet nicht auf den SPNV an. Die Verkehrsfunktion liegt in der Flächenerschließung in Richtung Everswinkel und bietet an der Haltestelle Rathaus/Baßfeld Umstieg für Fahrgäste der R11 aus Warendorf.

Warendorf Bahnhof

Am Bahnhof Warendorf bestehen systembedingt zwei Umsteigeknoten. Knoten 1 zur Min 00: Hier verknüpfen die Linien R15, R63, B5 sowie die RB67 (von/nach Münster). Knoten 2 zur Min 30: Hier verknüpfen die Linien R11, R14, R23, S35, 311 miteinander. Weitere Linien, insbesondere im Schulverkehr verknüpfen nur sporadisch.

Gemäß dem Qualitätsstandard für einen Verknüpfungspunkt der Kategorie I, sollen die Umsteigszeiten zwischen den Linien nicht mehr als 10 Minuten betragen.

Für den Knoten 1 wird diese Vorgabe in der Regel bis auf die Verknüpfung mit der RB67 erfüllt. Auch im Knoten 2 verknüpfen die aufgeführten Linien – Ausnahme 311. Die RB 67 von/nach Bielefeld wird nur mit sehr langen Übergängen erreicht.

Eine Verbesserung der Anschlusssituation zwischen den Linien des regionalen ÖPNV, zuvorderst der Linie R15, und dem SPNV in Warendorf Bahnhof ist unter Berücksichtigung systemrelevanter, weiterer Verknüpfungen und möglicher Fahrgastpotentiale anzustreben.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Sicherstellung der Verknüpfung zwischen Linien auf systemrelevanten Relationen durch Ausdehnung der Anschlussgarantie über Linien der RVM hinaus
- ➔ Kontinuierliche Prüfung der Anpassung der Taktlage bei Systemrelevanten Verknüpfungen, insbesondere Bus-Schiene

7.4 Bewertung der Netz- und Fahrplangestaltung sowie der Produktprofilierung

Übergeordnetes Ziel der Netz- und Fahrplangestaltung ist es, ein übersichtliches und leicht begreifbares Liniennetz im ÖPNV vorzuhalten. Folgende Stärken und Schwächen sind hier festzustellen:

- Darstellung des Liniennetzes:
 - Im Liniennetzplan Kreis Warendorf werden alle Bus- und Bahnlinien dargestellt. Die Differenzierung in der Liniendarstellung ermöglicht dem Leser das Bedienungsangebot zu erfassen. Die Buslinien in der Kartendarstellung werden nach 8 Kategorien unterschieden. Dabei handelt es sich um SchnellBus, RegioBus, NachtBus, TaxiBus, BürgerBus, sonstige Buslinien, Linien, die auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet sind und einzelne Fahrten, z. B. im Schülerverkehr.

- Einzelne Linien verkehren nicht zu jeder Zeit auf einem einheitlichen Linienweg (z. B. R55, R14). Die Darstellung des punktuell bedienten Abschnitts erfolgt gestrichelt.
- Nummerierung der Linien:
 - Die Buslinien in der Kartendarstellung werden hinsichtlich ihrer Produktzuordnung unterschieden: SchnellBus, RegioBus, NachtBus, TaxiBus und BürgerBus.
 - ‚Sonstigen Linien‘ und jenen mit überwiegender Schulverkehrsfunktion sind dreistellige Bezeichnungen ohne Buchstaben zugeordnet.
- Produktdifferenzierung der Linien:
 - Das Produkt der Schnellbuslinie im Kreis Warendorf ist mit einem „S“ vor der Liniennummer schlüssig gekennzeichnet.
 - Regionalbuslinien sind mit einem „R“ (=“RegioBus“) deutlich gekennzeichnet.
 - Stadtbuslinien der Stadt Ahlen sind mit einem „C“ („City“) gekennzeichnet.
 - Bürgerbuslinien sind mit einem „B“ („BürgerBus“) gekennzeichnet.
 - Für bedarfsgesteuerte Verkehre gibt es an linienbezogenen Angebotsformen den TaxiBus (gekennzeichnet mit einem „T“ vor der Liniennummer). Es besteht eine einheitliche Anmeldefrist von 30 Minuten vor Abfahrt.
- Fahrplangestaltung:
 - Linien, die in ihrer Funktion über ein Grundangebot im Schülerverkehr hinausgehen, weisen zu einem Großteil ein Bedienungsangebot mit gut merkbarem Taktmuster auf.
 - Bezogen auf die Qualitätsstandards, dass auf den Achsen und Hauptverbindungen nicht vom regulären Linienweg abgewichen werden soll und für die Linien definierte Start- und Endpunkte gelten, ist kein unmittelbarer Handlungsbedarf für den Kreis Warendorf ableitbar. Alternierende Linienenden bzw. Linienführungen „unterwegs“, abweichende Abfahrtszeiten an den Haltestellen in verschiedenen Bedienungszeiträumen etc., sind vereinzelt bei Grund- und Ergänzungsverbindungen abseits der Hauptachsen feststellbar. Diese stellen sich jedoch als zeitliche und räumliche Notwendigkeit dar, um unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit ein gesichertes Grundangebot in der ÖPNV- Bedienung / ÖPNV-Anbindung gewährleisten zu können.
 - Die Attraktivität von Linienführungen kann an verschiedenen Stellen gesteigert werden. Der Abbau von umwegigen Linienführungen kann zu einer gesteigerten Fahrgastnachfrage führen.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ kein expliziter Handlungsbedarf, Fortschreibung des Status quo

7.5 Bewertung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Grundlegenden Daten zur Bewertung der Pünktlichkeit liegen nicht vor. Die Verkehrsunternehmen haben die in der folgenden Tabelle dargestellten Probleme und Störungen, die sich ihrer Einschätzung nach negativ auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV auswirken, in der schriftlichen Befragung genannt.

■ **Tabelle 40: Probleme in Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit**

Linie	Linienabschnitt bzw. Haltestelle	Störung/Probleme	Gründe (sofern bekannt)
R11, R13, S20, S30, R22, R32	vornehmlich im Stadtverkehr von Münster	Verspätungen zwischen 07:00 Uhr und 08:30 Uhr sowie zwischen 15:00 Uhr und 18:00 Uhr	Innerstädtische Verkehrsdichte, hohes Verkehrsaufkommen sowie Behinderung durch Baustellen und fehlende bzw. fehlerhafte LSA-Beeinflussung

Von den Verkehrsunternehmen wurden darüber hinaus noch folgende Kapazitätsengpässe im Platzangebot in den Fahrzeugen in der schriftlichen Befragung genannt.

■ **Tabelle 41: Kapazitätsengpässe in den Fahrzeugen**

Linie	Linienabschnitt	Tageszeit
R11, R13, S20	Aus Münster	Schienenersatzverkehr bei Ausfall auf der SPNV-Strecke Münster – Warendorf – Bielefeld

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Insgesamt ist das Themenfeld Pünktlichkeit des ÖPNV, aufgrund der nur wenigen problematischen Bereiche und der tlw. nur zeitlich begrenzten Störanfälligkeit kein dringliches Handlungsfeld.
- ➔ Das gute Niveau gilt es auch zukünftig zu erhalten und die einzelnen Störanfälligkeiten und Beeinträchtigung zu beseitigen.
- ➔ Lieferung von Echtzeitdaten an die EFA ist umzusetzen.

7.6 Bewertung der Garantie- und Serviceleistungen

Im Kreis Warendorf ist für alle Verkehrsunternehmen die landesweit gültige Mobilitätsgarantie NRW zu gewährleisten, die bei Verspätungen von mehr als 20 Minuten und fehlenden alternativen Verbindungen die Nutzung eines Taxis oder Fernverkehrszuges vorsieht.

Die RVM bietet im Kreis Warendorf Anschlussgarantien an, bei der der fahrplanmäßige Anschluss gesichert wird. Sollte der Anschluss nicht möglich sein, wird ersatzweise ein Taxi ab der Umsteigehaltestelle gestellt und befördert den Fahrgast kostenlos weiter. Die Anschlussgarantie gilt für den Umstieg zwischen folgenden Linien im Kreis Warendorf:

■ **Tabelle 42: Anschlussgarantie im Kreis Warendorf**

Umsteigehaltestelle	Linie	Aus	Linie	Nach
Ahlen, Busbahnhof	Anschlussgarantie zwischen den StadtBus-Linien C1, C2, C3, C4, C5 und C6			
Beckum, Busbahnhof	S30	Münster	R62	Neubeckum
			R72	Wadersloh
			R76	Oelde
Neubeckum, Bahnhof	S30	Münster	T43	Vellern
	R63	Warendorf	T43	Vellern
Ennigerloh, Markt	R61/R62	Beckum	R33	Sendenhorst
	R62	Beckum	R63	Warendorf
	T46	Ostenfelde	R62	Beckum
Everswinkel, Rad + BUS Mitte	R22	Münster	R23	Warendorf
	T56	Drensteinfurt	R23	Warendorf
Sendenhorst, Rathaus	R32	Münster	R33	Ennigerloh

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Ausbau des Nutzungskomforts und des Sicherheitsgefühls in den Abendstunden durch Bewerbung der Serviceleistung des ‚Halten auf Wunsch‘
- ➔ Ausdehnung der Anschlussgarantie auf weitere Umsteige-Haltestellen bzw. –knoten und die dort zuständigen Verkehrsunternehmen

7.7 Bewertung der Haltestellen

Bei der Bewertung der Haltestellen wurden nur relevante Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung (vgl. Kapitel 4) bezüglich der baulichen Ausgestaltung und der Ausstattungsmerkmale untersucht.

Komfort und Kundenservice

Die Aufenthaltsqualität einer Bushaltestelle wird im Wesentlichen durch den Komfort der Ausstattung, ihr Erscheinungsbild, ihre Lage und ihr Umfeld bestimmt.

Haltestellen sind neben den eingesetzten Fahrzeugen das Aushängeschild für den ÖPNV. Für den Kreis Warendorf gilt der münsterlandweite einheitliche Standard in Form einer Gestaltungsrichtlinie für die Haltestellen, der zu einem Wiedererkennungseffekt bei den Kunden führen soll.

Fahrgastinformation

Die Überprüfung der Haltestellen im Kreis Warendorf hat ergeben, dass alle Haltestellen über eine Beschilderung mit Angabe des Haltestellennamens, der Liniennummer(n) der diese Haltestelle anfahrenen Linie(n) sowie des Fahrtziels verfügen.

Die untersuchten Verknüpfungspunkte und bedeutenden Haltestellen sind alle mit dem aktuellen Fahrplan ausgestattet. Auf dem Fahrplanaushang ist der Name des für die Linie(n) zuständigen Verkehrsunternehmens angegeben. Weitergehende Informationen zum ÖPNV sowie Umgebungspläne oder Liniennetzkarten sind an zentral gelegenen Haltestellen sowie an Haltestellen mit Übergang zum SPNV nicht immer vorhanden.

Grundsätzlich können Fahrgäste Echtzeit-Informationen und Störungen über ihre eigenen Smartphones oder Computer ortsunabhängig erfragen. Ortsgebundene dynamische Fahrgastinformationen (DFI) sollen nur an Haltestellen mit Bus-Schiene-Verknüpfung und an einzelnen Bus-Bus-Knoten aufgebaut werden. DFI-Anlagen sind an folgenden Haltestellen vorgesehen:

- Telgte, Bahnhof
- Warendorf, Bahnhof
- Drensteinfurt, Bahnhof
- Ahlen, Bahnhof
- Beckum, Busbahnhof
- Neubeckum, Bahnhof
- Oelde, Bahnhof
- Ostbevern, Kirche
- Sendenhorst, Rathaus
- Ennigerloh, Busbahnhof
- Everswinkel, Rad+BUS Mitte

Barrierefreiheit

Bei der Bewertung der Barrierefreiheit von Haltestellen werden sowohl der Zugang zur und der Aufenthalt an der Haltestelle als auch der Einstieg in das Fahrzeug bewertet. Beim Einstieg ist neben dem Fahrzeug die bauliche Ausgestaltung der Haltestelle von hoher Relevanz.

Für einen optimalen Einsatz von Niederflurfahrzeugen sind die Haltestellen entsprechend zu gestalten. Daher sollten sich Haltestellen nicht in Kurvenbereichen befinden und niederflurgerechte Bordsteinhöhen aufweisen. Auch die Anfahrt an die Haltestelle bzw. in die Haltestellenbucht muss so möglich sein, dass Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante minimal sind. Zur einfachen und sicheren Nutzung des ÖPNV von blinden oder sehbehinderten Fahrgästen sollten Haltestellen über Leitstreifen mit einem Aufmerksamkeitsfeld in Höhe der vorderen Bustür verfügen.

Insgesamt wird die Situation an den Bus- und Bahnhofshaltestellen bezüglich der Barrierefreiheit im Kreis Warendorf als verbesserungswürdig eingeschätzt. Während der Zugang zu den meisten untersuchten Haltestellen (Verknüpfungspunkte) im Untersuchungsgebiet weitgehend barrierefrei ist, liegen beim Einstieg in die Fahrzeuge Defizite vor. Nicht alle Haltestellen im Kreis Warendorf sind baulich so gestaltet, dass der Einstieg in einen Niederflrbus optimal ist. Dafür wäre z. B. eine Bordsteinhöhe von ca. 16 - 18 cm („Hochbord“) erforderlich. Nur einzelne Bushaltestellen verfügen über Hochborde und Leitstreifen.

Die Beispiele Beckum Busbahnhof und Warendorf Bahnhof zeigen einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen nach dem aktuellen Stand der Technik:

■ **Abbildung 9: Haltestelle Beckum Busbahnhof | Haltestelle Warendorf Bahnhof**



Quelle: plan:mobil

Eine Übersicht über den barrierefreien Ausbauzustand der SPNV-Haltepunkte im Kreis Warendorf gibt die nachfolgende Tabelle. Die Bahnsteige der meisten Haltepunkte weisen einen stufenfreien Zugang auf, Ausnahmen sind der Bahnhof Oelde, Ostbevern, Telgte, Warendorf und Westbevern-Vadrup, bei denen ein barrierefreier Zugang nicht oder nur zu einzelnen Gleisen gegeben ist.

■ **Tabelle 43: Barrierefreiheit der Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte im Kreis Warendorf**

Bahnhof/Bahnhaltepunkt	barrierefrei
Ahlen	Mobilitätsservice nach Voranmeldung, stufenfreier Zugang im Bau
Beelen	Stufenfreier Zugang
Drensteinfurt	Stufenfreier Zugang
Mersch	Stufenfreier Zugang
Neubeckum	Im Bau
Oelde	In Planung
Ostbevern	In Planung
Telgte	Stufenfreier Zugang, der Übergang zwischen beiden Gleisen ist nicht barrierefrei
Warendorf	Stufenfreier Zugang, der Übergang zwischen beiden Gleisen ist nicht barrierefrei
Warendorf-Einen-Müssingen	Stufenfreier Zugang
Westbevern-Vadруп Bahnhof	In Planung

Quelle: https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/bahnsteige_uebersicht

Sicherheit

Die Lage der Haltestellen ist ein wichtiges Kriterium für die Kundinnen und Kunden des ÖPNV. Die Nutzung der bzw. die Sicherheit an den Haltestellen wird eingeschränkt durch:

- Eine vom Bahnhof bzw. wichtigen Einrichtungen entfernte und dadurch wenig attraktive Lage mit längeren Fußwegen,
- eine Lage im Kreuzungsbereich mit unzureichender Fläche für einen geordneten Ein- und Ausstieg an allen Türen,
- eine Lage im Kurvenbereich mit größeren Lücken zwischen Bordstein und Türbereich des Fahrzeugs,
- eine Lage in unbelebten und abseits gelegenen Bereichen ohne soziale Kontrolle.

Weitere Sicherheitsmerkmale wie Videoüberwachung sowie die Möglichkeit des Absetzens eines Notrufs sind an den wenigsten Haltestellen gegeben. Auch das Haltestellenumfeld (Querungshilfe über die Straße und eine Abgrenzung zur Straße) ist bei der Bewertung der Sicherheit ein bedeutsames Kriterium.

Die folgende Tabelle enthält eine zusammenfassende Darstellung der Haltestellenausstattung an den Verknüpfungspunkten der Kategorie I und II (vgl. Kap 6.3.10). Der Fokus liegt hier insbesondere auf der Einschätzung zur Barrierefreiheit. Die durchgeführte Bewertung⁴⁶ zeigt, dass auch einige der nachfragestärksten Verknüpfungspunkte im Kreis Warendorf Defizite im Hinblick auf die Barrierefreiheit aufweisen, wodurch die barrierefreie Nutzbarkeit des Gesamtsystems beeinträchtigt wird.

■ **Tabelle 44: (Fehlende) Haltestellenausstattung an den Verknüpfungspunkten**

Warendorf, Bahnhof	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Buskap wichtige Ausstattungselemente: • Haltepositionen mit niederflurgerechtem Hochbord • barrierefreier Zugang • Fahrgastinformation (Haltestellenschild, Liniennetzplan, Information zur Tarifstruktur, Umgebungsplan) • Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten • Beleuchtung • Toiletten (+ Behinderten WC) • Taxi • Leitstreifen entlang der Haltestellenkante • Radstation • Überdachte Fahrradabstellanlage (Radstation) Defizite: • Kein DFI • kein taktils und visuelles Leitsystem (Aufmerksamkeitsfeld, Einstiegsmarkierung)

⁴⁶ Die Bewertung basiert auf einer im Winter 2016 durchgeführten Ortsbesichtigung. Sie berücksichtigt bei der Mängelfeststellung ausdrücklich nicht die Ausbauvorhaben in den nächsten Jahren.

Ostbevern, Kirche



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- Fahrgastinformation (Haltestellenschild, Information zur Tarifstruktur, Umgebungsplan)
- Beleuchtung
- B+R Anlage / Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel)

Defizite:

- Fehlendes Hochbord
- kein DFI
- kein taktils und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Haltestelle nicht barrierefrei zugänglich
- Fehlende moderne Fahrradabstellanlagen



Neubeckum, Bahnhof



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- bordsteinparalleler Halt

wichtige Ausstattungselemente:

- Haltepositionen mit niederflurgerechtem Hochbord
- Barrierefreier Zugang
- Fahrgastinformation (Haltestellenschild, Information zur Tarifstruktur, Umgebungsplan)
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- angrenzende P+R-Anlage
- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradkäfig) + nicht überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel)
- Beleuchtung
- Taxi

Defizite:

- kein DFI
- kein taktils und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)

Beckum, Busbahnhof



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- bordsteinparalleler Halt, Businsel

wichtige Ausstattungselemente:

- Haltepositionen mit niederflurgerechtem Hochbord
- Fahrgastinformation
- Barrierefreier Zugang
- taktils Leitsystem (Taststreifen, Einstiegsmarkierung, Aufmerksamkeitsfeld)
- Leitstreifen entlang der Haltestellenkante
- Toiletten (+ Behinderten WC)
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel)
- Beleuchtung
- Taxi

Defizite:

- kein DFI

Telgte, Bahnhof



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

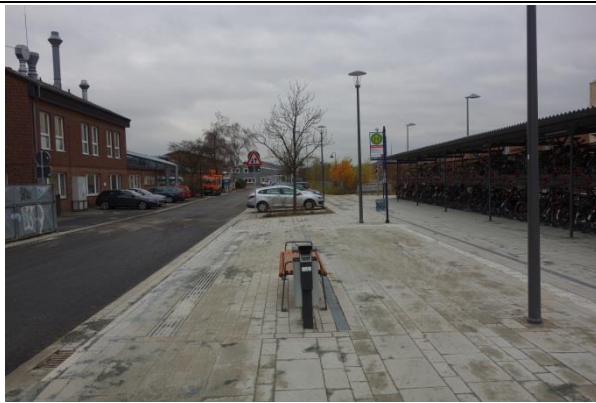
- Buskap

wichtige Ausstattungselemente:

- Haltepositionen mit niederflurigem Hochbord
- taktiles Leitsystem (Taststreifen, Einstiegsmarkierung, Aufmerksamkeitsfeld)
- Leitstreifen entlang der Haltestellenkante
- Barrierefreier Zugang
- Fahrgastinformation (Halteschild, Liniennetzplan)
- Beleuchtung
- P+R-Anlage angrenzend
- Überdachte Fahrradabstellanlage

Defizite:

- kein DFI
- Kein Witterungsschutz an Bussteigen
- Toiletten
- Telefon



Ennigerloh, Markt



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- bordsteinparalleler Halt

wichtige Ausstattungselemente:

- Haltepositionen mit niederflurgleichem Hochbord
- Fahrgastinformation (Haltestellenschild, Information zur Tarifstruktur)
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel)
- Beleuchtung
- taktiler Leitsystem (Aufmerksamkeitsfeld)

Defizite:

- kein DFI
- keine P+R Stellplätze

Ahlen, Bahnhof



Bauliche Ausgestaltung:

- Businsel

wichtige Ausstattungselemente:

- Haltepositionen mit niederflurige-rechtem Hochbord
- Barrierefreier Zugang
- taktiler Leitsystem (Taststreifen)
- Fahrgastinformation (Haltestellenschild, Information zur Tarifstruktur)
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- überdachte und nicht überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrrad-stände)
- Beleuchtung
- Toiletten
- Taxi
- P+R Stellplätze
- Notruf / Telefon (im Bahnhof vorhanden)

Defizite:

- kein DFI



Tönnishäuschen, Kapelle



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- bordsteinparalleler Halt
- wichtige Ausstattungselemente:
- Barrierefreier Zugang
 - Fahrgastinformation (Haltestellenschild, Information zur Tarifstruktur)
 - Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten (an einer Seite)
 - angrenzende P+R-Anlage
 - nicht überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradständer)

Defizite:

- kein DFI
- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktils und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- keine Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten (an einer Seite)
- fehlende Beleuchtung
- keine Fahrradabstellanlage

Oelde, Bahnhof



Bauliche Ausgestaltung:

- bordsteinparalleler Halt, Businsel

wichtige Ausstattungselemente:

- Haltepositionen mit niederflurgerechtem Hochbord
- Fahrgastinformation (Haltestellenschild, Liniennetzplan, Umgebungsplan, Information zur Tarifstruktur)
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- Taktils Leitsystem (Aufmerksamkeitsfeld)
- Barrierefreier Zugang
- Radstation
- Toiletten im Bahnhof
- Notruf / Telefon (im Bahnhof vorhanden)
- Beleuchtung

Defizite:

- kein DFI
- kein taktils und visuelles Leitsystem (Taststreifen, Einstiegsmarkierung)
- keine P+R-Anlage
- keine ausreichende Fahrradabstellanlage vorhanden (Wildparker)

Ostbevern, Bahnhof



Bauliche Ausgestaltung:

- bordsteinparalleler Halt
- wichtige Ausstattungselemente:
 - Haltepositionen mit niederflurige-rechtem Hochbord
 - Fahrgastinformation (Haltestel-lenschild, Liniennetzplan, Umge-bungsplan)
 - Fahrgastunterstände mit Sitzge-legenheiten (auf einer Seite)
 - Überdachte und nicht überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrrad-bügel)
 - Taktils Leitsystem (Aufmerk-samkeitsfeld)
 - Barrierefreier Zugang
 - Beleuchtung
 - angrenzende P+R-Anlage

Defizite:

- kein DFI
- keine akustische Fahrgastinfor-mation für Blinde und Sehbehin-derte
- keine Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten (auf einer Seite)

Everswinkel, Rad + BUS Mitte



Bauliche Ausgestaltung:

- bordsteinparalleler Halt
- wichtige Ausstattungselemente:
 - Haltepositionen mit niederflurgerechtem Hochbord (an einer Seite)
 - Barrierefreier Zugang
 - Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
 - Fahrgastinformation (Haltestellenschild, Liniennetzplan)
 - Mobilstation mit Fahrradkäfing und E-Ladesäule
 - Überdachte und nicht überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel)
 - Beleuchtung

Defizite:

- kein DFI
- kein niederflurgerechtes Hochbord (an der anderen Seite)
- kein taktils und visuelles Leitsystem (Taststreifen, Einstiegsmarkierung)
- keine P+R-Anlage

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Erstellung eines Ausbauprogrammes für Verknüpfungspunkte/ Haltestellen mit Prioritätenlisten unter Berücksichtigung der Frequentierung der Haltestellen.
- ➔ Erweiterung der Fahrgastinformation in Form von zusätzlichen dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) an Bus-Schiene-Verknüpfungs-Haltestellen und einzelnen Bus-Bus-Knoten
- ➔ Berücksichtigung der Barrierefreiheit gemäß Kapitel 5
- ➔ Programm für verbesserte Fahrgastinformation (bspw. ergänzende Wegweisung an den Haltestellen für eine verbesserte Orientierung)

7.8 Bewertung des Fahrpersonals und der sozialen Standards

In den Vorabbekanntmachungen formulierte Erwartungen an das Fahrpersonal betreffen den regulären Linienbetrieb der Produktkategorien SchnellBus, RegioBus, NachtBus sowie überwiegend die weiteren Angebotsformen im regionalen ÖPNV:

- Die Qualifikation des Fahrpersonals und die Fahr- und Dienstplanung entsprechen den aktuellen Vorschriften, Richtlinien und Gesetzen
- Fahrgäste können sich mit Fragen zum Fahrplan, zum Liniennetz und zu relevanten Anschlussbeziehungen an das Fahrpersonal wenden und bekommen freundliche und kompetente Antworten
- Fahrerinnen und Fahrer verhalten sich Kunden und Verkehrsteilnehmern gegenüber freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit
- Betriebs- und Betreuungspersonal ist durch Dienstkleidung und Accessoires gekennzeichnet

Die Sicherung der Standards erfolgt durch Aus- und Fortbildungsmaßnahmen der Fahrerinnen und Fahrer.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ kein Handlungsbedarf, Fortschreibung des Status quo

7.9 Bewertung der Fahrzeuge

Im Nahverkehrsraum des Kreises Warendorf werden Fahrzeuge von verschiedenen Verkehrsunternehmen, teils als Subunternehmer im Auftrag der konzessionierten Verkehrsunternehmen, eingesetzt. Insgesamt stehen laut den Rückmeldungen der größeren Verkehrsunternehmen 194 Fahrzeuge zur Bedienung der Linien in den Regionalverkehren zur Verfügung. Davon sind:

- Kleinbusse (kleiner als 10 m) (ca. 9 %)
- Midi-Busse (ca. 10m) (ca. 0,5 %)
- Standard-Linienbusse (ca. 12m) (ca. 65 %)
- Busse zwischen 13,5m und 15m (ca. 3 %)
- Gelenkbusse (ca. 18m) (ca. 21 %)
- Weitere (ca. 1,5 %)

Das Durchschnittsalter aller Fahrzeuge liegt bei ca. 10,8 Jahren.

Der Anteil der Fahrzeuge, die zum Analysezeitpunkt im Frühjahr 2017 mit Niederflurtechnik und Rampe ausgestattet sind, beträgt rund 26% (inkl. Low-Entry-Fahrzeuge). Dieser Wert wird aus Gutachtersicht auch für einen eher ländlich geprägten Raum als

unterdurchschnittlich eingeschätzt. Die Rückmeldungen lassen vermuten, dass aber nicht alle Angaben sowie Ausstattungs- und technischen Merkmale in den Fragebögen vollständig ausgefüllt wurden.

Rund ein Drittel aller eingesetzten Fahrzeuge verfügt über eine digitale Fahrgastinformation im Innenraum. In der folgenden Tabelle werden die Ausstattungsmerkmale der vorhandenen Fahrzeuge aufgelistet:

■ **Tabelle 45: Fahrzeugtypen und Ausstattungsmerkmale**

Ausstattungsmerkmal	Kleinbus <10m	Midi-Bus (ca. 10m)	Standard-Linienbus (ca. 12m)	13,5 – 15m-Bus	Gelenkbus (ca. 18m)	Weitere	Gesamtanzahl	Anteil
Niederflurtechnik	-	-	126	4	17	-	147	76,96%
Low-Entry	-	-	7	-	-	-	7	3,66%
Rampe	-	-	28	4	18	-	50	26,18%
Sondernutzungsfläche	-	-	27	4	18	-	49	25,65%
Klimaanlage	-	-	26	4	18	-	48	25,13%
Fahrgastinformation (Anzeige oder Ansage)	-	-	30	4	17	-	51	26,7%
Elektronische Fahrtzielanzeige	-	-	30	4	19	-	53	27,75%

Der Anteil der Fahrzeuge, die über den Umweltstandard Euro IV und besser verfügen, erscheint im Kreis als durchschnittlich (ca. 58%, Euro IV ab 2005).

■ **Tabelle 46: Schadstoffklassifizierung der Fahrzeuge**

EURO-Norm	Anzahl der Fahrzeuge	Anteil
EURO-0	-	0%
EURO-Norm I	-	0%
EURO-Norm II	6	10%
EURO-Norm III	4	6,66%
EURO-Norm IV	10	16,66%
EURO-Norm V	5	8,33%
EEV-Standard	14	23,33%
EURO-Norm VI	21	35%

■ **Tabelle 47: Fahrzeuge mit rechnergestütztem Betriebssystem**

Rechnergestütztes Betriebssystem / Echtzeitdaten	Anzahl der Fahrzeuge	Anteil
RBL / ITCS	50	50%
Bereitstellung Echtzeitdaten	50	50%

Rund 50 % der im Kreis Warendorf eingesetzten Fahrzeuge haben die Voraussetzung zur Bereitstellung von Echtzeitdaten. Die Leitstellen der Verkehrsunternehmen stimmen sich untereinander über Anschlusswünsche der Fahrgäste ab. Wagen-zu-Wagen-Funk ist nicht möglich. Vor allem bei Verspätungen und Fahrtausfällen ist somit die Sicherheit funktionierender Umsteigevorgänge nicht immer gewährleistet (aktuell über Betriebsfunk bzw. betriebliche Anweisungen zur Anschlussaufnahme).

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung des möglichen Einsatzes kleiner Fahrzeuggrößen
- ➔ Prüfung des möglichen Einsatzes von E-Bussen
- ➔ kontinuierlicher Erneuerungsprozess der eingesetzten Fahrzeuge gemäß definierter Qualitätskriterien

7.10 Bewertung des Betriebs- und Störungsmanagements

Betriebliche Defizite entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Erstellung des Nahverkehrsplans bestätigen die Verkehrsunternehmen die Dringlichkeit dieses Themenfeldes. Betriebliche Störungen werden bspw. zu den Linien S20, S30, R11, R13, R22, R32 genannt, die sich größtenteils jedoch auf ein singuläres örtliches bzw. zeitliches Problem beschränken.

Im Kreis Warendorf gibt es in insgesamt in sechs Städten und Gemeinden Busbeschleunigungsmaßnahmen mittels Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, die z. B. an Problempunkten im Straßennetz zu einer Verkürzung der Fahrzeit oder zu einem verlässlichen Betriebsablauf auch bei hohem Verkehrsaufkommen führen können. Einzelne Anlagen gibt es in Ahlen, Beckum, Ennigerloh, Lippstadt, Sendenhorst und Warendorf. Gemäß den Rückmeldungen der Städte und Gemeinden sowie der Verkehrsunternehmen im Rahmen des Beteiligungsprozesses wird darüber hinaus kein weiterer konkreter Handlungsbedarf erkannt. Im Nahverkehrsraum gibt es außer in der Stadt Münster keine eigenständigen Busspuren oder Bustrassen über einen längeren Abschnitt für einen störungsfreien Betrieb im Regionalbusverkehr.

Die RVM kompensiert etwaige Störungen und damit ggf. verpasste Anschlüsse im Sinne der RVM-Anschlussgarantie. Die RVM garantiert den fahrplanmäßigen Anschluss 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 Umstiegshaltestelle steht, wenn der verspätete Bus eintrifft. Der Fahrgast erhält einen Gutschein für das Taxi, welches den Fahrgast zur gewünschten Endhaltestelle befördert.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Ausweitung des Ansatzes der RVM-Anschlussgarantie auf weitere Verknüpfungspunkte und Verkehrsunternehmen

7.11 Bewertung von Information und Vertrieb

Insgesamt sind die Bereiche Information und Vertrieb im Kreis Warendorf positiv zu bewerten. Die gesamte Produktpalette (vgl. Anforderungsprofil Kapitel 6.3.14) wird im Kreisgebiet vorgehalten. Lediglich bei einzelnen Medien besteht Handlungsbedarf:

- Neben einem kreisweiten Liniennetzplan (LNP) wird ein LNP für den Stadtverkehr in der Stadt Ahlen vorgehalten. In den einzelnen Fahrplanbüchern der Städte und Gemeinden ist eine Übersicht über das jeweilige ÖPNV-Angebot enthalten. Insbesondere der kreisweite LNP ist auch durch Ortsunkundige gut zu erschließen. Die Lesbarkeit wird durch die farbliche Hervorhebung von Linien des regionalen ÖPNV, die mit einem vertakteten Angebot verkehren gegenüber grau dargestellten Linien mit unregelmäßigem Angebot und variierenden Fahrtenverläufen gewährleistet. Durch die farbliche Unterscheidung werden Fehlinterpretationen verhindert.
- Im Kreis Warendorf gibt es 10 Fahrpläne. Diese bilden das Fahrtenangebot der 13 Städte und Gemeinden im Schienen- und Busverkehr ab.
- Für kleinere Ortsteile bzw. Dörfer werden Informationsflyer entwickelt, die die Anbindung durch den ÖPNV anschaulich darstellen.
- Positiv anzumerken sind die umfangreichen Informationen, die den Fahrplanbüchern entnommen werden können. Neben einer Linienübersicht und einem Ausschnitt des Liniennetzplans sind weitergehende Informationen zum Tarif (inkl. Preisbesonderheiten bei einzelnen Fahrten im Nahbereich) und auch Kontaktmöglichkeiten bei Rückfragen und Fahrplaninformationen (Schlaue Nummern und Verkehrsunternehmen) dargestellt. Des Weiteren sind ausgewiesene Anschlussmöglichkeiten zum straßen- und schienengebundenen ÖPNV enthalten.
- Für mobilitätseingeschränkte Personen ist der Hinweis „Diese Linie wird durchgehend mit Niederflurbussen befahren“, der bei den entsprechenden Linien aufgeführt ist, sehr wertvoll. Anzustreben wäre darüber hinaus eine Kennzeichnung der barrierefrei / niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Liniennetz bzw. in den Fahrplantabellen, um die Nutzung des ÖPNV für diese Nutzergruppe zu erleichtern.
- Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung ist die internetgestützte Information (auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit im ÖPNV/barrierefreie Mobilitätskette im ÖPNV (vgl. Kapitel 5)) auszubauen. Auf der Internetseite der RVM (www.rvm-online.de) wird eine interaktive Karte des Kreises Warendorf angeboten, die mit der EFA-Verbindungsauskunft verknüpft ist. So wird der Streckenverlauf direkt kartographisch angezeigt, es können allerdings auch Haltestellen in der Karte als Start- oder Zielpunkt einer Fahrt automatisch in die Fahrplanauskunft übernommen werden. Die Karte enthält zudem öffentliche Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Kultur- und Freizeitaktivitäten etc. Weitere Informationen, wie B+R-Plätze, P+R-Plätze und weiteres sollten sukzessive einbezogen werden.
- Das zentrale Angebot und die Vermarktungsdachmarke für Fahrgastinformation, Verbindungsauskunft und Tarifinformationen im Münsterland ist unter www.bubim.de (Bus und Bahn im Münsterland) zu erreichen. Hier sind Liniennetzpläne, Fahrplanauskunft,

Tarifinformationen sowie weitere Service- und zielgruppenorientierte Informationen verkehrsunternehmens- und verkehrsträgerunabhängig zusammengefasst. Es bestehen Weiterleitungen zum Echtzeitabfahrtsmonitor des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) sowie der interaktiven EFA-Verbindungsankunft. Gerade für ländliche Regionen mit vergleichsweise schwer kommunizierbarem Fahrplanangebot bieten die elektronischen Fahrpläne mitunter eine erhebliche Erleichterung in der Angebotsdarstellung. Für viele Verbindungen können die verschiedenen Fahrtmöglichkeiten herausgefiltert werden. Vorteilhaft ist hier, dass auch die BürgerBus-Linien im Fahrplanprogramm eingepflegt sind, so dass hier eine umfassende Informationsmöglichkeit besteht.

- Die ‚Schlaue Nummer‘ ist die zentrale telefonische Anlaufstelle für Informationen und Fahrgastbeschwerden rund um den ÖPNV in NRW und dem Münsterland. Es können rund um die Uhr Fahrplan- und Ticketinformation erfragt werden, auch ist es möglich Beschwerden zu äußern.
- Das Informationsangebot mittels App (Bubim-App) ist positiv hervorzuheben. Besonders vorteilhaft ist auch die Integration einer Funktion als Navigationshilfe per App für Blinde und sehbehinderte Menschen, aber auch mobilitätseingeschränkte Menschen, Senioren, Bus- oder Ortsfremde z. B. wie beim Soester BusGuide, um die Orientierung auf dem Weg zur Haltestelle und im Bus zu erleichtern bzw. zu ermöglichen. Karten, Sprachhinweise und akustische Signale der App helfen bei der Orientierung. Sobald Fahrzeuge mit den entsprechenden technischen Einrichtungen ausgestattet sind, besteht ferner die Möglichkeit, sich die Einfahrt der Busse an der Haltestelle ansagen zu lassen und über eine Servicetaste den Einstiegswunsch an der hinteren Fahrzeughür mit Kinderwagen oder Rollstuhl zu signalisieren. Während der Fahrt kann die App als Fernbedienung für die Haltewunschtaaste dienen. Mit einer verbesserten Fahrgastinformation und einem gesteigerten Sicherheitsgefühl wird die selbstständige und unabhängige Nutzung des Nahverkehrs erleichtert.
- WestfalenBus bietet neben einer Fahrplanauskunft auf der eigenen Homepage noch die App ‚Wohin du willst‘, in die deutschlandweit ÖPNV-, SPNV und Fernverkehrsangebote eingepflegt sind sowie den BusRadar der in Echtzeit Informationen zur Pünktlichkeit der Fahrzeuge gibt.
- Die RVM verfügt neben einer eigenen Internetpräsenz noch über einen Facebook-Account, über den Informationen zu Ticketangeboten, Fahrplanänderungen, Tarifänderungen und Verkehrsmeldungen bereitgestellt werden und der ein Dialogmedium darstellt.

Im Zuge der weiteren Digitalisierung ist der RVM seit September 2016 bei ‚stomt‘ vertreten, einem Tool zum einfachen Feedback zwischen Kunden und Dienstleistern.

Ein weiterer Ausbau der digitalen Präsenz aller Verkehrsunternehmen für die Fahrgastinformation und -bindung ist anzustreben.

Vertrieb

Der Fahrkartenvertrieb im Kreis Warendorf erfolgt nach den Vorgaben im WestfalenTarif über unterschiedliche Bezugswege. Neben dem direkten Erwerb beim Fahrpersonal in den Bussen gibt es außerdem Vorverkaufsstellen in Ahlen, Oelde, Sendenhorst und Beckum, bei denen in der Regel alle Tickets bezogen werden können. Die verschiedenen Tickets und Abo-Angebote können online in verschiedenen Ticketshops auch für das Smartphone erworben werden.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sind die Fahrplantabellen um den Hinweis der barrierefrei ausgestatteten Fahrzeuge, Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte zu ergänzen.
- ➔ Die Schriftgröße und Darstellungsform der Fahrgastinformationen ist auf eine gute Lesbarkeit und Verständlichkeit zu überprüfen.

7.12 Bewertung des Marketings

Der ÖPNV und SPNV in den Münsterlandkreisen wird unter der Dachmarke ‚Bus und Bahn im Münsterland‘ vermarktet. Hierzu gehört ein Layout/Corporate Design für alle Marketingmaßnahmen und Informationsmaterialien wie Liniennetz- und Fahrpläne, Printmedien sowie die Informationsplattform ‚www.bubim.de‘ als zentrale Schnittstelle.

Folgende Beispiele können herangezogen werden, um das Spektrum der Marketingmaßnahmen aufzuzeigen:

■ Plakat- und Printwerbung

Zur Vermarktung neuer und bestehender Produkte wie Tarifen oder Linien werden Prospekte und Plakate verteilt, aber auch über kurz- bis mittelfristige Veränderungen von Linienwegen wird über Printmedien informiert. Um neue und Gelegenheitskunden zu erreichen, werden Neubürger mit Informationsmaterial versorgt und Veranstaltungsverkehre beworben.

■ Direkter Kundenkontakt

Der direkte Kundenkontakt erfolgt durch eigenes Personal. Zu Veranstaltungen, zu denen viele Besucher erwartet werden, wird z. B. ein eigener Infostand aufgebaut.

■ Bewerbung von Freizeitverkehren

Die Linie F1 (Beckum - Ennigerloh - Sendenhorst - Münster-Wolbeck - Münster) (FahrradBus) fährt zwischen Anfang Mai und Anfang Oktober sonn- und feiertags mit Fahrradanhängern, auf denen bis zu 16 Fahrräder Platz finden. Das Marketing für die Angebote richtet sich an die entsprechenden Zielgruppen (Radfahrer, Wanderer, Urlauber in der Region). Es werden Flyer und Plakate erstellt, die auch Hinweise auf das

Ticketangebot enthalten und an die Kommunen und entsprechenden Institutionen (Wandervereine, Campingplätze, Hotels usw.) im Kreis Warendorf verteilt.

Weitere Marketing- und Informationsmaßnahmen sind Haltestellenaushänge zu Linienfahrplänen und Tarifen v. a. in den dichter besiedelten Gebieten. Zudem sollen durch ein aktives Bewerben von Qualitätsversprechen und Freizeitangeboten Nutzungshemmnisse gesenkt werden.

Neben der Dachmarke Bus und Bahn im Münsterland betreiben die Verkehrsunternehmen eigene Aktivitäten im Bereich Marketing und Vertrieb im Kreis Warendorf. Dazu zählen z. B. bei dem kommunalen Verkehrsunternehmen der RVM:

- Zielgruppenorientierte Ansprache junger Mobiler durch moderne Dialogmedien (Facebook und stomt-App), Hinweise auf Preisreduzierung und Aboangebote (z. B. FunTicket) sowie neue Kombiangebote.
- Ansprache von Senioren durch Bewerbung des 2009 im Münsterland/Ruhr-Lippe eingeführten 60plus Abos durch Plakate, Informationsstände und Broschüren.
- Ansprache von Neubürgern, um diese für den ÖPNV zu gewinnen durch die Verteilung von Informationen zum ÖPNV-Angebot über die Einwohnermeldeämter. Zusätzlich wird ein Gutschein für ein Tages- oder 4er Ticket mit ausgegeben.
- Bewerbung von Freizeitverkehren
 Beispiel FahrradBus. Bewerbung der RVM-Linie F1, die zwischen Anfang Mai und Oktober sonn- und feiertags mit Fahrradanhängern für bis zu 16 Fahrräder verkehrt, auf der RVM-Homepage sowie mit Plakaten und Flyern.
 Beispiel ‚StadtLandFluss BUS‘, die kombinierte Bewerbung von Linienverkehren und Freizeitaktivitäten wie Geocaching und Wandern anhand von Routenvorschlägen und Informationsmaterialien.
- Auch DB Westfalenbus bewirbt neben seinem Linienangebot im Kreis Warendorf seine Freizeitverkehre gesondert.
- Beispiel Sicherheit im Bus: Durchführung von „Schulbus-Trainings“⁴⁷
- Bewerbung von Abo-Angeboten sowie die Abonnenten-Kundenbindung
 Neue Abokunden erhalten ein Willkommensschreiben. Alle Abonnenten bekommen zudem im Frühjahr und im Herbst ein persönliches Anschreiben mit Informationen (und meistens mit einer kleinen Überraschung). Abokunden können zusätzlich Rabatte nutzen.
- Aufgrund der verstärkten Zuwanderung hat DB Regio Bus NRW zudem die Broschüre „Unterwegs in NRW“ aufgelegt. In fünf Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch, Arabisch und Farsi) und mit Unterstützung zahlreicher Piktogramme erfahren Flüchtlinge in der Broschüre das Wichtigste zum Thema Bus fahren. Die Broschüre wird kostenfrei an Erstaufnahmeeinrichtungen, caritative Organisationen und Kommunen verteilt.

⁴⁷ Aufklärungsangebot an Schulen, um auf die Gefahren bei der Busnutzung hinzuweisen und um richtiges Verhalten beim Busfahren einzuüben.

Aus der Onlinebefragung der Bürgerinnen und Bürger des Münsterlandes ging hervor, dass der Bekanntheitsgrad und damit die Reichweite von ‚Bus und Bahn im Münsterland‘ weiter auszubauen ist. Marketingmaßnahmen sollten im Layout der Dachmarke „Bus und Bahn im Münsterland“ durchgeführt werden.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Insgesamt liegt eine sehr gute und differenzierte Situation im Bereich der Marketingaktivitäten vor. Diese sind zukünftig weiterzuführen und ggf. in gleicher Art und Weise für neue oder veränderte Mobilitätsprojekt und -produkte umzusetzen.
- ➔ Die Bündelung der Marketingaktivitäten unter der münsterlandweiten Dachmarke, Bus und Bahn im Münsterland‘ ist weiter auszubauen.
- ➔ Intensivierung des unternehmensübergreifenden Marketings

7.13 Bewertung des Tarifs

Im Kreis Warendorf besteht ein ausdifferenziertes Tarif- und Ticketangebot. Das Tarifsortiment des Westfalen-Tarifs das für alle ÖPNV-Angebote im Kreis Warendorf gilt, umfasst neben den Barfahrausweisen (EinzelTicket, 4erTicket und AnschlussTicket) TagesTickets für 1 bzw. 5 Person(en) mit Gültigkeit ab 9 Uhr bzw. am ganzen Betriebstag. Die Zeit Tickets umfassen Wochen-, Monats- und Jahreskarten für Schüler und Jedermann; letztere werden auch als 9 Uhr-Tickets vergünstigt angeboten. Ferner werden SeniorenTickets angeboten sowie eigene Tickets für Jugendliche (FunTicket, gilt einen Monat in einer Stadt oder im gesamten Münsterland, an Schultagen allerdings erst ab 14 Uhr, in Verbindung mit einer Schulwegkarte wird die Zeitbeschränkung aufgehoben; oder als FunAbo).

Darüber hinaus kann im Kreis ein Sozialticket bezogen werden. Die sogenannten MobiTickets sind vergünstigte Abo-Tickets für Empfänger von Sozialleistungen.

Außerdem haben die NRW-weiten Fahrkarten wie SchönerTagTicket etc. auch Gültigkeit im Kreis Warendorf. Darüber hinaus werden JobTickets für Arbeitgeber ausgegeben, die eine ausreichende Zahl an ÖPNV-Abonnenten vorweisen können. Für verschiedene Tickets im Jedermannverkehr gilt als Zusatznutzen die Mitnahme weiterer Personen abends bzw. am Wochenende.

Seit dem 01.08.2017 gilt auch für den Kreis Warendorf der WestfalenTarif. Ziel des WestfalenTarifs ist das Zusammenwachsen der heutigen fünf westfälischen Nahverkehrstarife

- Münsterland-Tarif (in den Kreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt, Warendorf und der Stadt Münster)
- Ruhr-Lippe-Tarif (in den Kreisen Unna, Soest, dem Märkischen Kreis, dem Hochsauerlandkreis und der Stadt Hamm),
- Der Sechser (in den Kreisen Herford, Minden-Lübbecke, Lippe, Gütersloh und der Stadt Bielefeld),

- Hochstift-Tarif (in den Kreisen Paderborn und Höxter) und
- Westfalen-Süd-Tarif (in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe)

zu einem großen Flächentarif. Möglich werden damit z. B. Fahrten von Münster bis Siegen, von Dortmund bis Minden oder von Hagen bis Paderborn in einem Tarif – unter Beseitigung der heutigen inneren Tarifgrenzen in Westfalen.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Das Tarif- und Ticketangebot ist insgesamt als gut und ausreichend differenziert zu bewerten.
- ➔ Übergangstarife etc. wurden durch Einführung des WestfalenTarifs zum 01.08.2017 vereinfacht, somit besteht hier kein Handlungsbedarf.
- ➔ Entwicklung einer Mobilitätskarte (E-Ticket), die den Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, Car-Sharing, Leihfahrräder, Abstellanlagen etc.) gewährleistet und die durchgängige Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote erleichtert.

7.14 Bewertung von Verleihsystemen, Mitnahmeangeboten und Mobilitätsmanagement

CarSharing

Das vorhandene CarSharing-Angebot im Kreis Warendorf hat sich seit dem letzten Jahr deutlich verbessert und für einen ländlich geprägten Kreis mit überwiegend kleinen Städten und Gemeinden einen beachtlichen Stand erreicht. In der Stadt Ahlen hat sich das Carsharing der Stadtwerke etabliert. In Warendorf bietet ein Unternehmen bereits seit einigen Jahren mehrere Fahrzeuge an. Ein anderer Anbieter hat jeweils ein Fahrzeug in der Innenstadt von Beckum, in Oelde am Bahnhof und in Everswinkel als Angebotskomponente der Mobilstation Rad + BUS Mitte stationiert. Zum Februar 2019 wird auch ein Fahrzeug in Sendenhorst als Modul der dortigen Mobilstation angeboten.

Für privates CarSharing sind auf einschlägigen Anbieter-Plattformen einzelne Angebote zu finden. Ein flächendeckendes System ist bisher noch nicht gegeben.

Fahrradverleihsysteme

Im Rahmen des Projektes WAF Rad + BUS wurden vom RVM mit finanzieller Unterstützung des Kreises Warendorf 40 Pedelecs in den Modellkommunen Everswinkel und Sendenhorst zur Verfügung gestellt. Die Bürgerbüros Everswinkel und Sendenhorst stehen hierbei für den Verleih zur Verfügung. Witterungsgeschützte Fahrradparkanlagen, wo auch Privaträder abgestellt werden dürfen, wurden im Rahmen des Projektes in Sendenhorst, Everswinkel und Alverskirchen eingerichtet. Ziel ist eine optimale Ergänzung von Fahrrad und Busverkehr. Die Ausdehnung auf weitere Modellkommunen ist in Planung.

Die Radstationen an den Bahnhöfen Warendorf und Oelde bieten tageweise Leihfahrräder an und ermöglichen somit die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln. Außerdem bietet die Stadtwerke Ahlen GmbH neben dem Car Sharing, den Verleih von E-Bikes, Segways und E-Rollern an.

In nahezu allen Städten und Gemeinden des Kreises ist eine Ausleihe von konventionellen und/oder Elektro-Fahrrädern bei öffentlichen Stellen (z. B. E-Bikes der RWE und der VITALE.NRW-Mitgliedsgemeinden) und privaten Unternehmen (z. B. Fahrradhändler) möglich.

Mobilitätsmanagement

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat im Jahr 2004 ein Netzwerk mit dem Namen „Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ gegründet. Seit 2015 trägt dieses Netzwerk den Namen Zukunftsnetz Mobilität NRW, mit Fachgruppen zu den Handlungsfeldern betriebliches Mobilitätsmanagement, schulisches Mobilitätsmanagement, Verkehrsentwicklungsplan, Mobilstationen, Verkehrssicherheit, Nahmobilität, Mobilität im ländlichen Raum und Kinderwege/Kinderräume. Um die lokalen Aktivitäten zu unterstützen, wurden auf Ebene der verschiedenen Regierungsbezirke Netzwerke aufgebaut, die durch das Ministerium gefördert werden.

Es wurden vier regionale Koordinierungsstellen in Nordrhein-Westfalen eingerichtet, die zur Aufgabe haben, Städte, Gemeinden und Kreise zu unterstützen. Dabei geht es insbesondere um

- die Einrichtung von Arbeitskreisen bzw. Runden Tischen,
- die Empfehlung von Maßnahmen für die lokale Verkehrssicherheitsarbeit,
- die Suche nach erfolgreichen Projekten,
- die Vermittlung von Kontakten zu Referenten und Experten,
- die Vermittlung potenzieller Sponsoren,
- weitere, wertvolle Hinweise zur Verkehrssicherheitsarbeit.

Der besondere Wert des Netzwerks liegt darin, sich nicht allein auf die klassische Verkehrssicherheitsarbeit aus Verbesserung der Infrastruktur, Verkehrserziehung und Verkehrsüberwachung zu beschränken, sondern mit den umfassenden Ansätzen des Mobilitätsmanagements bestimmte Zielgruppen bei ihrer eigenständigen, sicheren und nachhaltigen Mobilität zu unterstützen. Im Fokus des Netzwerks stehen naturgemäß Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen als besonders gefährdete Personengruppen im Straßenverkehr.

Der Kreis Warendorf ist Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW und beschäftigt sich somit bereits seit einigen Jahren damit, die nachhaltige und vernetzte Mobilität zu fördern. Dazu zählen unter anderem Überlegungen, Carsharing zu fördern und die Einrichtung von Dorfautos zu unterstützen, die gemeinschaftlich genutzt werden. Im Rahmen dieses Projektes wurde beispielsweise in Everswinkel eine Mobilstation errichtet, welche als Ergänzung zu den Buslinien S20 und R22, 25 E-Bikes für die erste Meile und letzte Meile in zwei Abstellanlagen zur Verfügung stellt.

Die Stadt Beckum sieht beispielsweise im Rahmen des Projektes Masterplan 100% Klimaschutz vor, die Elektromobilität und den Radverkehr stärker zu fördern. Überlegungen sind beispielsweise eine kostenlose Ladestation für E-Mobilität in der Innenstadt anzubieten, das Car-Sharing auszubauen und ein flächendeckendes Fahrradverleihsystem zu integrieren. In den nächsten vier Jahren soll das Konzept mit dem Ziel, dass Beckum im Jahre 2050 CO₂-neutral ist, entwickelt werden.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Verankerung des Mobilitätsmanagements im NVP als andauernde und langfristige Handlungsaufgabe
- ➔ Ausdifferenzierter Ansatz des Mobilitätsmanagements für unterschiedliche Zielgruppen

7.15 Bewertung des Qualitätscontrollings

Die regelmäßige Ermittlung der relevanten und belastbaren Grundlagendaten ist unabdingbar, um das ÖPNV-System systematisch nach wirtschaftlichen Synergie- und Optimierungseffekten durchleuchten zu können. Dies betrifft nicht nur das Angebot der RVM-Linien, sondern aller Verkehrsunternehmen im Kreis Warendorf.

Ein regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen, des Fahrzeugeinsatzes sowie der Bedienungsformen im ÖPNV stellt die Grundlage der Erfolgskontrolle dar. Untersuchungspunkte sind die Effizienz und die Marktausrichtung (d. h. Markterfolg).

Die Bausteine für ein Qualitätscontrolling sind im Kapitel 6.3.18 dargestellt. Im Zeitraum der letzten Jahre wurden im Bereich des Qualitätscontrollings Kundenzufriedenheitsbefragungen durchgeführt, Linien mit Verkehrsvertrag durch Profitester geprüft und Kundenhinweise aufgenommen.

Die RVM führt alle fünf Jahre eine Erhebung der Kundenzufriedenheit im Personennahverkehr durch.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Weiterentwicklung des Qualitätscontrollings gemäß der in Kapitel 6.3.18 dargelegten Zusammenhänge und Anforderungen.

8 Verkehrsprognose

Die Verkehrsprognose erfolgt für den Kreis Warendorf für das Jahr 2025. Dabei werden die wesentlichen verkehrsrelevanten Entwicklungen im Kreis betrachtet, die Auswirkungen auf die zukünftige Mobilität und Verkehrsnachfragen haben werden.

Für eine Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung kann auf folgende Basisdaten zurückgegriffen werden:

- Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen (kreis- und stadtsspezifisch)
- Mobilitätsbefragung 2015
- Allgemeine zukünftige Entwicklungen bei der Motorisierung der Bevölkerung
- Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden im Kreis Warendorf (Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Infrastruktur)

8.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Abhängig von den verschiedenen datenbereitstellenden Institutionen, dem Prognosezeitpunkt und der etwaigen Berücksichtigung aktueller Entwicklungen (bspw. der starken Zuwanderung in 2015-2016), existieren mittlerweile diverse Bevölkerungsprognosen, mit teilweise sehr unterschiedlichen Ergebnissen. So wird bspw. in älteren Studien in der Regel noch von einer stärkeren Schrumpfung ausgegangen als dies in den aktuellsten Prognosen der Fall ist. Daher kann im Folgenden nur eine Tendenz der Bevölkerungsentwicklung beschrieben werden.

Die Bevölkerungsprognose des Landes NRW für den Kreis Warendorf sieht einen Rückgang der Bevölkerung bis 2025 um 0,5 % vor. Dies entspricht einem Bevölkerungsrückgang von ca. 1.000 Einwohnern. Dabei sind die Entwicklungsperspektiven der Städte und Gemeinden voneinander abweichend. Für Ostbevern, Everswinkel, Sendenhorst, Telgte und Drensteinfurt, allesamt im westlichen Kreisgebiet gelegen und direkt an Münster angrenzend, wird eine Zunahme der Bevölkerung vorausgesagt. Auch für Oelde und Sassenberg wird eine Zunahme der Bevölkerung prognostiziert. Für die weiteren Städte und Gemeinden wird mit Bevölkerungsverlusten gerechnet.

Für alle Kommunen gilt dabei, dass als eine Folge des demografischen Wandels der Anteil an Menschen über 65-Jahre zunehmen wird, also auch das Durchschnittsalter der Bevölkerung des Kreises Warendorf ansteigen wird (siehe Karten A-15 und A-16).

■ **Tabelle 48: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2017 - 2025**

Stadt/ Gemeinde	Bevölkerung 2017	Bevölkerung 2025	Entwicklung 2017 bis 2025 in Prozent
Ahlen	51.617	50.783	-1,6
Beckum	35.628	34.488	-3,3
Beelen	6.171	6.012	-2,6
Drensteinfurt	15.646	16.716	+6,4
Ennigerloh	19.317	18.686	-3,4
Everswinkel	9.582	10.054	+4,7
Oelde	29.391	29.610	+0,7
Ostbevern	10.756	11.183	+3,8
Sassenberg	36.486	33.993	-6,8
Sendenhorst	13.005	13.328	+2,4
Telgte	19.126	19.436	+1,6
Wadersloh	12.224	11.939	-2,4
Warendorf	36.486	35.352	-3,2
Kreis Warendorf	272.892	271.580	-0,5

Quelle: IT.NRW (2016): Fortschreibung auf Basis der Volkszählung 1987 und Gemeindemodellrechnung

Neben der absoluten Bevölkerungsvorausberechnung für die Städte und Gemeinden, spielt insbesondere die Altersklassenentwicklung eine wichtige Rolle. Diese Betrachtungsweise dient der Abschätzung der zukünftigen ÖPNV-Nachfrage durch die verschiedenen Gruppen und bildet somit eine Grundlage für eine spätere Angebotsausgestaltung.

Zusammenfassend lässt sich über alle Städte und Gemeinden hinweg eine Tendenz ablesen:

- Die jüngeren Altersgruppen und damit die für den ÖPNV bedeutende Gruppe der Schülerinnen und Schüler wird in allen Städten und Gemeinden im Kreisgebiet trotz Zuwanderung und aktuell höheren Geburtenraten zukünftig rückläufig sein.
- Ebenfalls wird die Gruppe der „Hochmobilen“ (ca. 18-30-Jährige) in allen Städten und Gemeinden des Kreises kleiner werden.
- Die Bevölkerung zwischen 40 und 65 Jahren nimmt an der Gesamtbevölkerung im Kreis Warendorf den größten Teil ein.
- Bei der Gruppe der über 65-Jährigen wird kreisweit zukünftig ein deutlicher Anstieg zu erwarten sein.

8.2 Siedlungserweiterungen und Gewerbeflächenenerweiterungen

Bei der Befragung der Städte und Gemeinden (Stand 3. Quartal 2016) im Kreis Warendorf wurden folgende Planungsvorhaben von Flächenentwicklungen bis 2025 gemeldet:

Siedlungsflächenentwicklung:

- Neuplanung von ca. 1.800 Wohneinheiten kreisweit
- Entspricht ca. 91 ha

Die größten Projekte sind dabei:

- Drensteinfurt, Bebauungsplan westlich der Konrad-Adenauer-Str.: ca. 150 Wohneinheiten
- Sendenhorst-Albersloh, Wohngebiet Kohkamp: ca. 160 Wohneinheiten
- Warendorf, Wohnbauentwicklung nördlich der Milter Str.: ca. 500 Wohneinheiten
- Everswinkel Süd, K19: ca. 150 zusätzlich Bauplätze
- Ostbevern: ca. 580 Wohneinheiten
- Oelde, südlich der Ostenfelder Str.: ca. 6,6 ha Bauland
- Telgte Süd: 11,5 ha Bauland
- Sassenberg, südlich der Christian-Rath-Straße: 10,5 ha Bauland

Gewerbeflächenentwicklung im Kreis Warendorf bis 2025:

- Insgesamt ca. 31,5 ha kreisweit

Die größten Projekte dabei sind:

- Everswinkel, Erweiterung des Gewerbegebiets Grothues: ca. 6 ha
- Oelde, Erweiterung des Gewerbegebiets A2: ca. 1,8 ha
- Ostbevern: ca. 11,5 ha

8.3 Entwicklung des Arbeitsmarktes

Die Arbeitslosenquote im Kreis Warendorf hat sich seit 2005 nahezu halbiert (5,0 % im April 2018), womit sich die Arbeitslosenquote im Kreis Warendorf nachhaltig besser entwickelt als der Landesdurchschnitt NRW⁴⁸. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nahm zwischen 2007 und 2017 von 77.376 auf 89.501 zu⁴⁹. Es zeigt sich somit eine sehr positive Beschäftigungsentwicklung in den letzten zehn Jahren.

Langfristig muss folgenden Aspekten im Hinblick auf eine zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV im Kreis Warendorf Beachtung geschenkt werden:

- Aufgrund der Attraktivität des Kreises als Wohnstandort werden die Siedlungsflächen weiter zunehmen.
- Verstärkte Zusammenarbeit kleiner und mittelständischer Unternehmen (KMU) mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen, wodurch mehr Menschen (auch von außerhalb des Kreises) mit differenzierten Anforderungen und Wünschen bei der Verkehrsmittelwahl in Erscheinung treten werden.
- Das Potenzial an Schülerinnen und Schülern für Ausbildung und Studium geht langfristig zurück, da diese Gruppen zukünftig einen geringeren Anteil an der Gesamtbevölkerung einnehmen werden.
- Es gibt teilweise deutliche Unterschiede bei den Jahreseinkommen innerhalb des Kreisgebietes und zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden. Dies hat Einfluss auf die Kaufkraft und somit auch auf das verfügbare Budget für Zwecke der Mobilität.
- Der Kreis Warendorf hat 2016 ein negatives Pendlersaldo (ca. 22.500 mehr Aus- als Einpendler)⁵⁰
- Wie in der Raumstrukturanalyse dargestellt, finden Gewerbeflächenentwicklungen im Kreisgebiet an unterschiedlichen Orten gleichzeitig statt. Nicht immer kann bei der Planung der Gewerbeflächen der Anschluss an den ÖPNV berücksichtigt werden. Die damit einhergehende Entwicklung und Umverteilung von Arbeitsplätzen spielen somit auch eine Rolle für das Verkehrsgeschehen und für das zukünftige ÖPNV-Angebot.

Die dargestellten Aspekte zeigen auf, dass die Arbeitsplatzmobilität heute schon von besonderer Bedeutung im Kreis Warendorf ist. Durch etwaige Veränderungen der Arbeitsplatzstandorte (Erweiterungen, Umzüge, Schließungen etc.) sind sowohl Arbeitnehmer als Arbeitgeber darauf angewiesen, dass eine hohe Flexibilität bei der Erreichbarkeit der unterschiedlichen Arbeitsplatzstandorte auch abseits des MIV gewährleistet wird.

48 vgl. Landesdatenbank NRW, Arbeitslosenquote – kreisfreie Städte und Kreise zum 30.04.

49 vgl. Landesdatenbank NRW, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Arbeitsort) zum 31.03.

50 vgl. Landesdatenbank NRW, Pendlerbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter zum 30.06.

8.4 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur

Einzelhandel

Im Kreis Warendorf sind in den kommenden Jahren Erweiterungen im Bereich der Einzelhandelsstandorte vorgesehen, die jedoch ausschließlich von lokaler Bedeutung sind. Bestehende bzw. in den letzten Jahren fertiggestellte Projekte wurden im Rahmen der Raumstrukturanalyse aufgenommen und sind entsprechend in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

Entwicklung im Bereich Freizeit und Tourismus

Wesentliche Erweiterungen im Bereich von Freizeit-, Sport und Erholungsanlagen sowie im Bereich des Tourismus sind nicht geplant. Bestehende bzw. in den letzten Jahren fertiggestellte Projekte wurden im Rahmen der Raumstrukturanalyse aufgenommen und sind entsprechend in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

8.5 Abschätzung der zukünftigen Nachfrageentwicklung im ÖPNV

- Schulstandortverlagerungen, Schulschließungen bzw. Schulzusammenlegungen führen zu einer hohen Dynamik im Schulbereich. Die Fahrten im Schulverkehr ändern sich jedoch nicht zwangsläufig mit der Schülerentwicklung an einzelnen Standorten. Durch die Veränderung der Schullandschaft sind Anpassungen auf den Schulverkehrsrelationen notwendig und können sogar zu zusätzlichen Beförderungsbedarfen bzw. zu längeren Reiseweiten führen.
- Bei neueren Trendbetrachtungen ist auffällig, dass die hochmobile Altersgruppe der 19-25-Jährigen sich aktuell durch einen rückläufigen Pkw-Besitz auszeichnet. Dieser Effekt ist in den Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es notwendig, dass sich der ÖPNV auch auf diese, zahlenmäßig kleine Gruppe einstellt, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt.
- Die Zunahme der Erwerbstätigen insgesamt sowie der Teilzeitbeschäftigten und die weitere Ausbreitung flexibler Arbeitszeiten werden die Verkehrsspitzen im Berufsverkehr weiter abflachen.
- Durch die bereits heute schon starke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit; in sich sehr differenziert zu betrachtende Altersgruppe) wird auf der einen Seite der Freizeitverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen. Neben der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV werden auch in den Bereichen der Fahrplaninformationen und des Fahrscheinvertriebs, bei der Ausgestaltung der zu bedienenden Quellen und Ziele und des Fahrplanangebots Anpassungen notwendig werden.

Bezogen auf das Nachfragepotenzial der über 60-jährigen für den ÖPNV, sind folgende generellen Aussagen festzuhalten:

- Das Fahrgastaufkommen der Senioren ist in den vergangenen Jahren – trotz demografischen Wandels und attraktiver Seniorentickets – zurückgegangen, weil Senioren länger den eigenen PKW nutzen.
- „Silver-Agers“ stellen für den ÖPNV eine interessante Kundengruppe dar. Sie sind frei in ihrer Verkehrsmittelwahl und ein Großteil ihrer Wege sind dem Freizeitverkehr zuzurechnen. Damit sind sie nicht (zwangsläufig) zeitgleich zu den Hauptaufkommenszeiten des Berufs- und Ausbildungsverkehrs Fahrgäste des ÖPNV. Aufgrund der Wahlfreiheit wird jedoch ein zum MIV konkurrenzfähiges Angebot benötigt, da bspw. der Komfort einen hohen Stellenwert innerhalb dieser Gruppe einnimmt.

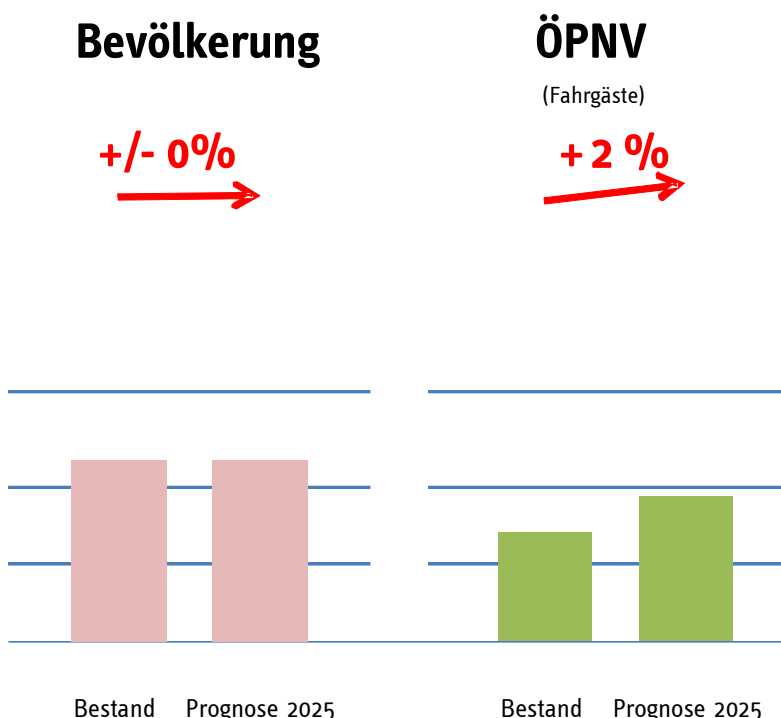
8.6 Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2025 (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen im öffentlichen Verkehr)

- Die Bevölkerungsentwicklung im Kreis Warendorf wird zu Veränderungen der Verkehrsbedürfnisse führen. Die Lage des Kreises Warendorf, vor allem mit der räumlichen Nähe zu Münster, Bielefeld und dem Ruhrgebiet, führt zu vielfältigen und intensiven überregionalen Verkehrsverflechtungen. So haben bspw. Münster, Bielefeld und Hamm als angrenzende große Städte eine hohe Bedeutung für den Kreis Warendorf: Sie sind Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstleistungszentren. Es bestehen somit bedeutende regionale bzw. interkommunale Verflechtungen. Die Anziehungskraft der Zentren führt zu stärkeren Verkehrsbeziehungen und zu einer entsprechenden Verkehrsnachfrage. Kreisgrenzen überschreitende Verkehre werden zukünftig noch an Bedeutung gewinnen, die Personenkilometer auf diesen Relationen in Summe zunehmen.
- Art und Ort der Entwicklung neuer Siedlungs- und Gewerbeflächen bestimmen maßgeblich das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner und Nutzer dieser Flächen. Einen Bedeutungsüberschuss haben dabei naturgemäß die einwohnermäßig großen Städte. Zukünftig verstärkte Pendelbeziehungen zwischen den Städten und Gemeinden mit Bedeutungsüberschuss und den vom demografischen Wandel stärker betroffenen Städten und Gemeinden im Kreis Warendorf erscheinen sehr wahrscheinlich.
- Ahlen, Beckum, Oelde und Warendorf haben heute schon eine sehr hohe Bedeutung für alle weiteren Städte und Gemeinden im Kreisgebiet. Es ist davon auszugehen, dass die verkehrlichen Beziehungen in Richtung der vier Städte zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen werden und dabei der ÖPNV in seiner Funktion ebenfalls eine zunehmend wichtigere Rolle einnehmen wird.
- Der Pkw nimmt im Status quo eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität im Kreisgebiet ein und wird auch in den kommenden Jahren weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Jedoch zeichnet sich der allgemeine Trend in der Mobilitätsnachfrage aktuell durch einen zunehmend pragmatischeren Umgang mit dem Auto – insbesondere bei

jüngeren Menschen sowie in größeren Städten – aus. Der Führerschein ist in Regionen mit guten ÖPNV Verbindungen längst kein Muss mehr und der eigene Pkw als Statussymbol hat in vielen Bevölkerungskreisen nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor wenigen Jahren. Indiz für diese Entwicklungen sind unter anderem die abnehmende Führerscheinquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern. „Nutzen statt Besitzen“ ist ein weiterer Trend, der die gesellschaftliche Rolle des Besitzes eines eigenen Autos schwächt und die Bedeutsamkeit des ÖPNV stärkt.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen werden folgende Abschätzungen für die zukünftige Verkehrssituation getroffen:

■ **Abbildung 10: Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2025 im Kreis Warendorf**



Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Bevölkerung im Kreis Warendorf zunächst weitgehend stabil bleiben wird. Die Gesamtanzahl der Wege wird entsprechend annähernd konstant bleiben. Jedoch wird die Verkehrsleistung in Personenkilometern zunehmen, da ältere Menschen länger mobil sind und im Rahmen von Strukturänderungen z. B. von Pendlern tendenziell längere Wege zurückgelegt werden. Bezogen auf die Fahrgastzahlen im ÖPNV bedeuten diese Veränderungen, dass es angesichts einer höheren ÖPNV-Akzeptanz zu einer Zunahme von Fahrgästen kommen wird. Abgeschätzt wird ein kontinuierlicher Anstieg von rund 2 %.

Teilbaustein B

Maßnahmenkonzept und Vergabe

9 Maßnahmenkonzeption

Das ÖPNV-Angebot im Kreis Warendorf ist überwiegend als gut zu bewerten. Bestehende Strukturen sind unter Berücksichtigung der in den Entwicklungszielen definierten Standards zu optimieren und weiterzuentwickeln. 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 der Städte und Gemeinden und Hinweise der beteiligten Planungspartner Berücksichtigung. Die Hinweise und Anregungen aus der Bürgerbeteiligung wurden ebenfalls geprüft und – soweit möglich – bei den Maßnahmen berücksichtigt.

In der Maßnahmenkonzeption werden die einzelnen Maßnahmen getrennt nach verschiedenen Handlungsfeldern dargestellt. Diese sind:

- Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung analog des Vorgehens in der Angebotsanalyse mit den Kriterien Erschließungsqualität, Bedienungsqualität und Verbindungsqualität.
- Infrastruktur und Betrieb
- Fahrgastinformation und Marketing
- Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle
- Weitere Handlungsfelder

Es werden **Maßnahmen und Prüfaufträge** 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.

Es werden Maßnahmen für die Bereiche abgeleitet, in denen ein besonders starkes Abweichen vom geforderten Qualitätsstandard erkennbar ist, wo 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 2 Jahre) evaluiert werden. Die Evaluation der Maßnahmen dient der Überprüfung der Akzeptanz von Veränderungen im ÖPNV-Angebot durch die Fahrgäste, aber auch der Prüfung der betrieblichen Umsetzbarkeit der Änderungen. Ein mögliches Gegensteuern und rechtzeitiges Anpassen der Maßnahmen werden hierdurch ermöglicht.

Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Mit den im Folgenden aufgezeigten Maßnahmen gehen tlw. gesteigerte 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. Für die Umsetzung der Maßnahmen sind gesonderte Beschlüsse in den politischen Gremien des Kreises erforderlich.

9.1 SPNV-Angebot und -Infrastruktur

Auf der Grundlage der Nahverkehrspläne der NWL-Mitgliedsverbände (Zweckverbände 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 Warendorf ist der SPNV mit den Angeboten auf dem ‚Rhein-Weser-Express‘, ‚Rhein-Münsterland-Express‘, der ‚Teuto-Bahn‘, ‚Der Warendorfer‘ und der Ems-Börde-Bahn‘ 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 (siehe auch Karte B-1). 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. Diese Prüfaufträge

beziehen sich auf Untersuchungsgegenstände im Verkehrsraum des Kreises Warendorf, aber auch auf Relationen in die benachbarten Verkehrsräume.

■ **Tabelle 49: Maßnahmenübersicht Kreis Warendorf**

Linie	Maßnahmen
R23	Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie R23 zur Stärkung der Relation Everswinkel – Warendorf insbesondere an Sonn- und Feiertagen
R22	Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie R22 zur Stärkung der Relation Everswinkel – Münster an Sonn- und Feiertagen
R61/62	Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie R61/62 zur Stärkung der Relation Ennigerloh – Beckum insbesondere an Sonn- und Feiertagen
S35	Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie S35 zur Stärkung der Relation Warendorf – Ahlen (– Dortmund – Essen – Düsseldorf) Montag – Freitag in den nachfragestarken Zeiten
R13	Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie R13 zur Stärkung der Relation Ostbevern – Telgte am Samstag
R14	Einrichtung von 12 Fahrten auf der Linie R14 als TaxiBus zur Stärkung der Relation Ostbevern – Warendorf an Sonn- und Feiertagen
R73	Einrichtung von 10 zusätzlichen Fahrten auf der Linie R73 zur Stärkung der Relation Wadersloh - Lippstadt
R55	Einrichtung von 12 zusätzlichen TaxiBus-Fahrten auf der Linie R55 zur Stärkung der Relation Sendenhorst – Ahlen an Sonn- und Feiertagen
R54	Einrichtung von 4 zusätzlichen Fahrten auf der Linie R54 zur Stärkung der Relation Drensteinfurt – Ahlen
R63	Einrichtung von 12 Fahrten auf der Linie R63 zur Stärkung der Relation Ennigerloh – Warendorf an Sonn- und Feiertagen als TaxiBus
S30, R55, R33, R32, TaxiBus	Angebotsverbesserung Sendenhorst - Münster nach WLE-Reaktivierung

9.2.1 Detaillierte Maßnahmenbeschreibung

ML-I	Maßnahme: Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie R23 zur Stärkung der Relation Everswinkel – Warendorf insbesondere an Sonn- und Feiertagen
Hintergrund: • Linie R23 setzt am Samstag in Freckenhorst Landvolkshochschule ein • S20 Warendorf – Everswinkel – Münster verkehrt nicht am Sonntag • Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster insbesondere am Sonntag durch Verknüpfung in Everswinkel mit R22 (siehe Maßnahme II zur Linie R22) • Verbesserte Erreichbarkeit des Bahnhofs in Warendorf	
Planungsansatz und Bewertung: <u>Einrichtung von zusätzlichen Fahrten Linie R23: Warendorf – Everswinkel (Achse):</u> • Linienweg: Warendorf Bf. – Freckenhorst Mitte – Everswinkel Rad+BUS • Einsetzen/Führung aller 11 Fahrten am Samstag ab/bis Warendorf Bf. statt ab/bis Freckenhorst Landvolkshochschule • Einrichtung von zusätzlichen 10 Fahrten⁵¹ an Sonn- und Feiertagen ○ 10:29 Uhr ab Warendorf und 10:04 Uhr ab Everswinkel ○ 12:29 Uhr ab Warendorf und 12:04 Uhr ab Everswinkel ○ 14:29 Uhr ab Warendorf und 14:04 Uhr ab Everswinkel ○ 16:29 Uhr ab Warendorf und 16:04 Uhr ab Everswinkel ○ 19:29 Uhr ab Warendorf und 18:04 Uhr ab Everswinkel + ca. 12.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Achse + Verknüpfung mit Linie R22 Münster – Everswinkel	
Verkehrliche Bewertung: + Zusätzliches Fahrtenangebot im ÖPNV + Ersatz von Verkehren im Privat-Pkw + Stärkung der Relation Warendorf – Freckenhorst – Everswinkel + Stärkung des Bahnhaltes in Warendorf + Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster + Abdeckung aller Verkehrszwecke und Funktionen + Angebot im Freizeitverkehr	
Wirtschaftliche Bewertung: ■ + ca. 12.000 Kilometer/Jahr	
Beteiligte: ZVM Bus, Kostenträger: Kreis Warendorf, Konzessionär: RVM	
Umsetzung: Mittelfristige Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2020/21	

⁵¹ Angegebene Fahrtenzahlen geben jeweils die Gesamtzahl der Fahrten an, bestehend aus Hin- und Rückfahrten. Entspricht 5 Hin- und 5 Rückfahrten.

ML-II	Maßnahme: Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie R22 zur Stärkung der Relation Everswinkel – Münster an Sonn- und Feiertagen
Hintergrund: • Stärkung der Relation Everswinkel – Münster am Sonntag • Verbesserte Erreichbarkeit der Freizeit- und Kultureinrichtungen in Everswinkel und Münster • Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster aus Warendorf und Freckenhorst am Sonntag durch Verknüpfung in Everswinkel mit R23 (siehe Maßnahme ML-I zur Linie R23)	
Planungsansatz und Bewertung: Einrichtung von zusätzlichen Fahrten Linie R22: Everswinkel – Wolbeck – Everswinkel (Achse): • Linienweg: Everswinkel Rad+BUS – Wolbeck – Münster Hbf • Einrichtung von zusätzlichen 10 Fahrten an Sonn- und Feiertagen ○ 10:45 Uhr ab Everswinkel und 10:35 Uhr ab Münster ○ 12:45 Uhr ab Warendorf und 13:35 Uhr ab Münster ○ 14:45 Uhr ab Warendorf und 15:35 Uhr ab Münster ○ 16:45 Uhr ab Warendorf und 17:35 Uhr ab Münster ○ 19:45 Uhr ab Warendorf und 19:35 Uhr ab Münster + ca. 12.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Achse + Verknüpfung mit Linie R23 Everswinkel – Warendorf	
Verkehrliche Bewertung: + Zusätzliches Fahrtenangebot im ÖPNV + Ersatz von Verkehren im Privat-Pkw + Stärkung der Relation Everswinkel – Wolbeck – Münster + Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster aus Everswinkel, durch Verknüpfung mit der Linie R23 aber auch aus Warendorf (Maßnahme ML-I) + Abdeckung aller Verkehrszwecke und Funktionen + Angebot im Freizeitverkehr	
Wirtschaftliche Bewertung: ■ + ca. 12.000 Kilometer/Jahr	
Beteiligte: ZVM Bus, Kostenträger: Kreis Warendorf, Konzessionär: RVM	
Umsetzung: Mittelfristige Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2020/21	

ML-III	Maßnahme: Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie R61/62 zur Stärkung der Relation Ennigerloh – Beckum insbesondere an Sonn- und Feiertagen
	Hintergrund: • Stärkung der Relation Ennigerloh – Neubeckum – Beckum am Samstagabend und am Sonntagvormittag • Verbesserte Erreichbarkeit von Ennigerloh und Beckum • Verbesserung der Erreichbarkeit von Neubeckum Bahnhof
	Planungsansatz und Bewertung: <u>Einrichtung von zusätzlichen Fahrten Linie R61/62: Ennigerloh – Neubeckum – Beckum (Achse):</u> • Linienweg: Ennigerloh Markt – Neubeckum Bahnhof – Beckum Busbahnhof • Einrichtung von zusätzlich 1 Fahrt Beckum – Neubeckum – Ennigerloh am Samstagabend ○ 18:24 Uhr ab Beckum • Einrichtung von zusätzlichen 6 Fahrten an Sonn- und Feiertagen ○ 09:00 Uhr ab Beckum und 09:32 Uhr ab Ennigerloh ○ 11:00 Uhr ab Beckum und 11:32 Uhr ab Ennigerloh ○ 13:00 Uhr ab Beckum und 13:32 Uhr ab Ennigerloh + ca. 5.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Achse
	Verkehrliche Bewertung: + Zusätzliches Fahrtenangebot im ÖPNV + Ersatz von Verkehren im Privat-Pkw + Stärkung der Relation Ennigerloh – Neubeckum - Beckum + Verbesserung der Erreichbarkeit Neubeckum Bahnhof + Abdeckung aller Verkehrszwecke und Funktionen
	Wirtschaftliche Bewertung: ■ + ca. 5.000 Kilometer/Jahr
	Beteiligte: ZVM Bus, Kostenträger: Kreis Warendorf, Konzessionär: RVM
	Umsetzung: Mittelfristige Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2020/21

ML-IV	Maßnahme: Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie S35 zur Stärkung der Relation Warendorf – Ahlen (– Dortmund – Essen – Düsseldorf) Montag – Freitag in den nachfragestarken Zeiten
Hintergrund: • Stärkung der zentralen Nord-Süd-Verbindung des Kreises • Positive Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der S35 • Verbessertes Angebot insbesondere für Berufspendler • Verbesserte Bus-Schiene-Verknüpfung • Aufgreifen der Anregungen aus den verschiedenen Beteiligungsformaten	
Planungsansatz und Bewertung: <u>Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie S35: Warendorf – Ahlen (Hauptverbindung):</u> • Linienweg: Warendorf – Freckenhorst – Tönnishäuschen – Ahlen (unverändert) • Einrichtung von zwei zusätzlichen Fahrten Mo – Fr in der HVZ ○ Eine Fahrt zwischen 06-08 Uhr ab Warendorf ○ Eine Fahrt zwischen 17-19 Uhr ab Ahlen • Einrichtung als Probebetrieb für 2 Jahre mit laufender Erhebung der Nutzerzahlen + ca. 13.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)	
Verkehrliche Bewertung: + Zusätzliches Fahrtenangebot im ÖPNV + Ersatz von Verkehren im Privat-Pkw + Verbesserung der Fahrmöglichkeiten insbesondere für Berufspendler ins bzw. aus dem Ruhrgebiet + Hebung von Nachfragepotenzialen im ÖPNV	
Wirtschaftliche Bewertung: ■ + ca. 13.000 Kilometer/Jahr	
Beteiligte: ZVM Bus, Kostenträger: Kreis Warendorf, Konzessionär: VG Breitenbach	
Umsetzung: Kurzfristige Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2019/20	

ML-V	Maßnahme: Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie R13 zur Stärkung der Relation Ostbevern – Telgte am Samstag
Hintergrund: • Linie R13 verkehrt am Samstag ab 14 Uhr im T120 • Verbesserte Erreichbarkeit am Samstagnachmittag von Telgte sowie Ostbevern • Verbesserte Erreichbarkeit des Bahnhofs in Telgte • Verbesserte Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster und der Kreisstadt Warendorf am Samstag durch Verknüpfung mit RB67 in Telgte	
Planungsansatz und Bewertung: <u>Einrichtung von zusätzlichen Fahrten Linie R13: Telgte – Ostbevern (Hauptverbindung):</u> • Linienweg: Telgte Bahnhof – Telgte Rathaus/Baßfeld – Westbevern Kirche – Ostbevern Kirche • Einrichtung von zusätzlichen 8 Fahrten am Samstag ○ 06:57 Uhr ab Ostbevern und 07:36 Uhr ab Telgte ○ 14:57 Uhr ab Ostbevern und 15:36 Uhr ab Telgte ○ 16:57 Uhr ab Ostbevern und 17:36 Uhr ab Telgte ○ 18:57 Uhr ab Ostbevern und 19:36 Uhr ab Telgte + ca. 5.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Hauptverbindung + Verknüpfung mit RB67 Münster – Telgte – Warendorf Der Verkehr auf der Linie R13 wird aktuell eigenwirtschaftlich erbracht. Die vorgeschlagene Maßnahme kann während der laufenden Liniengenehmigung nur auf Initiative und im Einvernehmen mit dem Verkehrsunternehmen umgesetzt werden. Kann kein Einvernehmen erzielt werden, ist eine Realisierung erst nach Ablauf der Konzessionen möglich.	
Verkehrliche Bewertung: + Zusätzliches Fahrtenangebot im ÖPNV + Ersatz von Verkehren im Privat-Pkw + Stärkung der Relation Ostbevern – Telgte + Stärkung des Bahnhaltes in Telgte + Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster und der Kreisstadt Warendorf + Abdeckung aller Verkehrszwecke und Funktionen	
Wirtschaftliche Bewertung: ■ + ca. 5.000 Kilometer/Jahr	
Beteiligte: ZVM Bus, Kreis Warendorf; Kostenträger: eigenwirtschaftlicher Verkehr, Konzessionär: WB Westfalen Bus	
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2020/21; da eigenwirtschaftlicher Verkehr alternativ bei Neuvergabe des Linienbündels Anfang 2022.	

ML-VI	Maßnahme: Einrichtung von 12 zusätzlichen Fahrten auf der Linie R14 als TaxiBus zur Stärkung der Relation Ostbevern – Warendorf an Sonn- und Feiertagen
Hintergrund: • R14 verkehrt am Sonntag nicht • Stärkung der Relation Ostbevern – Warendorf am Sonntag • Verbesserte Erreichbarkeit der Freizeitziele im Korridor Ostbevern – Warendorf • Verbesserte Erreichbarkeit des Bahnhofs in Warendorf	
Planungsansatz und Bewertung: <u>Einrichtung von zusätzlichen Fahrten Linie R14: Ostbevern – Milte – Warendorf (Hauptverbindung):</u> • Linienweg: Ostbevern Kirche – Ostbevern Schirl – Warendorf Milte – Warendorf Bahnhof • Einrichtung von zusätzlichen 12 Fahrten Ostbevern – Milte - Warendorf an Sonn- und Feiertagen als TaxiBus ○ 08:54 Uhr ab Ostbevern und 09:35 Uhr am Warendorf ○ 10:54 Uhr ab Ostbevern und 11:35 Uhr am Warendorf ○ 12:54 Uhr ab Ostbevern und 13:35 Uhr am Warendorf ○ 14:54 Uhr ab Ostbevern und 15:35 Uhr am Warendorf ○ 16:54 Uhr ab Ostbevern und 17:35 Uhr am Warendorf ○ 18:54 Uhr ab Ostbevern und 19:35 Uhr am Warendorf + ca. 7.500 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer bei einem Abrufungsgrad von 50 %) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Hauptverbindung Der Verkehr auf der Linie R14 wird aktuell eigenwirtschaftlich erbracht. Die vorgeschlagene Maßnahme kann während der laufenden Liniengenehmigung nur auf Initiative und im Einvernehmen mit dem Verkehrsunternehmen umgesetzt werden. Kann kein Einvernehmen erzielt werden, ist eine Realisierung erst nach Ablauf der Konzessionen möglich.	
Verkehrliche Bewertung: + Zusätzliches Fahrtenangebot im ÖPNV + Ersatz von Verkehren im Privat-Pkw + Stärkung der Relation Ostbevern – Milte – Warendorf + Anbindung des St. Josefs-Hospitals in Warendorf am Sonntag + Stärkung der Bus/Bus-Verknüpfung am Bahnhof Warendorf + Abdeckung aller Verkehrszwecke und Funktionen	
Wirtschaftliche Bewertung: ■ + ca. 7.500 Kilometer/Jahr (bei einem Abrufungsgrad von 50 %)	
Beteiligte: ZVM Bus, Kreis Warendorf; Kostenträger: eigenwirtschaftlicher Verkehr, Konzessionär: WB Westfalen Bus	
Umsetzung: Kurzfristige Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2019/20; da eigenwirtschaftlicher Verkehr alternativ bei Neuvergabe des Linienbündels Anfang 2022.	

ML-VII	Maßnahme: Einrichtung von 10 zusätzlichen Fahrten auf der Linie R73 zur Stärkung der Relation Wadersloh - Lippstadt
	Hintergrund: • Stärkung der Relation Wadersloh – Lippstadt • Verbesserte Erreichbarkeit der Arbeitsplatz-, Gesundheits-, Freizeit- und Bildungseinrichtungen in Lippstadt Mo-Fr • Verbesserung der Erreichbarkeit von Lippstadt am Sonntag • Eine Änderung des Fahrtweges der Linien R73 von Wadersloh über Bad Waldliesborn nach Lippstadt ist aus nachfolgenden Gründen planerisch und verkehrlich nicht sinnvoll. Eine Verswenkung des Fahrweges der Linie R73 hätte Auswirkungen: ○ Anbindung des Evangelischen Gymnasium an der Beckumer Straße in Lippstadt, das derzeit von über 70 SchülerInnen besucht wird, für die auf Hin- und Rückfahrt eine direkte Anbindung zu gewährleisten ist ○ Anbindung der Hella-Werke: Für Mitarbeiter aus dem Kreis Warendorf für die Erreichbarkeit ihrer Arbeitsstätte ○ Die Linie R73 erschließt in Lippstadt die Barbarossastraße und nimmt somit Stadtverkehrsfunktionen wahr. Bei Aufgabe des Fahrweges der Linie R73 über Cappel müsste hier eine Ersatzlösung gefunden werden ○ Die Lippstädter StadtBus-Linie C3 von und nach Cappel verkehrt am Samstag-nachmittag und am Sonntag nicht, da die R73 diese Funktion übernimmt. Würde die R73 auf diesem Abschnitt entfallen, so müsste eine andere Lösung gefunden werden ○ Bei Fahrten von Wadersloh nach Lippstadt entspricht der Fahrweg über Cappel dem natürlichen Fahrtverlauf. Fahrwege über Bad Waldliesborn würden als Umweg eingestuft werden und beinhalten zusätzliche Fahrzeit ○ Erfahrungen des NachtBus N11 zeigen, dass zwischen Wadersloh, Liesborn und Bad Waldliesborn kaum Nachfrage besteht ○ Bad Waldliesborn wird durch die Linie 70 (Rheda-Wiedenbrück – Lippstadt) mindestens im T60 erschlossen. Zudem wird Bad Waldliesborn durch die Stadtbuslinie C4 im 30-Minuten-Takt bedient. Eine weitere Erschließung der Linie R73 würde eine deutliche Überbedienung dieses Ortsteils darstellen ○ Auch der Nahverkehrsplan des Kreises Gütersloh sieht keine Erschließung Bad Waldliesborns mit der Linie R73 vor. • Für diese gewünschte Verbindung ist das vorliegende Konzept des Bürgerbusvereins Wadersloh zur Anbindung von Bad Waldliesborn vorzuziehen (siehe Hinweise in Teil C)
	Planungsansatz und Bewertung: <u>Einrichtung von zusätzlichen Fahrten Linie R73: Wadersloh – Lippstadt (Hauptverbindung):</u> • Linienweg: Wadersloh Kirche – Liesborn Bahnhof – Cappel - Lippstadt Bahnhof • Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten Montag –Freitag in der NVZ ○ 19:35 Uhr ab Wadersloh und 20:05 Uhr ab Lippstadt • Einrichtung von 6 zusätzlichen Fahrten am Sonn- und Feiertag als TaxiBus ○ 09:27 Uhr ab Wadersloh und 10:10 Uhr ab Lippstadt ○ 11:27 Uhr ab Wadersloh und 12:10 Uhr ab Lippstadt ○ 15: 27 Uhr ab Wadersloh und 16:10 Uhr ab Lippstadt • Umstellung der Bestandsfahrten am Sonntag auf Bedienung mit dem TaxiBus ○ 13:27 Uhr ab Wadersloh und 14:40 Uhr ab Lippstadt ○ 17:27 Uhr ab Wadersloh und 18:10 Uhr ab Lippstadt

+ ca. 10.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer bei einem Abrufungsgrad der TaxiBus-Fahrten an Sonn- und Feiertagen von 50 %) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Hauptverbindung • Es sind frühzeitig Regelungen zur Kostenübernahme zwischen dem Kreis Soest und dem Kreis Warendorf, vor dem Hintergrund einer erwarteten hohen Fahrgastnachfrage im Binnenverkehr im Bereich Lippstadt zu treffen.
Verkehrliche Bewertung: + Zusätzliches Fahrtenangebot im ÖPNV + Ersatz von Verkehren im Privat-Pkw + Stärkung der Relation Wadersloh – Lippstadt + Abdeckung aller Verkehrszwecke und Funktionen
Wirtschaftliche Bewertung: ■ + ca. 10.000 Kilometer/Jahr (bei einem Abrufungsgrad der TaxiBus-Fahrten von 50 %) ■ Aufteilung der Kosten zwischen Kreis Warendorf und Kreis Soest
Beteiligte: ZVM Bus, Kostenträger: Kreis Warendorf und Kreis Soest, Konzessionär: RVM
Umsetzung: Mittelfristige Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2021/22

ML-VIII	Maßnahme: Einrichtung von 12 zusätzlichen TaxiBus-Fahrten auf der Linie R55 zur Stärkung der Relation Sendenhorst – Ahlen an Sonn- und Feiertagen
Hintergrund: • Stärkung der Relation Sendenhorst – Ahlen • Aktuell kein Bedienungsangebot der Linie R55 am Sonntag • Verbesserte Erreichbarkeit Josefs-Stift und Ahlen Krankenhaus • Verbesserte Erreichbarkeit Ahlen Bahnhof	
Planungsansatz und Bewertung: <u>Einrichtung von zusätzlichen Fahrten Linie R55: Sendenhorst – Ahlen (Hauptverbindung):</u> • Linienweg: Ahlen Bahnhof – Ahlen Brockhausen – Ahlen Borbein – Josefs-Stift • Einrichtung von 12 Fahrten am Sonn- und Feiertag als TaxiBus ○ 09:00 Uhr ab Sendenhorst und 09:35 Uhr ab Ahlen ○ 11:00 Uhr ab Sendenhorst und 11:35 Uhr ab Ahlen ○ 13:00 Uhr ab Sendenhorst und 13:35 Uhr ab Ahlen ○ 15:00 Uhr ab Sendenhorst und 15:35 Uhr ab Ahlen ○ 17:00 Uhr ab Sendenhorst und 17:35 Uhr ab Ahlen ○ 19:00 Uhr ab Sendenhorst und 19:35 Uhr ab Ahlen + ca. 6.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer bei Abrufungsgrad des TaxiBus von 50 %) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Hauptverbindung	
Verkehrliche Bewertung: + Zusätzliches Fahrtenangebot im ÖPNV + Ersatz von Verkehren im Privat-Pkw + Stärkung der Relation Sendenhorst – Ahlen + Verbesserte Erreichbarkeit Ahlen Bahnhof + Verbesserte Erreichbarkeit Josefs-Stift + Abdeckung aller Verkehrszwecke und Funktionen	
Wirtschaftliche Bewertung: ■ + ca. 6.000 Kilometer/Jahr (bei Abrufungsgrad des TaxiBusses von 50 %)	
Beteiligte: ZVM Bus, Kostenträger: Kreis Warendorf, Konzessionär: RVM	
Umsetzung: Mittelfristige Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2021/22	

ML-IX	Maßnahme: Einrichtung von 4 zusätzlichen Fahrten auf der Linie R54 zur Stärkung der Relation Drensteinfurt – Ahlen
	Hintergrund: • Stärkung der Relation Drensteinfurt – Ahlen • Angebotslücken in der NVZ und SVZ • Verbesserte Erreichbarkeit der Arbeitsplatz-, Gesundheits-, Freizeit- und Bildungseinrichtungen • Verbesserte Erreichbarkeit Ahlen Bahnhof • Verbesserte Erreichbarkeit Drensteinfurt Bahnhof • Verbesserte Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster durch Verknüpfung der R54 mit RE7 und RB69/89 in Drensteinfurt
	Planungsansatz und Bewertung: <u>Einrichtung von zusätzlichen Fahrten Linie R54: Drensteinfurt – Ahlen (Hauptverbindung):</u> • Linienweg: Drensteinfurt Bahnhof – Walstedde – Ahlen Bahnhof • Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten Montag – Freitag in der SVZ als bedarfsgesteuertes Angebot ○ 20:30 Uhr ab Drensteinfurt und 21:00 Uhr ab Ahlen • Einrichtung von zusätzlichen 2 Fahrten am Samstag in der SVZ als bedarfsgesteuertes Angebot ○ 18:30 Uhr ab Drensteinfurt und 19:00 Uhr ab Ahlen + ca. 5.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer bei einem Abrufungsgrad von 50 %) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Hauptverbindung Der Verkehr auf der Linie R54 wird aktuell eigenwirtschaftlich erbracht. Die vorgeschlagene Maßnahme kann während der laufenden Liniengenehmigung nur auf Initiative und im Einvernehmen mit dem Verkehrsunternehmen umgesetzt werden. Kann kein Einvernehmen erzielt werden, ist eine Realisierung erst nach Ablauf der Konzessionen möglich.
	Verkehrliche Bewertung: + Zusätzliches Fahrtenangebot im ÖPNV + Ersatz von Verkehren im Privat-Pkw + Stärkung der Relation Drensteinfurt – Ahlen + Verbesserte Erreichbarkeit Ahlen Bahnhof + Verbesserte Erreichbarkeit Drensteinfurt Bahnhof + Verbesserte Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster + Abdeckung aller Verkehrszwecke und Funktionen
	Wirtschaftliche Bewertung: ■ + ca. 5.000 Kilometer/Jahr (bei einem Abrufungsgrad von 50 %)
	Beteiligte: ZVM Bus, Kreis Warendorf; Kostenträger: eigenwirtschaftlicher Verkehr, Konzessionär: VG Breitenbach
	Umsetzung: Mittelfristige Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2021/22

ML-X	Maßnahme: Einrichtung von 12 Fahrten auf der Linie R63 zur Stärkung der Relation Ennigerloh – Warendorf an Sonn- und Feiertagen als TaxiBus
Hintergrund: • Stärkung der Relation Ennigerloh – Freckenhorst – Warendorf • Kein Bedienungsangebot am Sonntag • Verbesserte Erreichbarkeit der Gesundheits-, Freizeiteinrichtungen • Verbesserte Erreichbarkeit Neubeckum Bahnhof und Beckum Busbahnhof	
Planungsansatz und Bewertung: <u>Einrichtung von zusätzlichen Fahrten Linie R63: Ennigerloh – Warendorf (Hauptverbindung):</u> • Linienweg: Ennigerloh Markt – Westkirchen – Freckenhorst – Warendorf Bahnhof • Einrichtung von 12 Fahrten am Sonn- und Feiertag als TaxiBus ○ 08:50 Uhr ab Ennigerloh und 09:39 Uhr ab Beckum ○ 10:50 Uhr ab Ennigerloh und 11:39 Uhr ab Beckum ○ 12:50 Uhr ab Ennigerloh und 13:39 Uhr ab Beckum ○ 14:50 Uhr ab Ennigerloh und 15:39 Uhr ab Beckum ○ 16:50 Uhr ab Ennigerloh und 17:39 Uhr ab Beckum ○ 18:50 Uhr ab Ennigerloh und 19:39 Uhr ab Beckum + ca. 7500 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer bei Abrufungsgrad von 50 %) + Erfüllung der Bedienungsqualität einer Hauptverbindung	
Verkehrliche Bewertung: + Zusätzliches Fahrtenangebot im ÖPNV + Ersatz von Verkehren im Privat-Pkw + Stärkung der Relation Ennigerloh - Warendorf + Verbesserte Erreichbarkeit Warendorf Bahnhof + Verbesserte Erreichbarkeit Neubeckum Bahnhof und Beckum Busbahnhof + Abdeckung aller Verkehrszwecke und Funktionen, vordringlich Freizeitverkehre	
Wirtschaftliche Bewertung: ■ + ca. 7.500 Kilometer/Jahr (bei Abrufungsgrad des TaxiBusses von 50 %)	
Beteiligte: ZVM Bus, Kostenträger: Kreis Warendorf, Konzessionär: RVM	
Umsetzung: Kurzfristige Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2019/20	

ML-XI	Maßnahme: Angebotsverbesserung Sendenhorst - Münster nach WLE-Reaktivierung
Hintergrund: • Neustrukturierung des Netzes durch die Reaktivierung der WLE	
Planungsansatz und Bewertung: • Einstellung der S30 und R32 im Abschnitt Sendenhorst – Münster • Ausrichtung der Linien S30, R33 und R55 auf Verknüpfungspunkt Sendenhorst; ggf. weitere Anpassungen im gesamten Korridor prüfen • Ergänzender TaxiBus im T120 zwischen Sendenhorst und Wolbeck	

• Anbindung St.-Josefs-Stift an WLE • Im Zuge der Reaktivierung, Überprüfung des Bedienungsangebots auf dem Korridor Sendenhorst – Beckum hinsichtlich möglicher Optimierungen
Beteiligte: ZVM Bus, Kostenträger: Kreis Warendorf, Konzessionär: RVM
Umsetzung: langfristige Umsetzung in Abhängigkeit von der Reaktivierung der WLE

9.2.2 Detaillierte Beschreibung der Prüfaufträge

PL-I	Prüfauftrag: Einrichtung einer Verbindung Wadersloh – Benteler (Kreis Gütersloh)
Hintergrund: • Verbesserung des ÖPNV-Fahrtenangebots in Wadersloh insbesondere in den Kreis Gütersloh und in den Kreis Soest • Pendler- und Verkehrsverflechtungen aus Wadersloh sind auch in Richtung Rheda-Wiedenbrück und Lippstadt orientiert • Benteler liegt am Linienweg der Linie 70 Rheda-Wiedenbrück – Lippstadt (verkehrt Mo-So T60) • Verbesserte Erreichbarkeit der Arbeitsplatz-, Gesundheits-, Freizeit- und Bildungseinrichtungen in Lippstadt und Rheda-Wiedenbrück • Verbesserte Erreichbarkeit der Gesundheits- und Freizeiteinrichtungen in Bad Waldliesborn	
Planungsansatz und Bewertung: <u>Einrichtung einer Linie: Wadersloh – Benteler:</u> • Linienweg: Wadersloh Kirche – Wadersloh Poßkamp/Schulkamp – Wadersloh Krummer Weg – Benteler Stukenkamp – Benteler Beckstedde • Verknüpfung mit der Linie 70 • Einrichtung von 8 Fahrten (4 FP) Mo-Fr in der HVZ (06-09 Uhr und 13-18 Uhr) als bedarfsge- steuertes Angebot + ca. 7.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer bei Abrufungsgrad von 50 %) • Prüfung der Ausweitung des bedarfsorientierten Angebots auf 8 Fahrtenpaare gemäß den Ausführungen im 4. NVP des Kreises Gütersloh	
Beteiligte: ZVM Bus, Kostenträger: Kreis Warendorf, Kreis Gütersloh	
Umsetzung: Mittelfristige Umsetzung	

PL-II	Prüfauftrag: Verbesserung der verkehrlichen Beziehungen mit dem ÖPNV zwischen dem Kreis Warendorf und dem Osnabrücker Land
Hintergrund: • Bestehendes Fahrtenangebot auf den Linien 313 und R15, einzelne Fahrten und nicht durchgängig vertaktet • Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen im Osnabrücker Land wie z. B. Bad Iburg, Bad Rothenfelde aber auch Osnabrück	
Planungsansatz und Bewertung: • Erstellung eines gemeinsamen Konzeptes durch den Kreis Warendorf und den Landkreis Osnabrück über die Ausgestaltung eines grenzübergreifenden Fahrtenangebots zur Verbesserung der Erreichbarkeit relevanter Ziele • Sicherstellung der Anschlussbildung an und Verknüpfung mit weiteren Linien des regionalen ÖPNVs und des SPNVs • Schaffung eines den Fahrgastpotentialen entsprechenden Angebotes • Vorbehaltlich der Mitfinanzierung des Fahrtenangebots durch den Landkreis Osnabrück	
Beteiligte: ZVM Bus, Kostenträger: Kreis Warendorf und Landkreis Osnabrück	
Umsetzung: Mittelfristige Umsetzung	

PL-III	Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Gewerbegebiete im Kreis Warendorf
Hintergrund: • Linien, die Gewerbegebiete bedienen, weisen zum Teil Lücken im Bedienungsangebot auf • Sicherstellung der Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten zur Stärkung des ÖPNVs als Teil des Umweltverbundes	
Planungsansatz und Bewertung: ■ 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 ÖPNV-relevanten Nachfrage zu rechnen ■ Prüfung der Ergänzung von Fahrten gemäß Analyse des Bedienungsangebots (siehe Kapitel 7.2) in Abhängigkeit von einer individuell zu betrachtenden Abschätzung der Fahrgastpotentiale und der Kosten ■ Prüfung der Möglichkeiten und Potentiale zur Einrichtung weiterer Fahrten Mo-Fr für die Gewerbegebiete mit einer Haltestelle in weniger als 500 m Entfernung: ○ Beckum, Gewerbegebiet ‚Auf dem Tigge‘ – Haltestelle Auf dem Tigge ○ Everswinkel, Gewerbe- und Industriegebiet Grothues – Haltestelle Abzw. Raestrup (Sicherstellung des Angebots in den Schulferien) ○ Oelde, Gewerbegebiet A2 – Haltestelle Carl-Zeiss-Str. (Sicherstellung des Angebots in den Schulferien)	

○ Oelde, Gewerbegebiet Robert-Schumann-Ring – Haltestelle Zum Geisterholz (Sicherstellung des Angebots in den Schulferien) ○ Oelde-Lette, Miele-Werk – Haltestelle Miele-Werke ○ Ostbevern, Vossko-Allee – Haltestelle Schirl ○ Sassenberg, Gewerbegebiet Graffelder Esch – Haltestelle Carl-Zeiss-Str. ■ Für alle Gewerbegebiete mit einer Entfernung zur nächsten Haltestelle von mehr als 500 m, werden in Teil C ergänzende Mobilitätsprojekte aufgezeigt, die als Zu-/Abbringer zu Haltestellen des regionalen ÖPNV dienen: ○ Ahlen, Schmalbachstr. ○ Beckum-Neubeckum, Industriegebiet Anna ○ Everswinkel, Günther-Claas-Str. ○ Oelde, Gewerbegebiet Aurea ○ Ostbevern, Vossko-Allee ○ Sassenberg-Füchtorf, Stockmeyer Str. ○ Sassenberg, Gewerbegebiet Graffelder Esch ○ Warendorf, Gewerbegebiet West ○ Warendorf, Mielestr.
Beteiligte: ZVM Bus, Kreis Warendorf, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Unternehmen und Kammern
Umsetzung: Mittelfristige Umsetzung

PL-IV	Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Krankenhausstandorte im Kreis Warendorf
Hintergrund: • ÖPNV-Linien, die Krankenhäuser anfahren, weisen zum Teil Lücken im Bedienungsangebot auf • Sicherstellung der Erreichbarkeit von Krankenhausstandorten zur Stärkung des ÖPNVs als Teil des Umweltverbundes	
Planungsansatz und Bewertung: ■ Bei der Bewertung der ÖPNV-Anbindung von Krankenhäusern ist zu beachten, dass akut kranke Personen nur in Ausnahmefällen den Bus nutzen, um ins Krankenhaus zu fahren. Für die Arbeitnehmer der Krankenhäuser stellt der Bus oftmals kein geeignetes Verkehrsmittel dar, da mit der Beschäftigung in den Krankenhäusern Arbeitszeiten und Arbeitssituationen einhergehen, die nur selten einen klar definierten Feierabend ermöglichen. Die größte Fahrgastnachfrage ist aus dem Bereich der Besucher zu erwarten. Diese entfällt insbesondere auf das Wochenende, die Nachfrage in der Woche ist dagegen eher moderat. ■ Der Planungsansatz umfasst die Einrichtung eines Fahrtenangebotes zur Bedienung der Krankenhäuser auch am Samstag sowie an Sonn- und Feiertagen. ■ Prüfung der Ergänzung von Fahrten gemäß Analyse des Bedienungsangebots (siehe Kapitel 7.2) in Abhängigkeit von einer individuell zu betrachtenden Abschätzung der Fahrgastpotentiale und der Kosten ■ Prüfung der Möglichkeiten und Potentiale zur Einrichtung weiterer Fahrten Sa, So und an Feiertagen für die Krankenhäuser mit einer Haltestelle in weniger als 500 m Entfernung: ○ Ahlen, St. Franziskus-Hospital – Haltestelle Krankenhaus Einrichtung von zusätzlichen Fahrten am Samstag nach 14 Uhr und am Sonntag ○ Beckum, St. Elisabeth-Hospital – Haltestellen Gymnasium/Paterweg und Gymnasium ■ Prüfung der Möglichkeit und Potentiale zur Neuordnung zu einem vertakteten Angebot unter Sicherstellung des Angebots in den Schulferien ○ Oelde, Marienhospital – Haltestelle Marienhospital Einrichtung von zusätzlichen Fahrten am Samstag nach 14 Uhr und am Sonntag ○ Telgte, Klinik Maria Frieden – Haltestelle Krankenhaus M. Frieden und Haltestelle Everwin Einrichtung einer Bedarfshaltestelle Maria Frieden mit einer Anforderungsampel	
Beteiligte: ZVM Bus, Kreis Warendorf, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Krankenhäuser	
Umsetzung: Mittelfristige Umsetzung	

PL-V	Prüfauftrag: Neustrukturierung der Linie R13 in Telgte Baßfeld am Sonntag
Hintergrund: • R13 (Ostbevern – Telgte – Münster) verkehrt an Sonn- und Feiertagen im T120 über Telgte Baßfeld zur Minute .52, in Richtung Münster – Ostbevern zur Minute .03 • R11 (Warendorf – Telgte – Münster) verkehrt an Sonn- und Feiertagen im T60 über Telgte Baßfeld zur Minute .56, in Richtung Warendorf zur Minute .56 • Durch Taktlage verkehren beide Linien ab Telgte Baßfeld auf dem gleichen Linienweg als Parallelverkehr	
Planungsansatz: ■ Vermeidung von Parallelverkehren und Herstellung eines T60 zwischen Telgte und Ostbevern durch Neustrukturierung der Linie R13 an Sonn- und Feiertagen an der Haltestelle Telgte Baßfeld ■ Anschlusssicherung zwischen den Linien R13 und R11 in Telgte Baßfeld ■ Anpassung der Taktlage der R13 in Fahrrichtung Telgte – Ostbevern zur Minute .00, um die Umsteigezeit auf 4 Minuten zu verringern	
Verkehrliche Bewertung: + Zusätzliches Fahrtenangebot im ÖPNV am Sonntag ohne Mehrleistung + Ersatz von Verkehren im Privat-Pkw + Stärkung der Relation Ostbevern – Telgte + Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster, der Kreisstadt Warendorf, von Telgte und von Ostbevern	
Beteiligte: Kreis Warendorf, ZVM Bus, Konzessionär: WestfalenBus	
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung	

PL-VI	Prüfauftrag: Führung sämtlicher Fahrten der S20 bis Warendorf Bahnhof
Hintergrund: ■ Verbesserung der Verknüpfungs- und Anschlusssituation zwischen SPNV und ÖPNV und dadurch generelle Stärkung des öffentlichen Verkehrs im Bereich Everswinkel, Freckenhorst, Warendorf	
Planungsansatz: ■ Führung sämtlicher Fahrten der SchnellBus-Linie S20 auch montags bis freitags bis zum Warendorfer Bahnhof, um die Verknüpfung mit der Schiene und weiteren Linien des Regionalverkehrs zu verbessern	
Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Erreichbarkeit der Kreisstadt vor allem aus Everswinkel + verbesserte Umstiegssituation aus Freckenhorst auf die RB67 nach Müssingen und Telgte + verbesserte Anschlusssituation an die weiteren Regionalbuslinien - ggf. geänderte Linienführung in Warendorf notwendig um Fahr- und Umlaufzeiten einhalten zu können	
Beteiligte: Kreis Warendorf, Stadt Warendorf, ZVM Bus, RVM	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung	

PL-VII	Prüfauftrag: Koordiniertes Angebot und Kooperation zwischen Stadtverkehr Münster und Regionalverkehr
Hintergrund: ■ Zunehmende Bedeutung des Stadt-/Umlandverkehrs zwischen dem Kreis Warendorf und der Stadt Münster ■ Ausgeprägte Pendlerbeziehungen zwischen Warendorf, Telgte und Münster	
Planungsansatz: ■ Aufbauend auf den Erfahrungen zur Linie 22 (Stadt Münster) soll geprüft werden, ob eine engere Verzahnung aus Stadt- und Regionalverkehr im Bereich des Verlaufs der Linien R11 (Münster – Telgte – Warendorf) und R13 (Münster – Telgte – Ostbevern) erzielt werden kann und damit entsprechende Vorteile für die Fahrgäste einhergehen. ■ Durch koordiniertes Angebot der Stadt- und Regionalbusverkehre konsequente Verdichtung des Taktangebotes auf der Achse Warendorf – Telgte – Münster ■ Ggf. Ausweitung des Bedienungszeitfensters im Regionalbusverkehr ■ Prüfung der Integration der Schnell- bzw. Sprinterlinie S20 bzw. S30 in das Stadtbussystem von Münster. Hierzu zählt auch die Durchbindung einzelner Schnellbuslinien über den Hauptbahnhof hinaus, z. B. in die Gewerbegebiete Loddenheide oder Zentrum Nord.	

Verkehrliche Bewertung:

+ Verdichtete und abgestimmte Takte auf den Hauptachsen zwischen Münster, Telgte und Warendorf

Beteiligte:

Kreis Warendorf, Stadt Münster, ZVM Bus, WB Westfalenbus

Umsetzung:

mittelfristige Umsetzung

PL-VIII

Prüfauftrag:

Bedienungsangebot der Linie T54 Lüdinghausen - Ascheberg - Drensteinfurt

Hintergrund:

- Linie T54 ist dem Linienbündel COE 1 zugeordnet.
- Der Entwurf des Nahverkehrsplans des Kreises Warendorf stuft die Linie T54 in der Relation „Drensteinfurt - Ascheberg“ in die Kategorie „Ergänzungsverbindung“ ein.
- Demgegenüber erwartet der Kreis Coesfeld eine höhere Nutzungshäufigkeit, so dass der Entwurf des Nahverkehrsplans des Kreises Coesfeld für die Relation „Lüdinghausen - Ascheberg - Drensteinfurt“ durch das Einrichten zusätzlicher Fahrten die Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Grundverbindung“ vorsieht.

Planungsansatz:

- Untersuchung der Potenziale im Bedienungskorridor vor dem Hintergrund der bestehenden Verkehrszwecke und relevanten Ziele in den Kreisen Coesfeld und Warendorf
- Sondierung der Möglichkeiten zur Ausweitung des Bedienungsangebots vor dem Hintergrund der Funktionen der Linien und Interessen der Aufgabenträger WAF und COE
- Erforderlich ist außerdem eine enge Abstimmung zwischen den beiden Aufgabenträgern Kreis Warendorf und Kreis Coesfeld

Verkehrliche Bewertung:

+ In Abhängigkeit von den Fahrgastpotentialen aufwerten des Angebots durch Einrichten zusätzlicher Fahrten

Beteiligte:

Kreis Coesfeld, Kreis Warendorf, ZVM Bus, Städte und Gemeinden, RVM

Umsetzung:

mittelfristige Umsetzung

PL-IX	Prüfauftrag: Anbindung NABU - Naturschutzstation Münsterland / Haus Heidhorn
Hintergrund: ■ Die NABU-Naturschutzstation Münsterland ist als Biologische Station für den Kreis Warendorf und die Stadt Münster auf der Kreisgrenze ansässig. Das Angebot umfasst verschiedene Lehrpfade und Umweltbildungsangebote. ■ Auf dem Gelände befindet sich zudem ein Seniorenheim mit rd. 50 Pflegeplätzen und die NABU Münsterland-gGmbH; im alten Schwesternwohnheim wohnen noch einige Schwestern sowie Freiwilligendienstler/innen der Einrichtungen ■ Die bestehende ÖPNV-Anbindung erfolgt über den TaxiBus T341 (4 Fahrten am Tag) sowie einen Schulbus. Am Wochenende besteht kein Fahrtenangebot. ■ Eine Anbindung zu den nahegelegenen Bahnhöfen Drensteinfurt-Rinkerode und Münster-Hiltrup besteht nicht.	
Planungsansatz: ■ Untersuchung der Potenziale im Bedienungskorridor vor dem Hintergrund der bestehenden Verkehrszwecke und relevanten Ziele im Kreis Warendorf und den Städten Drensteinfurt und Münster ■ Sondierung der Möglichkeiten zur Optimierung der Einbindung der NABU-Naturschutzstationen und der weiteren Einrichtungen vor Ort in das regionale ÖPNV-Netz und der Anbindung an den SPNV ■ Erforderlich ist eine enge Abstimmung zwischen den beiden Aufgabenträgern Kreis Warendorf und Stadt Münster und der Stadt Drensteinfurt	
Verkehrliche Bewertung: + In Abhängigkeit von den Fahrgastpotentialen und verkehrlichen Zwecken Optimierung des Bedienungsangebots	
Beteiligte: Stadt Münster, Kreis Warendorf, Stadt Drensteinfurt, ZVM Bus	
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung	

PL-X	Prüfauftrag: Angebotsausweitung auf den Linien 312 (Sassenberg – Versmold) und 316 (Warendorf – Sassenberg – Harsewinkel)
Hintergrund: ■ Im Nahverkehrsplan des Kreises Gütersloh sind Angebotsausweitungen für die Linien 312 (auf 8 Fahrtenpaare) und 316 (auf 10 Fahrtenpaare) vorgesehen	
Planungsansatz: ■ Prüfung der Potentiale zur Stärkung der Relationen zwischen den Kreisen Warendorf und Gütersloh gemäß der Angaben im Nahverkehrsplan des Kreises Gütersloh in den aufkommensstarken Verkehrszeiten ■ Die Mitfinanzierung durch den Kreis Gütersloh ist zu erörtern Die Verkehre auf den Linien 312 und 316 werden aktuell eigenwirtschaftlich erbracht. Die vorgeschlagene Maßnahme kann während der laufenden Liniengenehmigung nur auf Initiative und im Einvernehmen mit dem Verkehrsunternehmen umgesetzt werden. Kann kein Einvernehmen erzielt werden, ist eine Realisierung erst nach Ablauf der Konzessionen möglich.	
Beteiligte: ZVM Bus, Kostenträger: Kreis Warendorf, Kreis Gütersloh, Konzessionär: WB WestfalenBus	
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung	

PL-XI	Prüfauftrag: Überprüfung/Harmonisierung des Angebotes Bus/Bahn in der Schwachverkehrszeit zwischen Münster und Telgte
Hintergrund: ■ Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung des Angebots in der abendlichen Schwachverkehrszeit aus Münster nach Telgte	
Planungsansatz: ■ Prüfung der Möglichkeiten zur Anpassung der Zeitlage der bestehenden TaxiBus-Fahrt der Linie R13 (aktuell 23.30 ab Handorf-Gartenzentrum) zur Anschlussicherung an den Münsteraner Nachtbus N83 (00.05 Uhr ab Münster Hbf, 00.20 Uhr an Handorf-Gartenzentrum) ab Handorf-Gartenzentrum nach Telgte Der Verkehr auf der Linie R13 wird aktuell eigenwirtschaftlich erbracht. Die vorgeschlagene Maßnahme kann während der laufenden Liniengenehmigung nur auf Initiative und im Einvernehmen mit dem Verkehrsunternehmen umgesetzt werden. Kann kein Einvernehmen erzielt werden, ist eine Realisierung erst nach Ablauf der Konzessionen möglich.	
Beteiligte: ZVM Bus, Kostenträger: Kreis Warendorf, Konzessionär: WB WestfalenBus	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung	

PL-XII	Prüfauftrag: Verbesserung der verkehrlichen Beziehungen mit dem ÖPNV zwischen dem Kreis Gütersloh und dem Kreis Warendorf
Hintergrund: ■ Bestehendes Fahrtenangebot nicht durchgängig vertaktet ■ Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen im Kreis Gütersloh und im Kreis Warendorf ■ Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind keine Potentiale identifiziert worden, mit denen eine Ausweitung der Angebots zu begründen ist	
Planungsansatz: ■ Prüfung der Potentiale für eine Optimierung des Angebots, bspw. zwischen Beelen und Zielen im Kreis Gütersloh wie der Stadt Harsewinkel ■ Sicherstellung der Anschlussbildung an und Verknüpfung mit weiteren Linien des regionalen ÖPNVs und des SPNVs ■ Schaffung eines den Fahrgastpotentialen entsprechenden Angebotes ■ Vorbehaltlich der Mitfinanzierung des Fahrtenangebots durch den Kreis Gütersloh	
Beteiligte: ZVM Bus, VVOWL, Kostenträger: Kreis Warendorf, Kreis Gütersloh	
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung	

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 und für betriebliche Verbesserungen 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

Die Ausstattungsstandards sowie die Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind in den Entwicklungszielen des Nahverkehrsplans im Kapitel 5.1 A formuliert. Diese sollen bei Um- und Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Bushaltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen sukzessive angepasst werden. Neben den dargestellten Ausstattungsstandards sollen beim Um- oder Neubau von Haltestellen taktile Leitsysteme und optisch wahrnehmbare und kontrastreiche Abhebungen für Sehbehinderte vorgesehen werden. Der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNVs liegt im Aufgabengebiet der DB Station & Service sowie der Kommunen.

Einrichtung neuer Haltestellen

Die Einrichtung neuer Haltestellen wird im Rahmen von Prüfaufträgen vorgeschlagen, wo Verbesserungen in der Erschließung durch den ÖPNV erzielt werden können. Erschließungslücken finden sich gemäß Kapitel 7.1, Teil A nur in wenigen Bereichen des Kreises Warendorf. 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 Warendorf

PI-I	Prüfauftrag: Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen/hochwertigen Fahrradstellplätzen und Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen
Hintergrund: ■ Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist auch 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. ■ Verschiedene Bahnhöfe/SPNV-Haltepunkte erfüllen durch die vorhandene Verknüpfung mit den Buslinien und der gegenwärtigen Infrastruktur (zur Kombination mit den weiteren Verkehrsangeboten) die Grundvoraussetzung für eine Mobilstation. Letztendlich fehlt jedoch eine zusammenhängende und übergeordnete Gestaltung im Sinne einer Corporate Identity (fehlende Marketing-Botschaft zugunsten des Umweltverbundes) sowie eine umfassende und übergeordnete Beratung zu allen Mobilitätsangeboten. ■ Die Einrichtung von B+R-Anlagen als Baustein der Stärkung multimodaler Mobilitätsangebote wird auch in Teil C weiter behandelt.	
Planungsansatz: „Mobilstationen“ sind verkehrspolitische „Botschafter“ für umweltverträgliche Mobilität. Damit erfordern sie eine deutliche Wahrnehmbarkeit und möglichst eindeutige Verständlichkeit der zentralen Aussage: „An diesem Standort findet die Verknüpfung mehrerer umweltfreundlicher	

Mobilitätsformen statt⁵²“. Die Gestaltungsmöglichkeiten hierzu sind entsprechend vielfältig und vor Ort zu entwickeln. Die Sichtbarkeit der Mobilstation im Hinblick auf die Wahrnehmung durch potenzielle Nutzer und dem damit verbundenen Anreiz das Mobilitätsverhalten vor dem Hintergrund eines attraktiven Angebots ggf. zu verändern, wird als bedeutend eingeschätzt. Die geschickte Berücksichtigung von Gestaltungsaspekten kann durchaus die Akzeptanz erhöhen und damit die Geschwindigkeit zur Verbreitung neuer Mobilitätsformen erhöhen.

Daneben sind Informationen und Beratungen ebenfalls auszubauen bzw. zu verbessern.

Folgende Bahnhöfe/ZOBs haben das Potenzial für eine entsprechende Weiterentwicklung gemäß dem dargestellten Ansatz.

- Ahlen Bahnhof
- Beckum Busbahnhof
- Drensteinfurt Bf.
- Neubeckum Bf.
- Oelde Bahnhof
- Telgte Bahnhof
- Warendorf Bahnhof

Ermittlung des Bedarfs und der Umsetzungsmöglichkeiten für **Mobilstationen mit Schwerpunkt auf B+R-Anlagen** in Zusammenarbeit der beteiligten Planungspartner.

- Prüfung der erforderlichen Kapazitäten (und ggf. des Ausbaus) sowie der Einrichtung diebstahlsicherer Abstellanlagen (und ggf. Ladestationen für E-Bikes)
- Differenzierung zwischen kleineren (überdachter Bügel oder ähnlich) und größeren Anlagen (Fahrradboxen, Käfig oder ähnlich)
- Ermittlung des Bedarfs in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten
- Ggf. Erstellung einer Prioritätenliste mit Umsetzungshierarchisierung
- Berücksichtigung der Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit empfehlenswerter Fahrrad-Abstellanlagen des ADFC (TR 6102, https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/TR6102_0911_Empfehlenswerte_Fahrrad-Abstellanlagen.pdf)

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:

- Hoetmar Mitte
- Tönnishäuschen Kapelle
- Ennigerloh Markt
- Milte Schulstraße
- Westkirchen Badde

52 BBSR 2015: Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt S.70

- Stromberg Hüfferstraße
- Diestedde Abzw. Herzfeld
- Rinkerode Bahnhof
- Walstedde Brink
- Vorhelm Pankratiuskirche

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
- + Verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel

Beteiligte:

NWL, Kreis Warendorf, ZVM Bus, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner

Umsetzung:

Projektbearbeitung mit gutachterlicher Unterstützung, mittelfristige Bearbeitung und Umsetzung

PI-II	Prüfauftrag: Einrichtung neuer Haltestellen
Hintergrund:	
Veränderungen in der Netzgestaltung, Verbesserung der Erschließungsqualität etc.	
Planungsansatz:	
Prüfung der Einrichtung von neuen Haltestellen im Zusammenhang mit den dargestellten Maßnahmen Netz und Fahrplan und/oder Anregungen aus den Städten und Gemeinden:	
■ Telgte: Einrichtung einer Bedarfshaltestelle Klinik Maria Frieden mit Anforderungsampel ■ Ostbevern: Einrichtung einer Haltestelle auf der Vosso-Allee	
Wirtschaftliche Bewertung:	
+ Auf Grundlage vergleichbarer Projekte werden die Kosten auf ca. 18.000 EUR pro Halteposition abgeschätzt	
Beteiligte:	
Städte und Gemeinden bzw. Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Kreis Warendorf, ZVM Bus	
Umsetzungsperspektive:	
mittelfristig	

PI-III	Prüfauftrag: Einrichtung von Park & Ride-Plätzen an Verknüpfungspunkten
Hintergrund: Erhöhung des ÖPNV-Anteils vorrangig am Berufsverkehr durch Bereitstellung von ausreichend Parkplätzen für Pendler an zentralen Verknüpfungspunkten.	
Planungsansatz: Prüfung der Einrichtung von neuen P+R-Anlagen an zentralen Verknüpfungspunkten des ÖPNV: ■ Sendenhorst: Bei Reaktivierung WLE ■ Ennigerloh, Markt ■ Everswinkel, Rad+Bus Mitte ■ Oelde, Bf.: In Planung ■ Beckum, Busbahnhof: Ausweisung von P+R-Plätzen auf den vorhandenen Parkflächen	
Verkehrliche Bewertung: + Hebung von Fahrgastpotenzialen im Bereich der Berufspendler + Stärkung des ÖPNV und des Umweltverbunds	
Umsetzungsperspektive: mittel- bis langfristig	

9.3.2 Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebs

PB-I	Prüfauftag: Schulzeitstaffelung und Schulentwicklungsplanung
Hintergrund: Der konzentrierte Beförderungsbedarf von Schülern zu den relevanten Zeiten kann durch eine sinnvolle Staffelung der Schulzeiten entzerrt werden.	
Planungsansatz: ■ 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 Unterrichtsanfangs- und Endzeiten sowie die Zunahme von Nachmittagsunterricht nicht zu unverhältnismäßigem Mehraufwand führt ■ Berücksichtigung der Schulzeiten in den Nachbarlandkreisen, wenn diese für die Linien relevant sind.	
Verkehrliche Bewertung: + wirtschaftlicher Einsatz der Fahrzeuge im Schulverkehr	
Beteiligte: Kreis Warendorf, Verkehrsunternehmen, Schulträger, Schulen (Vertreter der verschiedenen Interessensgruppen)	
Umsetzung: mittel- bis langfristige Umsetzung aufgrund des erhöhten Abstimmungsbedarfs	

PB-II	Prüfauftrag: Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV
Hintergrund: Um den ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr attraktiv zu gestalten, sind kurze Fahrtzeiten vorzuhalten. Durch geeignete Maßnahmen sind die Fahrtzeiten im ÖPNV zu beschleunigen.	
Planungsansatz: Prüfung der Möglichkeiten zur Busbeschleunigung durch geeignete Maßnahmen, insbesondere für Schnellbusse und auf verspätungsanfälligen Abschnitten, z. B. durch ■ Busspuren (beispielhaft sei hier die geplante Verlängerung der Busspur an der L793 Münster-Wolbeck zwischen dem Freibad Stapelskotten und dem Abzweig Wolbeck genannt), ■ LSA-Beeinflussung, ■ alternative Linienwege, ■ Freigabe von Wegen, die für den Pkw-Verkehr gesperrt sind.	
Verkehrliche Bewertung: + Reduzierung der Fahrtzeit + Erreichung von mehr Fahrplanstabilität	
Beteiligte: Kreis Warendorf, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: mittel- bis langfristige Umsetzung	

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-I	Maßnahme: Verbesserung der (dynamischen) Fahrgastinformation
Hintergrund: ■ Verbesserung der Fahrgastinformation (Liniennetzpläne, Umgebungspläne etc.) sowie Ausstattung mit Echtzeitinformationen an relevanten Haltestellen und wichtigen Einrichtungen ergänzend zu den vorgesehenen DFI-Anlagen im Kreis Warendorf (siehe Kapitel 7.7, Teil A). ■ Fehlende oder zerstörte Haltestellenfahrpläne, Lesbarkeit der Aushänge (Vandalismus, Witterung, einheitliches Fahrplan-Layout oder alle Abfahrten auf einem Fahrplanaushang (z. B. wie im DING (www.ding.eu)))	
Planungsansatz: Geprüft werden soll die Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit weiteren Materialien der Fahrgastinformation, zum Beispiel • Liniennetzpläne der Region • Umgebungspläne mit Angabe von Straßennamen, relevanten Zielen und Einrichtungen, ggf. Vorverkaufsstellen, dem Liniennetz und benachbarten Haltestellen und Stationen • Wegweisung zu benachbarten Umstiegshaltestellen, insbesondere wenn der Fußweg dorthin nicht unmittelbar erkennbar oder einsehbar ist Ausstattung von Haltestellen mit einer Anzeigemöglichkeit für Echtzeitdaten (am Haltestellenmast oder an separatem Mast) bzw. Weiterführung des bestehenden DFI-Programms unter Berücksichtigung der Entwicklung der Smartphone-Nutzung und -funktionalitäten: • Umsetzung auf der Grundlage eines Prioritätenkatalogs ▪ 1. Priorität: Haltestellen an den nachfragestarken Verknüpfungspunkten ▪ 2. Priorität: Haltestellen an weiteren Verknüpfungspunkten sowie weiteren aufkommensstarken Haltestellen in den Städten und Gemeinden ▪ 3. Priorität: weitere Haltestellen in der Nähe von relevanten Einrichtungen • Festlegung der Haltestellen nach nachfragerlevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den Gemeinden/ Städten, Straßenbaulastträgern und weiteren Planungsbeteiligten • Eine Festlegung der weiteren Haltestellen entsprechend des Prioritätenkatalogs erfolgt im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans • Klärung der Finanzierung und der Unterhaltung der Infrastruktur und Technik • Klärung der Datenversorgung	

Verkehrliche Bewertung: + 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/oder schwer lesbare Fahrpläne erschweren die Nutzung des ÖPNV
Beteiligte: Kreis Warendorf, ZVM Bus, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung

MF-II	Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen
Hintergrund: siehe Kapitel 5, Teil A	
Planungsansatz: Für eine darüberhinausgehende Festlegung der Reihenfolge für den weiteren barrierefreien Ausbau von Haltestellen in den Städten und Gemeinden wird ein kreiseinheitliches Punktesystem zur Priorisierung vorgeschlagen. Dieses berücksichtigt für die zu betrachtende Haltestelle drei Kriterien (siehe Kapitel 5.1, Teil A). Die Planung der vollständigen Barrierefreiheit erfolgt in sechs Schritten: 1. Schritt: Festlegung Haltestellenkategorien und Ausstattungskatalog (vgl. Kapitel 6.3.10) 2. Schritt: Erarbeitung der Kriterien für die Prioritätenbildung zum Halstellenausbau (kooperatives Vorgehen im Nachgang zum NVP durch Projektbeteiligte; vgl. Kapitel 5.6) 3. Schritt: Auswertung und Ergänzung des Haltestellenkatasters 4. Schritt: Darstellung des Standes der Barrierefreiheit (Defizitanalyse als Soll-Ist-Vergleich auf Basis des Haltestellenkatasters und der Anforderungen gemäß NVP) 5. Schritt: Einordnung der Haltestellen in Prioritätengruppen (vgl. Punkteschema Kapitel 5.6) 6. Schritt: überschlägige Ermittlung des Investitionsbedarfs für jede Prioritätengruppe Der barrierefreie Umbau soll, unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständigen) Aufgabenträgers 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
- + verbesserte Nutzbarkeit für den vorgenannten Personenkreis
- + Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes)

Beteiligte:

Städte und Gemeinden, weitere Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreter, Kreis Warendorf, ZVM Bus

Umsetzung:

Festgelegte Haltestellestellen bis 01.01.2022. Grundsätzlich langfristiges Projekt, das den Zeithorizont des NVP überschreitet. Sukzessive Ausbauplanung im Rahmen des skizzierten Vorgehens des NVP beginnen.

MF-III	Maßnahme: Barrierefreie Fahrgastinformationen
Hintergrund: 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.	
Planungsansatz: Barrierefreie Fahrgastinformation im Vorfeld der Fahrt (z. B. Smartphone-App) und an Haltestellen bereitstellen ■ Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip (Sehen, Hören, Tasten): zwei der drei Sinne sollen angesprochen werden ■ Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache ■ Berücksichtigung der etwaigen barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrten in den Fahrplanta-bellen (Piktogramm, ob jeweilige Fahrt barrierefrei angeboten wird) ■ Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV "Barrierefreie Informationstechnik Verordnung" (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile)	
Verkehrliche Bewertung: + 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)	
Beteiligte: Kreis Warendorf, ZVM Bus, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner	
Umsetzung: Umsetzung und sukzessive Weiterentwicklung ab 2019	

MF-IV	Maßnahme: Ausweitung von Mobilitätstrainings
Hintergrund: Abbau von Zugangshemmnissen im ÖPNV (Unsicherheit als Zugangshemmnis)	
Planungsansatz: Mobilitätstraining für z. B. ■ 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 ■ Mobilitätseingeschränkte Menschen und ältere Menschen erhalten die Möglichkeit direktes Feedback an das Fahrpersonal zu geben, bezogen auf alltägliche Probleme und Hemmnisse	
Verkehrliche Bewertung: + Abbau von Unsicherheiten in der Nutzung des ÖPNV + Vermittlung der sicheren ÖPNV-Nutzung + Sensibilisierung des Fahrpersonals + Berücksichtigung ältere Menschen als wichtige Kundengruppe	
Beteiligte: Verkehrsunternehmen, je nach Zielgruppe: Seniorenvertreter, Behindertenverbände	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung	

MF-V	Maßnahme: Weiterentwicklung des Qualitätsmanagementsystem (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. 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.	
Verkehrliche Bewertung: ■ Kontinuierliche Kontrolle der Einhaltung von Qualitätsstandards und ggf. Weiterentwicklung der Qualitätsstandards ■ Erkennen von Kundenwünschen und marktnahe Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots ■ Kundenbindung durch rasche Klärung und Aufgreifen von Anregungen und Hinweisen	
Beteiligte: Kreis Warendorf, ZVM Bus, Bezirksregierung und Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: kurz- bis mittelfristige Umsetzung	

MF-VI	Maßnahme: Zielgruppenorientiertes Marketing im Münsterland (unternehmensübergreifend)
	Hintergrund: ■ Trotz oftmals gutem Angebot wird dieses häufig nicht so wahrgenommen. 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
	Planungsansatz: Fortführung und Erweiterung eines zielgruppenorientierten, unternehmensübergreifenden Marketings, z. B. für • Berufstätige (bspw. Hinweise/Werbung auf 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) Als Ansatz hierfür bietet sich die weiter Bündelung unter der vorhandenen Marke ‚Bus und Bahn im Münsterland‘ als entsprechende Plattform an.
	Verkehrliche Bewertung: + Direkte Ansprache bestimmter Kundengruppen mit den relevanten spezifischen Informationen + Erreichung bestimmter Zielgruppen
	Beteiligte: Kreis Warendorf, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden
	Umsetzung: kurzfristige Umsetzung

MF-VII	Maßnahme: Entwicklung eines Konzeptes für das betriebliche Mobilitätsmanagement
Hintergrund: ■ Handlungsbedarf gemäß Kapitel 7.15, Teil A ■ Teilnahme European Energy Award (Gold-zertifizierter Landkreis)	
Planungsansatz: ■ 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)	
Verkehrliche Bewertung: ■ Veränderung des Modal-Splits zu Gunsten des Umweltverbundes im Kreis Warendorf	
Beteiligte: Kreis Warendorf, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen, private Partner	
Umsetzung: kurz- bis mittelfristig	

MF-VIII	Maßnahme: E-Ticketing und Überprüfung des Ticketsortiments Prüfauftrag Anpassung Preiszonen
Hintergrund: Handlungsbedarf gemäß Kapitel 7.13, Teil A Um weitere Fahrgäste im ÖPNV hinzuzugewinnen (Hebung von Fahrgastpotenzialen) müssen auch Ticketangebote stärker ausdifferenziert werden bzw. neue Ticketformen angeboten werden	
Planungsansatz: Es ist zu prüfen, welche Ticketformen im aktuellen Sortiment fehlen, bzw. welche anderenorts etablierten Produkte und Angebote auch im Kreis Warendorf zielführend umgesetzt werden könnten. Beispiele hierfür können sein: ■ Ausgestaltung des E-Tickets als allgemeine Mobilitätskarte, die den Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, Car-Sharing, Leihfahrräder, Abstellanlagen etc.) gewährleistet und die durchgängige Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote erleichtert. ■ Differenzierung von Abo-Jahreskarte in Basis und Premium. Zusatzleistungen des Premiumangebots bestehen aus bspw.: Fahrkarte ist übertragbar, Mitnahmemöglichkeit von Familienangehörigen, Fahrradbox inklusive, Vergünstigungen für andere Angebote etc. Basisangebot ohne entsprechende Zusatzleistungen dafür im Preis günstiger Prüfauftrag: Überprüfung und ggf. Anpassung von Preiszonen: ■ In einzelnen Fällen befinden sich Ortsteile und Hauptort in unterschiedlichen Preiszonen, obwohl sie räumlich nah beieinander liegen. Der Fahrtpreis für entsprechende Verbindungen im ÖPNV wird als äußerst unattraktiv empfunden und stellt somit ein Nutzungshindernis dar (Bspw. Alverskirchen – Everswinkel, ca. 3km Distanz, Fahrtpreis Einzelticket 3,30 €). ■ Zur Stärkung und Förderung des ÖPNV auch im Nahbereich soll geprüft werden, ob entsprechende Preiszonen angepasst bzw. zusammengelegt werden können und der Ticketpreis für den Fahrgast somit gesenkt werden kann.	
Verkehrliche Bewertung: + Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste + Hebung von Fahrgastpotenzialen + Berücksichtigung und Förderung der Inter- bzw. der Multimodalität	
Beteiligte: Kreis Warendorf, ZVM Bus, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, Verkehrsunternehmen,	
Umsetzung: langfristige Umsetzung	

MF-IX	Maßnahme: Schulisches Mobilitätsmanagement
Hintergrund: 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. Ein besonders erfolgsversprechender Ansatz ist das Konzept im Bereich der Schülerzivilcourage, in Form von Busbegleitern die sich aus der Schülerschaft zusammenstellen. Schülerinnen und Schüler als Busbegleiter sollen Konfliktsituationen erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen, die vorher in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen, der Polizei, Lehrern etc. eingeübt wurden. Der Schulverkehr läuft hierdurch geordneter, stressfreier und schneller ab. Das Fahrpersonal kann dadurch entlastet werden und kann sich auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Vandalismusschäden können reduziert werden.	
Planungsansatz: ■ 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.	
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 Warendorf, ZVM Bus, Schulträger und Schulen, Polizei, Verkehrsunternehmen, Schüler, Eltern, ggf. weitere private Partner	
Umsetzung: kurz- bis mittelfristige Umsetzung	

PF-I	Prüfauftrag: Ausdehnung des Ansatzes der RVM-Anschlussgarantie auf weitere Verknüpfungspunkte und Verkehrsunternehmen im Kreis Warendorf
	Hintergrund: 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. Sicherstellung der Beendigung der angetretenen Reise auch bei Störungen im Reiseablauf ist zu vermarkten, um weitere Fahrgäste hinzuzugewinnen (Hebung von Fahrgastpotenzialen).
	Planungsansatz: 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: + Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste + Hebung von Fahrgastpotenzialen + Steigerung des Vertrauens in den ÖPNV in ländlichen Regionen mit geringem Fahrtenangebot
	Beteiligte: Kreis Warendorf, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen
	Umsetzung: mittelfristige Umsetzung

PF-II	Prüfaufrag: Bewerbung der Serviceleistung ‚Halten auf Wunsch‘ in den Abendstunden
Hintergrund: Ein Nutzungshemmnis des ÖPNV in den Abendstunden ist häufig die letzte Meile, also den Weg von der Haltestelle zur Haustür im Dunkeln zurückzulegen. Ein geringeres Verkehrsaufkommen und geringere Nutzerzahlen in den Abendstunden erlauben weitere Halte ohne Verzögerungen im Betriebsablauf zu verursachen. Steigerung des Nutzungskomforts durch eine Serviceleistung, die die Attraktivität des ÖPNV anhebt. Das Angebot besteht im Kreis Warendorf, ist nur wenig bekannt und erfährt entsprechend wenig Nachfrage.	
Planungsansatz: Ausbau des Nutzungskomforts und des Sicherheitsgefühls in den Abendstunden nach 20 Uhr durch die Einführung des Angebots des ‚Halten auf Wunsch‘ flächendeckend im Kreis Warendorf, 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 Fahrpersonal. 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.	
Verkehrliche Bewertung: + Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste + Hebung von Fahrgastpotenzialen + Steigerung des Vertrauens in den ÖPNV in ländlichen Regionen mit geringem Fahrtenangebot	
Beteiligte: Kreis Warendorf, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung	

9.5 Finanzielle Wirkung der Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung

Die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption führt zu dem in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Mehr an Leistungen und Fahrplankilometern auf einzelnen Linien im Kreis Warendorf. Für die Abschätzung der finanziellen Wirkungen werden die ermittelten Leistungsveränderungen zugrunde gelegt.

Auf Basis von Kennwerten (u. a. laufleistungsabhängige Kosten, zeitabhängige Kosten, Fahrzeugfixkosten, sonstige Fixkosten) wird ein fiktiver Kostensatz je Fahrplankilometer im

festbedienten Linienverkehr zugrunde gelegt. Für bedarfsgesteuerte TaxiBus-Verkehre wird ein durchschnittlicher Kostensatz zzgl. eines Grundpreises pro Anfahrt angesetzt.

Die angesetzten fiktiven Kostensätze beziehen sich auf sämtliche Kosten im Rahmen der Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen (Fahrzeugkosten, fahrleistungs- sowie fahrzeitabhängige Kosten und anteilige 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 infrastrukturelle Maßnahmen.

Zur Hochrechnung der Verkehrsleistung wurden 250 Arbeitstage, 52 Samstage sowie 63 Sonn- und Feiertage angenommen.

■ **Tabelle 50: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzept 'Linienverkehr Bus'**

Maßnahmen im Linienverkehr (ML)	Linienverkehr Bus	Finanzwirksamkeit
	Abschätzung Leistungsveränderungen [Fahrplankilometer/ Jahr]	
ML-I (R23)	12.000	28.000
ML-II (R22)	12.000	28.000
ML-III (R61/62)	5.000	11.000
ML-IV (S35)	13.000	30.000
ML-V (R13)	5.000	12.000
ML-VI* (R14)	7.500	15.000
ML-VII* (R73)	10.000	25.000
ML-VIII* (R55)	6.000	14.000
ML-IX* (R54)	5.000	12.000
ML-X* (R63)	7.500	15.000
ML-XI (WLE)	Abhängig von weiterer Konkretisierung	Abhängig von weiterer Konkretisierung
Summe Kreisgebiet	83.000	190.000

* Bedarfsgesteuerte und TaxiBus-Fahrten mit einem Abrufungsgrad von 50 % kalkuliert

10 Grundlagen der Vergabe

Der Kreis Warendorf ist bestrebt, für auslaufende Genehmigungen 27 Monate vor deren Auslaufen den wettbewerblichen Verfahrenslauf, bestehend aus Vorabbekanntmachung und ggf. Ausschreibung zu starten. Auf diese Weise nimmt der Kreis Warendorf seine ihm durch die gesetzlichen Vorgaben (EU VO Nr. 1370/2007, PBefG und ÖPNVG NRW) gegebene Rolle aktiv war.

Verkehrsleistungen, die durch die Verkehrsunternehmen nicht spätestens 3 Monate nach erfolgter Vorabbekanntmachung eigenwirtschaftlich beantragt werden, werden vom Kreis nach einem Ausschreibungsverfahren mit Leistungs- und Qualitätsvorgaben zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit vergeben.

10.1 Gesetzliche Vorgaben

Gemäß ÖPNVG NRW ist der Kreis Warendorf Aufgabenträger für den Busverkehr und als solcher zuständig für die Sicherstellung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ als Teil der Daseinsvorsorge. In seiner Funktion als Aufgabenträger ist der Kreis auch zuständige Behörde im Sinne der EU VO Nr. 1370/2007 und damit berechtigt, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der zuvor genannten EU VO zu vergeben. Gemeinsam mit den anderen Münsterlandkreisen (BOR, COE und ST) hat der Kreis Warendorf als sogenannte Gruppe zuständiger Behörden Linienverkehre an das kommunaleigene Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) direkt vergeben. Diese bilden im Kreis Warendorf das Bündel 1. Die Direktvergabe läuft am 31.12.2020 aus und soll erneut beauftragt werden.

Weitere Leistungen werden durch verschiedene andere Verkehrsunternehmen, den Vorgaben des PBefG entsprechend eigenwirtschaftlich erbracht. Nicht eigenwirtschaftlich erbrachte Linienbündel werden vom Kreis nach durchgeführten Vergabeverfahren finanziert.

Neben den Linien der RVM wurden im Kreis Warendorf folgende Linienbündel im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) vergeben:

- Bündel Warendorf 2 – erneute Vergabe zum 07.01.2022
- Bündel Warendorf 4 – erneute Vergabe zum 08.01.2023
- Bündel Warendorf 5 – erneute Vergabe zum 07.01.2022

Folgende Bündel wurden nach erfolgter Vorabbekanntmachung eigenwirtschaftlich konzes-sioniert:

- Bündel Warendorf 3 – erneute Vergabe zum 07.01.2022
- Bündel Warendorf 6 – erneute Vergabe zum 07.01.2024
- Bündel Warendorf 7 – erneute Vergabe zum 07.01.2022
- Bündel Warendorf 8 – erneute Vergabe zum 07.01.2025

Das Leitbild der Förderung einer höheren Kostenwirksamkeit und der Beachtung der Wirtschaftlichkeit sind zu berücksichtigen. Die Umsetzung der im Nahverkehrsplan dargestellten Maßnahmen unterliegt dem Finanzierungsvorbehalt. Vor einer konkreten Maßnahmenumsetzung ist eine gesonderte politische Beratung erforderlich.

10.2 Linienbündelungskonzept

10.2.1 Vorbemerkung

Zur Sicherstellung des Bedienungsangebotes in der heutigen Qualität und Quantität ist ein Ordnungskonzept des Aufgabenträgers Kreis Warendorf erforderlich. Dieses Ordnungskonzept soll zum einen das Herausbrechen ertragsstarker Linien aus dem heutigen Gefüge verhindern, zum anderen den weiteren Betrieb wirtschaftlich schwacher Linien im Verbund mit wirtschaftlichen starken Linien absichern.

Das Linienbündelungskonzept beschreibt den Ordnungsrahmen zur zusammengefassten Genehmigung der Linien im Kreis in Teilnetzen. Es dokumentiert somit das „öffentliche Verkehrsinteresse“ des Aufgabenträgers Kreis Warendorf im Hinblick auf die in den kommenden Jahren anstehenden Neuvergaben der Liniengenehmigungen.

Der Kreis Warendorf hat im Vorfeld der Vergaben Linienbündelungskonzepte gebildet, die als Teil des 2. Nahverkehrsplanes beschlossen wurden. Mit dem 3. Nahverkehrsplan wird die Linienbündelung erneut bewertet und fortgeführt.

10.2.2 Rahmenbedingungen

Die vom Aufgabenträger im Rahmen der Nahverkehrsplanung gebildeten Linienbündel sind von der Bezirksregierung bei der Konzessionserteilung zu beachten. Nach PBefG § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) ist die Genehmigung zu versagen, wenn durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, u. a. dadurch, dass der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des ÖPNVG NRW § 8 Abs. 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Im Nahverkehrsplan werden vom Aufgabenträger die Qualität und der Umfang der Verkehrsleistungen festgelegt. Diese Festlegungen dienen auch als Grundlage für die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen.⁵³

Linienbündel bilden eine planerische (Netzzusammenhang) und wirtschaftliche (Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien) Einheit. Sie sind bei der Genehmigungserteilung als solche Einheit zu berücksichtigen. Durch die Bildung von Linienbündeln

⁵³ siehe: Baumeister, Hubertus (Hrsg.): Recht des ÖPNV, Praxishandbuch für den Nahverkehr mit VO (EG) Nr. 1570/ 2007, PBefG und ÖPNV-Gesetzen der Länder, Band 2 Kommentar; DVV Media Group GmbH, Hamburg 2013. Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) mit Stand vom 14.09.2017

wird das Herausbrechen ertragsstarker Linien aus dem Netzzusammenhang ("Rosinenpickerei") verhindert. Auf diese Weise wird die Gewährleistung eines den örtlichen Gegebenheiten angemessenen ÖPNV-Angebotes (Kriterium „ausreichende Verkehrsbedienung“) zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit (Kriterium „wirtschaftliche Verkehrsgestaltung“) sichergestellt.

Zur Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit ist das Linienbündelungskonzept unabhängig von den betrieblichen Strukturen der einzelnen vorhandenen Verkehrsunternehmen und gewährleistet durch die Linienbündelzuschneidung nach § 97 Abs. 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) im Hinblick auf den Wettbewerb mittelstandsverträgliche Netzgrößen.

10.2.3 Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln im Kreis Warendorf

Für die Festlegung der Bündel im Kreis Warendorf werden grundsätzlich folgende Kriterien herangezogen

- verkehrliche Verflechtung (z. B. relevante Nachfragebeziehungen in einem Teilnetz, z. B. im Schul- oder Jedermannverkehr),
- betriebliche Optimierungspotenziale und Verknüpfungen (z. B. hinsichtlich verbundener Fahrzeugumläufe auf verschiedenen Linien),
- wirtschaftliche Verflechtungen (z. B. Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung) sowie
- organisatorische Rahmenbedingungen.

Die Linienbündelung trägt folgenden Sachverhalten Rechnung:

- Als Grundlage werden die zentralörtliche Gliederung, die Ausrichtung der Verkehre auf die wichtigen zentralen Orte, die hierfür definierten Verkehrskorridore sowie die relevanten (i. d. R. weiterführenden) Schulstandorte herangezogen.
- Die verkehrlichen und betrieblichen Verknüpfungen der Linien (Umlaufbildung) spielen eine relevante Rolle:
 - Linien mit hohen Umsteigerzahlen (also i. d. R. aufeinander abgestimmte Zubringer- und Hauptlinien) werden in einem Teilnetz zusammen gebündelt, da die Abstimmung des Fahrplans und damit auch die betriebliche Planung einen wesentlichen Bestandteil des integrierten ÖPNV-Angebotes ausmacht (und sich meist auch auf das ökonomische Ergebnis der Linien auswirkt).
 - Aufgrund der verkehrlichen Zusammenhänge können ggf. in der Regel Ortsverkehre zu einem eigenen Linienbündel zusammengefasst werden.
 - Bei langlaufenden Linien ist der verkehrliche Schwerpunkt ausschlaggebend für die Zuordnung zu einem Teilnetz.

- Aufgrund verschiedener auf den Schulverkehr ausgerichteter Linien mit keinem oder nur gering ausgeprägtem Takt, können die im Schulverkehr eingesetzten Fahrzeuge im Tagesverlauf auch auf anderen Linien eingesetzt werden. Daher spielen betriebliche Verknüpfungen in der Linienbündelung eine große Rolle. So haben Verkehrsunternehmen bei der Umlaufgestaltung größere Spielräume, die in der Regel zu einem wirtschaftlicheren Mitteleinsatz führen.
- Im Kreis Warendorf bestehen umfangreiche betriebliche Verknüpfungen der Linien untereinander, sodass weite Teile des kreisweiten Busangebots bereits als umfassend betrieblich optimiert angesehen werden können.
- Die einzelnen Linienbündel verfügen in der Regel über einen Verknüpfungspunkt (oder ggf. auch über mehrere Verknüpfungspunkte), an dem eine betriebliche Verknüpfung der Linien eines Teilnetzes hinsichtlich eines optionalen Fahrzeugumlaufs über mehrere Linien des Teilnetzes möglich ist.
- Ebenso sind die wirtschaftlichen Gegebenheiten der Linien von entscheidender Bedeutung für den Aufgabenträger. Aus diesem Grund liegt bei der Ausgestaltung der einzelnen Linienbündel das Augenmerk auf einem Mix aus wirtschaftlich erfolgreichen und weniger nachgefragten Linien.
- Staffellung der Genehmigungslaufzeiten auf mehrere Jahre, um Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben Anträge auch auf mehrere Linienbündel abgeben zu können, und den Aufgabenträger in die Lage zu versetzen, Vorabbekanntmachungen und mögliche Vergabeverfahren mit einem genügend langen Vorbereitungszeitraum durchführen zu können.

Gegebenenfalls können einzelne Verkehre im Konzept unberücksichtigt bleiben bzw. weiterhin als Einzellinien betrachtet werden, wenn das ÖPNV-Angebot z. B. nur am Rande des Untersuchungsraumes verkehrt oder aber bei bedarfsgesteuerten Verkehren keine betrieblichen Verknüpfungsmöglichkeiten zum übrigen Linienverkehr besteht.

10.2.4 Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten und Bündelung der Linienkonzessionen

Mit einer Zusammenfassung der Liniengenehmigungen und der Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten können verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Verbesserungen in einem Verkehrsraum gebündelt zu einem Zeitpunkt geplant und umgesetzt werden.

Die Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten wurde im Kreis Warendorf nahezu vollständig umgesetzt. Die Linienbündel 2 bis 8 sind vollständig harmonisiert und bereits einmal vergeben worden, allein im Bündel 1 („RVM“) (siehe Kapitel 10.2.5) werden einzelne Linien im Rahmen der neuen Direktvergabe harmonisiert.

Der Zuschnitt der Linienbündel hat sich bei den durchgeführten Vergaben bewährt. Hier besteht aktuell kein Anpassungsbedarf.

10.2.5 Festlegung der Linienbündel im Kreis Warendorf

Das Linienbündelungskonzept umfasst sämtliche Linien, für die der Aufgabenträger federführend zuständig ist. Das sind alle Linien, die ausschließlich im Kreis Warendorf verkehren sowie bestimmte ein- und ausbrechende Buslinien.

Der Kreis Warendorf legt im Nahverkehrsraum insgesamt 8 Linienbündel zur Gewährleistung des „öffentlichen Verkehrsinteresses“ (Sicherstellung der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ zu geringstem Zuschussbedarf des Aufgabenträgers) fest. Die Linienbündel bilden die im Kreis abgrenzbaren in sich geschlossenen Verkehrsräume ab. Sie stellen jeweils ein Teilnetz im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG dar und bilden jeweils eine Gesamtleistung im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG.

Anhand der genannten Kriterien für die Linienbündelung im Kreis Warendorf und vor dem Hintergrund der geplanten Direktvergabe des Gesamtnetzes RVM, werden die im Folgenden dargestellten Linienbündel festgelegt:

■ **Tabelle 51: Linienbündel WAF 1 „RVM“**

Linien im Linienbündel		
Harmonisierungszeitpunkt 31.12.2020		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
S20	Münster, Hauptbahnhof - Warendorf, Hallenbad	31.12.2020
S30	Münster, Hauptbahnhof - Beckum, Busbahnhof	31.12.2020
R22/320 MS	Münster, Hauptbahnhof - Everswinkel, Boschweg	31.12.2020
R23 W	Everswinkel, Freckenhorster Straße - Warendorf, Bahnhof	31.12.2020
R32/330	Münster, Hauptbahnhof - Sendenhorst, Herculesweg	31.12.2020
R33 W	Sendenhorst, Lambertiplatz - Ennigerloh, Markt	31.12.2020
R55 W	Sendenhorst, Kantstraße - Ahlen, St. Michael	31.12.2020
R61/361 W	Beckum, Busbahnhof - Ennigerloh, Wiggersberge	31.12.2020
R62/362 W	Beckum, Busbahnhof - Ennigerloh, Markt	31.12.2020
R63 W	Ennigerloh, Markt - Warendorf, Bahnhof	31.12.2020
R72 W	Beckum, Busbahnhof - Wadersloh, Kirche	31.12.2020
R73 W	Wadersloh, Kirche - Lippstadt, Bahnhof	31.12.2020
R75/T75	Ennigerloh, Markt - Oelde, Bahnhof	31.12.2020
R76 W	Beckum, Busbahnhof - Oelde, Bahnhof	31.12.2020
T7	Ahlen, Bahnhof – Ahlen, Hugo-Stoffers-Zentrum	31.12.2020

T46 W	Ostenfelde, Kottenstedte - Ennigerloh, Markt	31.12.2020
T56	Drensteinfurt, Grundschule - Everswinkel, Boschweg	31.12.2018
T59	Drensteinfurt Bahnhof - Hamm-Heessen, Schotte	31.12.2019
T470	Oelde, St. Franziskus-Haus - Oelde, Bahnhof	31.12.2020
AST Ahlen	Stadtverkehr Ahlen	31.12.2020
AST Enn.-Vorh.	Ennigerloh/Enniger – Ahlen/Vohelm	31.12.2020
AST Ostenfelde	Ennigerloh-Ostenfelde – Ennigerloh-Westkirchen	31.12.2020
BürgerBus Hoetmar B1/B2	Warendorf-Hoetmar – Everswinkel, Vitus-Bad / Sendenhorst, Krankenhaus	31.12.2020
BürgerBus Wa- rendorf Nord B5	Warendorf, Tönneburg – Warendorf, Bahnhof	31.12.2020
Bürgerbus Wa- dersloh	B3 (Wadersloh - Diestedde – Sünninghausen) B4 (Wadersloh – Stromberg)	30.09.2020
N1	Ahlen, Bahnhof - Münster, Hauptbahnhof	31.12.2020
N3	Beckum, Markt - Münster, Altstadt/Bült	31.12.2020
N11	Beckum, Busbahnhof - Lippstadt, Bustreff Bahnhof	31.12.2020
C1 W	Ahlen, Bahnhof - Ahlen, Bahnhof	31.12.2020
C2 W	Ahlen, Bahnhof - Ahlen, Thurn- und Taxisring	31.12.2020
C3 W	Ahlen, Bahnhof - Ahlen, Bunsenstraße	31.12.2020
C4 W	Stadtverkehr Ahlen	31.12.2020
C5 W	Stadtverkehr Ahlen	31.12.2020
C6 W	Ahlen, BF - Ahlen, Humboldtstraße	31.12.2020
323	Sendenhorst-Albersloh, Teckelschlaut - Warendorf, Bahnhof	31.12.2020
324/T324	Everswinkel, Schule - Warendorf-Einen, Schule	31.12.2020
329	Sendenhorst, Krankenhaus – Everswinkel-Alverskirchen, Winkelkötter	31.12.2020
333	Sendenhorst, Realschule - Ahlen-Vorhelm	31.12.2020
353	Ahlen, Bahnhof - Hamm-Heessen, Markt	31.12.2020
372	Wadersloh Johanneum/LH/Mauriz - Oelde, Stromberg, Witte Weg	31.12.2020
373	Oelde, Bahnhof - Lippetal-Lippborg, Grundschule	31.12.2020

380	Wadersloh, Sekundarschule - Lippstadt, Lippbruch/Marienschule	31.12.2020
383	Wadersloh, Sekundarschule - Lippstadt - Bad Waldliesborn, Schomacher	31.12.2020
421	Everswinkel, Schule - Everswinkel, Schule	31.12.2020
430	Beckum, Busbahnhof - Beckum-Roland, Parkfriedhof	31.12.2020
431	Neubeckum, Bahnhof - Neubeckum, Bahnhof	31.12.2020
432/T43	Beckum, Busbahnhof - Beckum-Neubeckum, Bahnhof)	31.12.2020
434	Beckum, Holter - Beckum, Sonnenschule	31.12.2020
446	Stadtverkehr Ahlen	31.12.2020
455	Stadtverkehr Ahlen	31.12.2020
456	Stadtverkehr Ahlen	31.12.2020
461	Ennigerloh-Westkirchen, Schule - Ennigerloh, Gesamtschule	31.12.2020
462	Ennigerloh-Westkirchen, Schule - Ennigerloh-Westkirchen, Schule	31.12.2020
463	Ennigerloh-Ostenfelde, Kottenstedte - Ennigerloh, Markt	31.12.2020
464	Ennigerloh-Ostenfelde, Schule - Ennigerloh-Ostenfelde, Schule	31.12.2020
465	Ennigerloh, Markt - Ennigerloh, Gesamtschule	31.12.2020
466	Ennigerloh-Enniger, Schule - Ennigerloh, Gesamtschule	31.12.2020
467	Ennigerloh-Enniger, Schule – Ennigerloh Schule	31.12.2020
471	Oelde, Bahnhof - Oelde, Bahnhof	31.12.2020
472	Oelde, Overbergschule - Oelde, Olympiahalle	31.12.2020
473/T473	Oelde, Bahnhof - Oelde-Sünninghausen, Dorfplatz	31.12.2020
474	Oelde, Olympiahalle - Stromberg, Wettendorf	31.12.2020
475	Oelde-Ahmenhorst, Brücke - Oelde, Bahnhof	31.12.2020
480	Ortsverkehr Wadersloh	31.12.2020
481	Ortsverkehr Wadersloh	31.12.2020
482	Wadersloh - Hentrup, Stille - Wadersloh, Sekundarschule	31.12.2020
483	Wadersloh, Grundschule / Dreischenhoff - Wadersloh, Grundschule / Dreischenhoff	31.12.2020

SV34	Drensteinfurt/Rinkerode, Freisfeld - Sendenhorst/Albersloh, Langen Esch	31.08.2023
------	---	------------

■ **Tabelle 52: Linienbündel WAF 2 „Ahlen – Warendorf“**

Linien im Linienbündel		
Harmonisierungszeitpunkt 06.01.2022		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
S35	Warendorf, Krankenhaus - Ahlen, Bahnhof	06.01.2022
R51	Ahlen, Bahnhof – Ahlen-Tönnishäuschen, Kapelle	06.01.2022
448	Ahlen - Tönnishäuschen, Blume - Ahlen-Vorhelm, Augustin-Wibbelt-Schule	06.01.2022
449	Ahlen, Halene-Kampen - Ahlen, Marienschule	06.01.2022
458	Ahlen-Dolberg, Lambertischule - Ahlen-Dolberg, Henneberg	06.01.2022
459	Ahlen, Am Handkamp - Ahlen-Dolberg, St. Michael	06.01.2022

■ **Tabelle 53: Linienbündel WAF 3 „Beckum – Ahlen – Hamm – Münster“**

Linien im Linienbündel		
Harmonisierungszeitpunkt 06.01.2022		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
R37	Beckum, Busbahnhof - Hamm, Willy-Brandt-Platz	06.01.2022
R38	Beckum, Busbahnhof - Ahlen, Busbahnhof	06.01.2022
R54	Ahlen, Realschule - Drensteinfurt, Bahnhof	06.01.2022
341	Münster, Hauptbahnhof - Ascheberg-Herbern, Rankenstraße	06.01.2022

■ **Tabelle 54: Linienbündel WAF 4 „Stadtverkehr Beckum“**

Linien im Linienbündel		
Harmonisierungszeitpunkt 07.01.2023		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
436	Beckum, Realschule – Beckum, Paul-Gerhard-Schule	07.01.2023
437	Beckum, Verbindungsweg - Beckum, Paul-Gerhardt-Schule	07.01.2023
438	Beckum, Kettelerschule - Beckum, Martinschule	07.01.2023

439	Beckum, Otteloh - Beckum, Sonnenschule	07.01.2023
440	Beckum, Busbahnhof - Beckum, Grottkauer Straße	07.01.2023

■ **Tabelle 55: Linienbündel WAF 5 „Stadtverkehr Telgte“**

Linien im Linienbündel		
Harmonisierungszeitpunkt 08.01.2024		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
T317	Telgte Rathaus - Baßfeld - Everswinkel, Freckenhorster Straße	07.01.2022
390	Ostbevern-Brock, Abzweig Bising. - Telgte, Schulzentrum	07.01.2022
391	Münster-Handorf, Fliegerhorst - Telgte, Brüder-Grimm-Schule	07.01.2022
392	Telgte, Berdel Albermann - Telgte, Schulzentrum	07.01.2022
393	Telgte, Kortenbrede - Telgte, Brüder-Grimm-Schule	07.01.2022
394	Telgte, Everwin - Telgte, Schulzentrum	07.01.2022

■ **Tabelle 56: Linienbündel WAF 6 „Warendorf – Oelde – Clarholz“**

Linien im Linienbündel		
Harmonisierungszeitpunkt 06.01.2024		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
374	(Herzebrock-) Clarholz, Bahnhof - Oelde, Konrad-Adenauer-Allee	06.01.2024
375	Warendorf, Schulzentrum – Oelde, Konrad-Adenauer-Allee	06.01.2024

■ **Tabelle 57: Linienbündel WAF 7 „Warendorf – Ostbevern – Münster“**

Linien im Linienbündel		
Harmonisierungszeitpunkt 07.01.2022		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
R13	Münster, Hauptbahnhof – Glandorf, ZOB	07.01.2022
R14	Warendorf, Kreishaus - Ostbevern, Kirche	07.01.2022
313	Ostbevern, Kirche – Glandorf, ZOB	07.01.2022
418	Ostbevern, Loburg/Schulzentrum; Kirche – Ostbevern, Kirche	07.01.2022

419	Telgte-Westbevern, Riehenhaar – Ostbevern, Schulzentrum	07.01.2022
-----	---	------------

■ **Tabelle 58: Linienbündel WAF 8 „Münster -Telgte – Warendorf – Sassenberg“**

Linien im Linienbündel		
Harmonisierungszeitpunkt 06.01.2025		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
R11	Münster, Hauptbahnhof - Warendorf, Bahnhof	06.01.2025
R15	Warendorf, Kreishaus - Glandorf, ZOB	06.01.2025
311	Warendorf, Bahnhof/Schulzentrum - Beelen.Hemfeld Schneidewind bzw.Herzebrock, Bahnhof	06.01.2025
312	Warendorf, Bahnhof – Versmold, Bahnhof	06.01.2025
316	Warendorf, Schulzentrum - Harsewinkel, Harsewinkel - Marienfeld, Deutsches Haus	06.01.2025

Für die kreisgrenzüberschreitende Linie T54 (Lüdinghausen - Drensteinfurt) ist federführend der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger zuständig. Sie wird bei der Linienbündelung im Kreis Coesfeld berücksichtigt. Analog liegt die Federführung für die Linie 335 (Beckum – Lippborg – Herzfeld) beim Aufgabenträger Kreis Soest.

10.3 Direktvergabe eines Netzes an die RVM durch die Münsterlandkreise

Verkehrlicher Umfang des Netzes

Der Kreis Warendorf hat zusammen mit den Kreisen Borken, Coesfeld und Steinfurt wesentliche Linienverkehre mit Bussen ab dem 01.01.2011 im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 direkt an die RVM vergeben. Dieser öffentliche Dienstleistungsauftrag hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2020. Der Kreis beabsichtigt zusammen mit den o. g. Kreisen, erneut einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Wege der Direktvergabe an die RVM ab dem 01.01.2021 bis zum 31.12.2030 zu vergeben (10 Jahre).

Hierzu soll das für die Direktvergabe vorgesehene Linienbündel des Kreises Warendorf (WAF1) zusammen mit weiteren Linienbündeln der Kreise Borken, Coesfeld und Steinfurt als Gesamtleistung (Netz) gemäß § 8a Abs. 2 S. 4 PBefG an die RVM vergeben werden. Das zu vergebene Netz setzt sich aus folgenden Linienbündeln zusammen:

- WAF1 (Kreis Warendorf)
- BOR1 (Kreis Borken)
- COE1 (Kreis Coesfeld)

- Teilnetz RVM (Kreis Steinfurt)

Gründe für die Vergabe eines (Linien-)Netzes an die RVM im Wege einer Direktvergabe

Das zu vergebene Netz ist historisch durch Betrauungen der RVM (bzw. ihrer öffentlichen Vorgängerunternehmen) zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße gewachsen, die durch Kommunen im Münsterland ausgesprochen wurden. Mit diesem gewachsenen Netz wird heute die größtmögliche Integration der ihm zugeordneten Linienverkehre in verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht erreicht:

- Fahrgastorientierte Linienführungen zur Vermeidung von Umsteigevorgängen, zentrale Verknüpfungspunkte mit gesicherten Anschlüssen und Übergängen auf andere Verkehrsmittel sowie eine dichte Erschließung aus Haupt- und Nebenachsen bieten dem Kunden ein Angebot aus einem Guss. Innerhalb des RVM-Netzes werden an zentralen Verknüpfungspunkten Anschlüsse über eine so genannte AnschlussGarantie für den Fahrgast abgesichert.
- Als Teil eines attraktiven Nahverkehrs werden den Fahrgästen an zentralen Haltestellen Abfahrtszeiten in Echtzeiten über stationäre Anlagen angezeigt.
- Die Bedienung des seit vielen Jahren bewährten Netzes erlaubt eine optimale Betriebsdurchführung auf der Grundlage einer integrierten Umlauf- und Dienstplanung sowie einen wirtschaftlichen Einsatz von Fahrpersonal und Bussen. So erfolgt unter anderem ein Kreisgebiet übergreifender Fahrzeugeinsatz und Betriebshof übergreifende Fahrzeugwartung und Reparatur.
- Über eine zentrale hochmoderne Disposition, eine Leitstelle und ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) findet die tägliche Steuerung des operativen Betriebs aus einer Hand statt.

Darüber hinaus können die Münsterlandkreise in ihrer Funktion als Aufgabenträger in diesem Netz - quasi im Rahmen eines Experimentierraumes - zusammen mit ihrem internen Betreiber RVM während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages eine besondere Innovationskraft für den ÖPNV im Münsterland entwickeln. Dies ist bei eigenwirtschaftlichen Verkehren oder im Rahmen von vertraglich vereinbarten Verkehren mit privaten Unternehmen in dieser Form nicht möglich, weil die Aufgabenträger über private Verkehrsunternehmen nicht die „Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle“ ausüben können (vgl. Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO 1370/2007).

Unternehmensübergreifend organisiert die RVM z. B. in diesem Netz in jeweils enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern die Ausstattung zentraler Haltestellen mit Anlagen zur Echtzeitinformation der Kunden, koordiniert die elektronische Fahrplanauskunft, entwickelt ein elektronisches Fahrgeldmanagement und treibt die Digitalisierung in Form von App-Entwicklungen und die Verknüpfung mit multimodalen Angeboten sowie Bedarfsverkehren voran.

Der interne Betreiber RVM sorgt somit in diesem Netz für die Weiterentwicklung des ÖPNV in den Münsterlandkreisen, indem gewonnene Erkenntnisse auch auf die Erbringung öffentlicher Verkehrsdienste durch private Verkehrsunternehmen übertragen werden können. In den europaweiten Bekanntmachungen der Aufgabenträger (Münsterlandkreise) gemäß § 8a

Abs. 2 PBefG zur Ausschreibung von Wettbewerbsbündeln sind bereits des Öfteren Qualitäten für den ÖPNV festgelegt worden, die durch die RVM vorher entwickelt wurden.

Insgesamt wird deshalb durch die Direktvergabe dieses Netzes an die RVM im besonderen Maße eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV im Münsterland sichergestellt.

10.4 Bildung einer „Gruppe zuständiger örtlicher Behörden“ im ÖPNV

Der Kreis Warendorf wird voraussichtlich mit den Kreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt, Unna, Soest, Hochsauerlandkreis und den Städten Münster und Hamm eine sog. „Gruppe zuständiger örtlicher Behörden“ bilden, die für die Fahrgäste im ÖPNV sog. integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste im Sinne von Art. 2 lit. m VO 1370/2007 sicherstellt. Hierüber soll ggf. noch eine „Vereinbarung zur Bildung der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Busverkehr Münsterland/Ruhr-Lippe gemäß §§ 2 und 3 GkG NRW“ abgeschlossen werden.

Die Mitglieder der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft in den Regionen Münsterland/Ruhr-Lippe wirken untereinander auf die Integration der Tarife, Fahrpläne und Auskunftssysteme hin und stimmen die Zuständigkeiten, Qualitäten und Finanzierung grenzüberschreitender Verkehre ab. Die Verkehrsunternehmen, die als interne Betreiber ihrer Kontrolle unterstehen, werden von ihnen verpflichtet, an der verkehrlichen Integration mitzuwirken.

10.5 Finanzierung

Investitionsförderung

Das Land NRW stellt Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV zur Verfügung.

Gemäß § 12 Abs. 1 ÖPNVG NRW erhalten die Zweckverbände *pauschalisierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV* (jährliche Gesamthöhe mind. 150 Mio. Euro)⁵⁴.

Gemäß § 13 Abs. 1 ÖPNVG NRW stellt das Land NRW zusätzlich Zuwendungen für *Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse* zu Verfügung.

Hierzu gehören nach § 13 Abs. 1:

- „1. ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms,
2. SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen,
3. Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen,
4. Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV,

⁵⁴ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) mit Stand vom 14.09.2017

5. Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn- und Bus-) Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV,
6. Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch- und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV, zur Errichtung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen,
7. Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen, sowie
8. ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde.“

Zuwendungsempfänger sind Kreise und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen und bundeseigene und nicht bundeseigene Eisenbahnunternehmen. Förderanträge sind im Raum Münsterland an den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zu stellen. Investitionen in Schienenwege und Stationen, die nicht unter die o. g. Förderung fallen, können unter bestimmten Voraussetzungen ergänzend vom Land gefördert werden. Die ergänzende Förderung wird auf die Förderung der Zweckverbände angerechnet.

Gem. § 14 ÖPNVG NRW gewährt das Land aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes Zuwendungen für weitere Maßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse, insbesondere für BürgerBusvorhaben sowie zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV.

Finanzierung im Kreis Warendorf

Dem Kreis Warendorf stehen zur Finanzierung des ÖPNV nach den §§ 11.a und 11.2 ÖPNVG NRW Mittel zur Verfügung, die die lokalen Aufgabenträger des ÖPNV vom Land NRW erhalten. Hinzukommen

- Fahrgelderlöse aus frei verkauften Fahrscheinen,
- Fahrgelderlöse aus Schülerzeitkarten,
- Ausgleichszahlungen auf der Grundlage der §§ 148ff. SGB IX für Freifahrten für Schwerbehinderte,

die als Einnahmen direkt an die Verkehrsunternehmen fließen.

Neben den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen – mit Finanzierung durch den Kreis - gibt es im Kreis Warendorf außerdem Verkehrsleistungen, die eigenwirtschaftlich, also ohne die zusätzliche Ausgleichsleistung des Kreises betrieben werden.

Teilbaustein C

Alternative Mobilitätsangebote

11 Alternative Mobilitätsangebote

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

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

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

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

Die Angebotsgestaltung dieser Mobilitätsangebote kann somit auf kommunaler Ebene mit modular gestaltbaren Komponenten flexibel auf die jeweils spezifischen Randbedingungen und die politischen Wünsche ausgerichtet werden. Die Bandbreite der Ausgestaltungsmöglichkeit geht vom klassischen AnrufSammelTaxi bis hin zu App-gesteuerten „On-Demand“-Angeboten⁵⁵ (siehe Kapitel 11.3).

Zur Beurteilung, welches das jeweils passende System für ein Gemeindegebiet zur Erschließung der Zwischenräume ist, sollte unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten berücksichtigt werden, dass für Teilbereiche mit weniger als 200 Einwohnern keine regelmäßige tägliche Nachfrage zu generieren ist. Auch bedarfsgesteuerte Angebotsformen sollten jedoch im

⁵⁵ Bei diesem Service fahren die Busse nicht nach einem statischen Fahrplan entlang einer festgelegten Route, sondern werden mittels einer App von den Fahrgästen individuell zu einem bestimmten Ort geordert und bringen die Fahrgäste je nach Angebotsausgestaltung zu einer Zielhaltestelle oder an einen individuellen Zielpunkt in einem fest definierten Bediengebiet.

Hinblick auf die Nachfrage eine gewisse Regelmäßigkeit des Bedienungsangebotes erkennen lassen, um sowohl ein Interesse bei potenziellen Nutzern als auch Anbietern zu erwecken.

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

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

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

- **Tabelle 59: Spezifische Angebotsmerkmale „Öffentliche Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung für Bereiche mit geringer Fahrgastnachfrage sowie die erste/letzte Meile“**

Angebotsmerkmale	Bandbreite der Umsetzungsmöglichkeiten
Fahrplanbindung	Fahrplanungebunden (damit hohe Flexibilität für den Fahrgast) (kein Fahrplan, verkehrt möglichst zeitnah nach Anmeldung eines Beförderungswunsches) ➔ sehr geringe bis geringe Nachfragebündelung
	30- bis 60-Minuten-Takt ➔ geringe Nachfragebündelung
	120-Minuten-Takt oder Einzelfahrten ➔ mittlere Nachfragebündelung
Bedienungszeiten	Angebot zu allen relevanten Verkehrszeiten bis zielgruppenorientiertes Angebot an einzelnen Tagen und zu einzelnen Verkehrszeiten
Räumliche Bedienung	Varianten bestehen in der Haltestellenbedienung bei Ein- und Ausstieg, dem Einstieg an Haltestellen und dem Ausstieg vor der Haustür bis hin zur Haustürbedienung bei Ein- und Ausstieg. Denkbar ist auch der Ein-/Ausstieg unterwegs
Fahrplangestaltung	haltestellenbezogene Abfahrtszeiten, einheitliche Abfahrtszeiten für einen Teilraum, Abfahrtszeiten für Zonen oder fahrplanungebunden

Größe des Bedienstungsgebietes	Einzelne Ansiedlungen und kleinere Ortschaften in einer Gemeinde bis hin zu größeren Bereichen mit geringem Fahrgastpotenzial, auch gemeindeübergreifend, in den Zwischenräumen der definierten Achsen → Auswirkungen auf Fahrzeugeinsatz und Wirtschaftlichkeit
Fahrtbuchung	Bestellung per Telefon, Internet und/oder App
Flankierung mit Betriebsleitsystemen	Zielvorstellung: Ausstattung der Fahrzeuge mit digitalen (internetbasierten) Leitsystemen → Fahrtbuchung über verschiedene Kanäle, digital gesteuerte Verkehrsdurchführung

Die Ausgestaltung der Angebotsmerkmale sollte passend auf die jeweilige Situation vor Ort ausgerichtet werden. Neben den verkehrlichen Randbedingungen sind hierbei auch die vor Ort aktivierbaren Betreiberstrukturen zu berücksichtigen (Bandbreite von ehrenamtlichen BürgerBus-Fahrern mit oder ohne Personenbeförderungsschein⁵⁶ bis hin zu Mobilitätsdienstleistern mit umfangreich geschultem und ausgebildetem Fahrpersonal). Zu nutzen sind dabei rechtliche Experimentierklauseln im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes, die Probeanwendungen zulassen (z. B. Möglichkeit der Haus-zu-Haus-Bedienung im öffentlichen Verkehr).

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

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

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

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

In Abhängigkeit von der jeweiligen Umsetzungsform bewegen sich die Mobilitätsangebote in einem Spannungsfeld zwischen bereits erprobten bedarfsgesteuerten ÖPNV-Angeboten

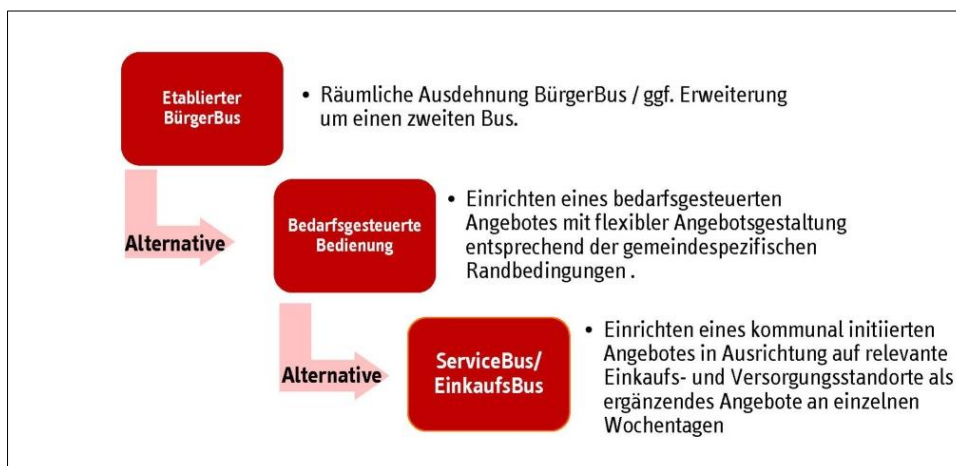
⁵⁶ Ohne Personenbeförderungsschein auf Grundlage der Freistellungsverordnung zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

(z. B. AnrufSammelTaxi AST, TaxiBus) auf der einen Seite und Modellen wie dem im Münsterland etablierten BürgerBus sowie dem Modell EinkaufsBus (vgl. Kapitel 11.1), die einem Übergangsbereich zwischen klassischem ÖPNV und alternativen Mobilitätsangebote zuzuordnen sind. Auf der anderen Seite stehen genehmigungsfreie Angebote wie das BürgerMobil (vgl. Kapitel 11.1) als alternative Angebotsformen zur Abdeckung der Mobilität. Die letztendliche Ausgestaltung und Ausdifferenzierung der verschiedenen dargestellten Angebotsformen stellt somit einen Übergangsbereich zwischen Angeboten, die den Teilen A und B des NVP zuzuordnen sind und den ergänzenden Angeboten, die dem Teil C des NVP zuzuordnen sind, dar. Die genaue Zuordnung ist in Hinblick auf manche Angebote schwierig, da der Übergang fließend ist. Die folgenden Abbildungen veranschaulichen den Übergangsbereich zwischen den Teilen B und Teil C des Nahverkehrsplans.

- **Abbildung 11: Einordnung möglicher Umsetzungsformen öffentlicher Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung in den Teil B bzw. Teil C des NVP**
- Beispiel: Stadt/ Gemeinden **ohne** bestehendes BürgerBus-Angebot -



- **Abbildung 12: Einordnung möglicher Umsetzungsformen öffentlicher Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung in den Teil B bzw. Teil C des NVP**
- Beispiel: Stadt/ Gemeinden **mit** etabliertem BürgerBus-Angebot -



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

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

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

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

Ergänzend zu den für eine kurzfristige Umsetzung in den Münsterlandkreisen vorgeschlagenen alternativen Mobilitätsangeboten und deren beispielhafter räumlicher Konkretisierung in den Kommunen des Kreises sind in Kapitel 11.3 weitere deutsche und internationale Beispielprojekte ergänzender Mobilitätsangebote beschrieben.

Das Projekt „Mobiles Münsterland“ soll darauf aufbauend mit einer vertiefenden Analyse einen Erprobungsraum schaffen, um die Mobilitätsideen praxisorientiert weiterzuentwickeln. Das Projekt wurde von der Verbandsversammlung des Zweckverbandes SPNV Münsterland am 25.06.2018 beschlossen. Es soll unter anderem das Münsterland als Erprobungsraum für innovative Mobilitätsprojekte positionieren.

11.1 Steckbriefe alternativer Mobilitätsangebote

Mobilstationen	
 Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW (2015): Handbuch Mobilstationen, S.25	
Produkt u. Aufgabe	■ Räumlich gebündelte Verknüpfung von Verkehrsangeboten zur Förderung der Inter- und Multimodalität (ÖPNV mit Rückgratfunktion) ■ Erhöhung der Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote durch Schaffung zentraler Orte für intelligente Zu- und Abbringangebote ■ Modular gestaltbares Angebot in Hinblick auf Ausstattungsmerkmale und zu kombinierender Verkehrsmittel – in Abhängigkeit von Aufgabe, Bedeutung im Netz und räumlicher Lage sowie bei Zuordnung zu aufkommensstarken Einrichtungen ■ Treffpunkt, Aufenthaltsbereich und Serviceangebote zur Förderung der Nahmobilität und Übernahme von Versorgungsfunktion
Hintergrund	■ Maßnahme zur Unterstützung zum Erreichen der kommunalen Klimaschutzziele ■ Verbesserung der Erreichbarkeit der starken ÖPNV-Achsen, Ausweiten der Einzugsbereiche, Abbau von Defiziten der ÖPNV-Erreichbarkeit ■ Förderung der Multi- und Intermodalität / Attraktivitätssteigerung ÖPNV
„Zutaten“	■ modulares System an Mobilstationen, Realisierung mit Ausstattungsmerkmalen in Abhängigkeit von systemischer Bedeutung im Gesamtnetz, Nutzerpotentialen, ■ optimale Lagegunst im Ortsgefüge ■ Eigentumsverhältnisse Grund und Boden ■ Betreiber / kommunaler Kümmerer / ggf. Servicedienstleister
Akteure: ■ Kommune ■ Technische Betriebe / Betreiber ■ Stadtwerke ■ CarSharing- und Fahrradverleihsystem-Anbieter ■ Einzelhändler / Servicedienstleister ■ Land NRW ■ Zukunftsnetz Mobilität NRW (Beratung)	Prinzipiskizze: 

Unterstützung von Bürgerbusangeboten



Produkt u. Aufgabe	■ Bürgerbus als wichtige und sinnvolle (räumliche) Ergänzung des klassischen ÖPNV, in Räumen mit schwacher Nachfrage und mit schwieriger Grundvoraussetzung für regulären Linienverkehr ■ Unterstützung der Bürgerbusvereine insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer ➤ Öffentlichkeitsarbeit ➤ Anträge, Verwaltung, Versicherung, Konzession etc. ➤ Unterstützung bei der Akquise von Fahrerinnen und Fahrern ➤ Konzeptentwicklung und -weiterentwicklung ➤ Werbung und Akquise von Sponsoren ■ Unterstützung bei der Gründung neuer Bürgerbusangebote bzw. Bürgerbusvereine ■ Regelmäßige Abstimmung mit den Vereinen (Installierung eines Netzwerkes auf Kreisebene)
Hintergrund	■ Maßnahme zur langfristigen Sicherstellung etablierter Verkehrsangebote, die ihrerseits für eine Verbesserung Mobilität im ländlich geprägten Raum Sorge tragen ■ Langfristige Sicherung des Angebots für in ihrer Mobilität eingeschränkter Personenkreise
„Zutaten“	■ Ansprechpartner / Beauftragter auf Seite der Städte und Gemeinden sowie der Verkehrsunternehmen
Akteure: ■ Aufgabenträger ■ Städte und Gemeinden ■ Bürgerbusverein mit ehrenamtlich Engagierten ■ Verkehrsunternehmen ■ Private und öffentliche Sponsoren ■ Ggf. Organisation als Verein	Prinzipiskizze:

ServiceBus / EinkaufsBus



SerciveBus Rossla

Produkt u. Aufgabe	■ Anschluss von Ortschaften ohne Angebot an Einzelhandelsstandorten ■ Erweitertes ÖPNV-Angebot an einzelnen, ausgewählten Wochentagen (mind. zwei), anstatt eingeschränktem Angebot an allen Tagen ■ Einsatz eines Fahrzeuges an verschiedenen Tagen in unterschiedlichen räumlichen Teilbereichen („rollierender Einsatz“) ■ Ausrichtung des Angebots auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte ■ Vertaktetes Angebot, z.B. Stundentakt (in Teilabschnitten Zweistundentakt) an Bedienungstagen ■ Fahrzeug mit Begleit- bzw. Servicepersonal
Hintergrund	■ Sicherstellung der ÖPNV-Angebote in Orten ohne Versorgung zu benachbarten Angeboten ■ Chance zur Kooperation zwischen ÖPNV und Versorgungseinrichtungen (Zusammenführung von Angebot und Nachfrage bei beiderseitigem Interesse) ■ Verbessertes Angebot für in ihrer Mobilität eingeschränkter Personenkreise
„Zutaten“	■ Kleinbus mit einer Rampe für Gehilfen und Rollstuhlfahrer ■ Fahrpersonal und Begleitpersonal ■ Verzicht auf parallele Strukturen wie bspw. Taxibus oder Bürgerbus ■ PBefG-Genehmigungspflichtig ■ intensive Vor-Ort-Vermittlung zum Start des Verkehrs
Akteure: ■ Aufgabenträger ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen ■ Kooperierende Einzelhändler	Prinzipskizze:

Bike & Ride Stationen



Haltestelle: Mettingen, Hügelstraße Mobilitätspunkt



Haltestelle: Ennigerloh, Markt

Produkt u. Aufgabe

- Ausbau der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV
- Erhöhung der Flächenwirksamkeit hochwertiger ÖPNV-Angebote durch Schaffung hochwertiger Fahrradabstellanlagen
- Modular gestaltbare Ausstattung mit Differenzierung zwischen kleineren (überdachter Bügel oder ähnlich) und größeren Anlagen („Fahrradgaragen“ oder ähnlich) in Abhängigkeit des Bike & Ride-Potenzials
- Hoher Wiedererkennungswert durch einheitliche Gestaltung (modularer Baukörper)

Hintergrund

- Abbau von Erschließungsdefiziten durch wirksame Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius in die Fläche
- Verbesserung der Erreichbarkeit der starken ÖPNV-Achsen
- Förderung der Intermodalität / Attraktivitätssteigerung ÖPNV
- Maßnahme zur Unterstützung der kommunalen Klimaschutzziele

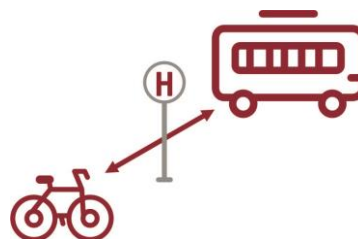
„Zutaten“

- Realisierung mit Ausstattungsmerkmalen in Abhängigkeit der Nutzerpotentiale und Flächenverfügbarkeit
- optimale Lagegunst im Ortsgefüge
- soziale Kontrolle
- Eigentumsverhältnisse Grund und Boden
- Ggf. kommunaler Kümmerer für Wartung und Pflege

Akteure:

- Städte und Gemeinden
- Verkehrsunternehmen

Prinzipiskizze:



Bike-Sharing light	
Produkt u. Aufgabe	■ Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad durch Einrichten von einfachen Fahrradverleihsystemen zur Verbesserung der Zielerreichbarkeit, z. B. am Rand von Gewerbegebieten („Werksfahrrädern“)
Hintergrund	■ Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten durch gezielte Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten und Gewerbegebieten ■ Förderung der ÖPNV-Nutzung im kleinräumigen Bereich
„Zutaten“	■ Realisierung mit einfachen Ausstattungsmerkmalen (u. a. Gebrauchtfahrräder, einheitlich in markanter Farbe lackiert, einfache Schlüsselfunktion, Nutzen vorhandener Abstellmöglichkeit, wenn möglich (Garage o. ä.)) ■ Eigentumsverhältnisse Grund und Boden ■ Ggf. betrieblicher Kümmerer für Wartung und Pflege / Dienstleister
Akteure: ■ Kommune ■ Betriebe	Prinzipskizze: 

Bürgermobil / „Bürgerbus light“

Bürger fahren Bürger



Quelle: noerten-hardenberg.de

Produkt u. Aufgabe

- Gemeinwohlorientiertes, ehrenamtliches Fahrangebot in Ergänzung zum ÖPNV für innerörtliche Fahrten, ggf. als Mix mit Car-Sharing-Angebot zu Zeiten, in denen das Bürgermobil nicht fährt
- Vorherige Anmeldung eines Fahrtwunsches ist notwendig
- Möglichkeit einer Tür-zu-Tür-Bedienung
- Fahrservice ohne Liniengenehmigung
- Eine Vereinsstruktur ist nicht zwingend; die Gemeinde kann die Funktion des Rechtsträgers übernehmen, ehrenamtlich Aktive werden zu „Helfern“ im Auftrag der Kommune
- Verkehrt innerhalb fester Bedienungszeiträume, ggf. auch nur an ausgewählten Tagen

Hinter- grund

- Disperse Siedlungseinheiten mit geringer und/oder rückläufiger Einwohnerzahl
- Sicherstellung der Teilhabe der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personengruppen

„Zutaten“

- Fahrzeug, inkl. Fix- und Betriebskosten
- Disposition
- Bürgerschaftliches Engagement
- Unterstützung aus Politik und Verwaltung / Sponsoring

Akteure:

- Städte und Gemeinden
- Ehrenamtlich Engagierte
- Private und öffentliche Sponsoren
- Ggf. Organisation als Verein
- Ggf. Verkehrsunternehmen als Unterstützer

Prinzipiskizze:



Themenbezogener Shuttleservice



Produkt u. Aufgabe	■ Privat organisierter Shuttleservice zur Verbesserung der Erreichbarkeit ausgewählter Einrichtungen und Angebote (bspw. Nahversorger, medizinische Einrichtungen, kulturelle Einrichtung, Hotel usw.) ■ Möglichkeit zur Realisierung spezieller Fahrtenwünsche, für welche im regulären Linienbetrieb keine ausreichende Fahrgastnachfrage vorhanden ist oder durch andere Umstände nicht realisiert werden kann ■ Tür-zu-Tür-Bedienung ■ Unterstützung durch Stadt/Gemeinde bei Initiierung
Hintergrund	■ Verbesserung der Erreichbarkeit ausgewählter Einrichtungen ■ Evtl. Gemeindegrenzenübergreifende Fahrten
„Zutaten“	■ Fahrzeug ■ Fahrpersonal ■ Dispositionszentrale zur Annahme und Organisation der Fahrtenwünsche, die bei der Einrichtung angesiedelt ist
Akteure: ■ Privatwirtschaftliche Einrichtungen ■ Städte und Gemeinden	Prinzipiskizze:

Mobilitätskarte



Produkt u. Aufgabe

- Tarifliche Integration unterschiedlicher Mobilitätsdienstleistungen in einem Medium
- Vereinfachung intermodaler Mobilitätsketten durch verbesserte Zugänglichkeit
- Option: Mobilitätskarte mit monatlichen Fixkosten, inbegriffen kostenlose Nutzung aller Busse und Bahnen sowie mit zeitlicher Befristung eines Leihfahrrades und eines CarSharing-Angebots

Hintergrund

- Förderung des Umweltverbunds, Vernetzung der Verkehrsträger, Verbesserung des Zugangs zu verschiedenen Verkehrsmitteln
- Stärkung des ÖPNV-Angebots als Alternative zum Pkw

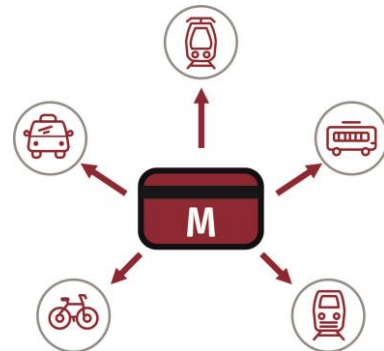
„Zutaten“

- Partnerschaftsstruktur der Betreiber/Angebote
- Ggf. Flächenverfügbarkeit zur Schaffung räumlicher Verknüpfungsangebote (Mobilstation)

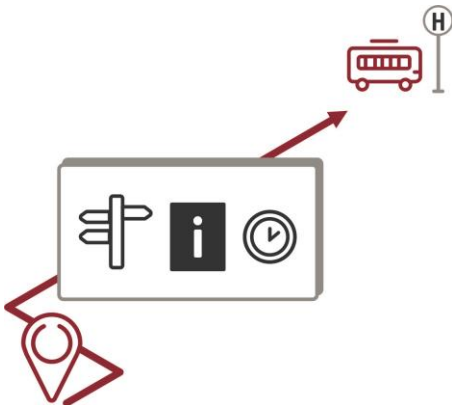
Akteure:

- Verkehrsverbund
- Verkehrsunternehmen
- Aufgabenträger
- Städte und Gemeinden
- Betreiber der Mobilitätsangebote

Prinzipiskizze:



Haltestellenferne Fahrgastinformation

 Quelle: telereal.at	
Produkt u. Aufgabe	■ Monitore, Wegweiser etc. ■ Echtzeitinformation in zentraler Lage zu Abfahrten des ÖPNV an der nächstgelegenen Haltestelle bzw. an einer zentralen Haltestellen wie ZOB ■ Hinweis auf Dauer des Fußwegs und per Fahrrad zur Haltestelle
Hintergrund	■ Fehlende Informationen bspw. in den Geschäftslagen oder in öffentlichen Einrichtungen zu Abfahrtszeiten des ÖPNV die räumlich hiervon getrennt sind ■ Lage von ÖPNV-Haltestellen nicht immer zentral im Ortskern
„Zutaten“	■ Display bzw. Monitor mit Echtzeitdaten (inkl. Wartung etc.) ■ Wegweisung mit Angaben zur Dauer des Weges sowie zur Entfernung ■ Örtlichkeiten für die Installation der Fahrgastinformation
Akteure: ■ Städte und Gemeinden ■ Öffentliche Einrichtungen ■ Private Akteure ■ Verkehrsunternehmen	Prinzipiskizze: 

Mitfahrerbank



Produkt u. Aufgabe

- öffentlich organisierte (und damit legitimierte) „Stelle“ zum Mitfahren in privaten Pkws
- Sitzbänke, die als zentraler Sammelpunkt für Mitfahrer fungieren
- Zur Absicherung der Mobilität auch für den Rückweg sind zwei Bänke innerhalb eines Gebietes erforderlich, eine Ergänzung des Mobilitätsangebots entsteht erst durch mehrere aufgestellte Bänke

Hinter- grund

- Ergänzung des Mobilitätsangebots in ländlichen Ortsteilen ohne Versorgungseinrichtungen und mit ausgeprägtem Zusammenhalt in der Dorfgemeinschaft

„Zutaten“

- Sitzbank
- Aufstellfläche
- Bereitschaft in der Dorfgemeinschaft

Akteure:

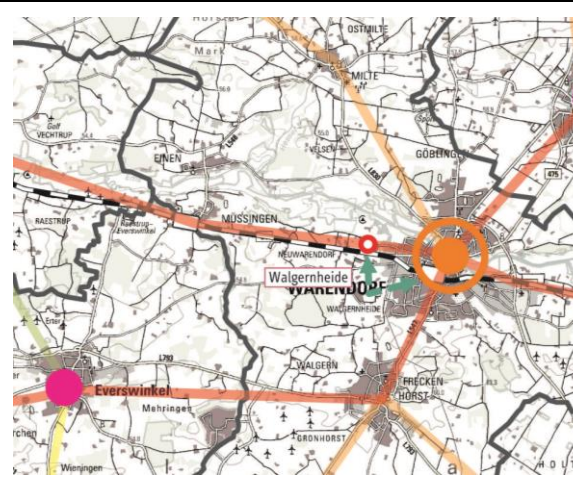
- Städte und Gemeinden
- Private Akteure

Prinzipiskizze:



11.2 Zuordnung möglicher Steckbriefe zu den räumlichen Einheiten im Kreis Warendorf

Warendorf-Walgernheide



Strukturdaten

- Einwohner: ca. 220

Bestand

- Haltestelle Walgernheide ca. 800 m entfernt
- Linie 323, Schulverkehr mit 3 Fahrten (13:11, 13:14 und 15:35 Uhr aus Warendorf, 1 Fahrt um 7:22 Uhr nach Warendorf Schulzentrum)

Ausreichende Bedienung/Anbindung an den Hauptort:

- /

Meldung ergänzender Mobilitätsangebote aus Auftaktbefragung

- /

Chancen

- Sicherung, Verbesserung und Förderung der Lebensqualität und Mobilität

Verbindungsvarianten

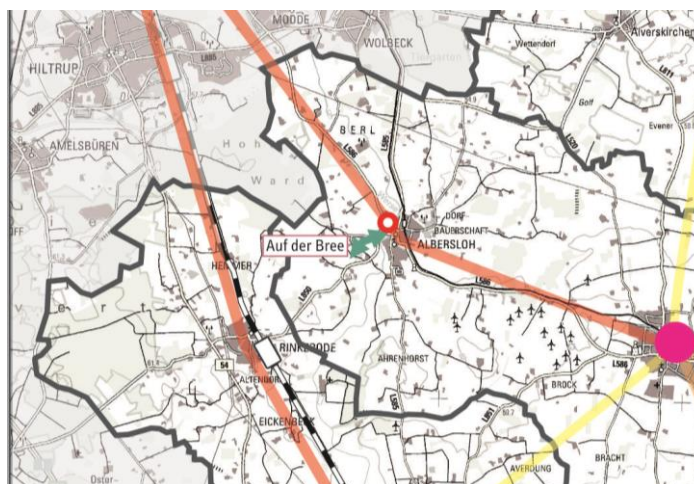
- Haltestelle Tankstelle mit Anschluss an die Linie R11 (Warendorf, Telgte, Münster) (ca. 1,8 km entfernt)
- Verbindung nach Warendorf (3,5 km)

Mögliche Maßnahmen



- Einrichtung einer Mobilstation in Warendorf Bahnhof. Ausstattungsmerkmale:
 - ÖPNV-Haltestelle
 - (E-)Fahrradverleihsystem
 - E-Bike-Ladeinfrastruktur
 - Sichere Fahrradabstellanlage
 - Kiosk
- Mitfahrerbank im Siedlungsbereich Walgernheide als Ergänzung des Mobilitätsangebots

Albersloh-Auf der Bree



Strukturdaten

- Einwohner: ca. 200

Bestand

- Haltestelle Adolfshöhe ca. 950 m entfernt
- Linien S30 und 330

Ausreichende Bedienung/Anbindung an den Hauptort:

- /

Meldung ergänzender Mobilitätsangebote aus Auftaktbefragung

- /

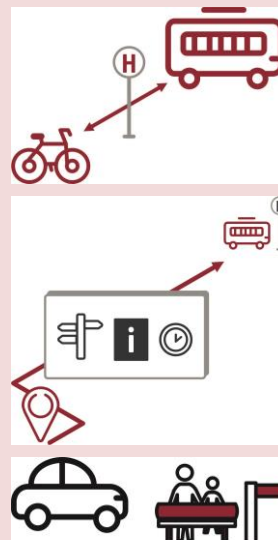
Chancen

- Sicherung, Verbesserung und Förderung der Lebensqualität und Mobilität

Verbindungsvarianten

- Verbindung nach Albersloh (ca. 1,5 km)

Mögliche Maßnahmen



- Einrichtung einer B+R-Anlage an der Haltestelle Adolfshöhe

- Fahrgastinformation in zentraler Lage des Siedlungsgebiets
- Informationen zu Abfahrten an der Haltestelle Adolfshöhe

- Mitfahrerbank im Siedlungsbereich Auf der Bree als Ergänzung des Mobilitätsangebots zur Sicherstellung der Erreichbarkeit von Albersloh

Ennigerloh-Germania



Strukturdaten

- Einwohner: ca. 200

Bestand

- Nächste Haltestellen Pionierstr- und Angelstr.
- Linie 465, Mo-Fr Schulverkehr mit 5 Fahrten (1 Fahrt um 7:41 Uhr nach Ennigerloh, 4 Fahrten zwischen 11:35 – 15:40 Uhr aus Ennigerloh)

Ausreichende Bedienung/Anbindung an den Hauptort:

- Einzelfahrten

Meldung ergänzender Mobilitätsangebote aus Auftaktbefragung

- /

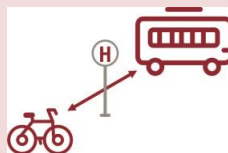
Chancen

- Sicherung, Verbesserung und Förderung der Lebensqualität und Mobilität

Verbindungsvarianten

- Haltestelle Germania mit Anschluss an Linie R61 ca. 1,9 km entfernt
- Verbindung nach Ennigerloh (2,8 km)

Mögliche Maßnahmen



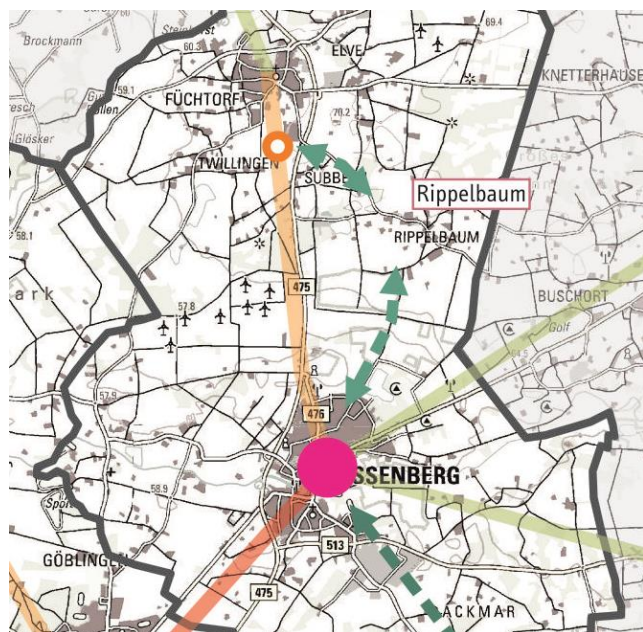
- Einrichtung einer B+R-Anlage an der Haltestelle Germania

- Einrichtung einer Mobilstation in Ennigerloh Markt mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:

- ÖPNV-Haltestelle
- (E-)Fahrradverleihsystem
- E-Bike-Ladeinfrastruktur
- Sichere Fahrradabstellanlage

- Mitfahrerbank im Siedlungsbereich Germania als Ergänzung des Mobilitätsangebots zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Hauptortes Ennigerloh

■ Einwohner: ca. 200



■ Nächste Haltestelle Rippelbaum
Linie R15, ca. 2,6km entfernt

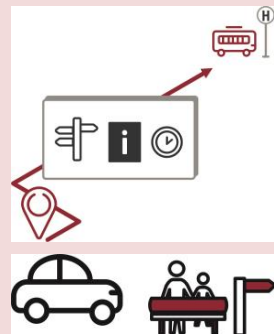
■ Kein Bedienungsangebot

□ /

- **Sicherung, Verbesserung und Förderung der Lebensqualität und Mobilität**

- Haltestelle Rippelbaum mit Anschluss an Linie R15 ca. 2,6 km entfernt
- Verbindung nach Sassenberg (ca. 4,1 km)

A diagram illustrating the concept of a Hamiltonian path. It features a bus and a bicycle. A signpost with a circle containing the letter 'H' stands between them. A red arrow points from the bus to the signpost, and another red arrow points from the signpost to the bicycle, indicating a path that visits each vertex exactly once.

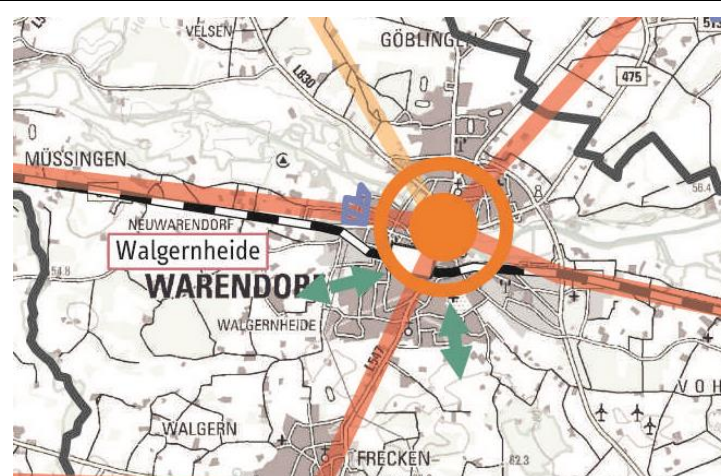


- Einrichtung einer B+R-Anlage an der Haltestelle Rippelbaum

- Fahrgastinformation in zentraler Lage des Siedlungsgebiets
- Informationen zu Abfahrten an der Haltestelle Rippelbaum

- Mitfahrerbank im Ortsteil Rippelbaum als Ergänzung des Mobilitätsangebots zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Hauptortes Sassenberg

BürgerBus Warendorf Süd



Strukturdaten

- Einwohner: ca. 22.500

Bestand

■ /

Ausreichende Bedienung/Anbindung an den Hauptort:

■ /

Meldung ergänzender Mobilitätsangebote aus Auftaktbefragung

- Anmerkung gem. Anhörung: Zum 01.04.2019 wird die Bedienung von Warendorf-Walgernheide durch neue Bürgerbus-Linie des Bürgerbus-Vereins Warendorf-Süd verbessert.

Chancen

- Sicherung, Verbesserung und Förderung der Lebensqualität und Mobilität

Verbindungsvarianten

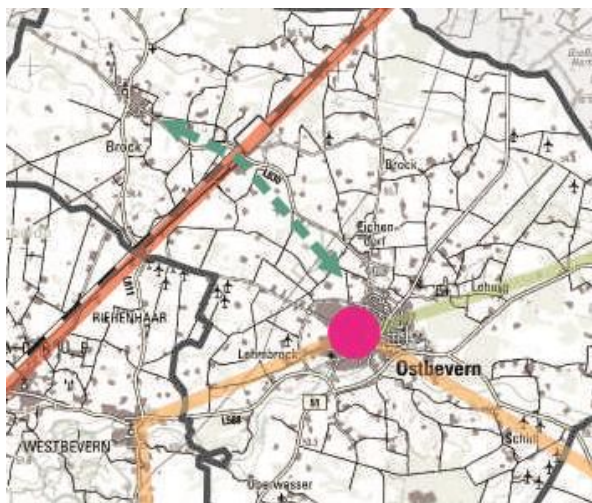
- Über BürgerBus-Angebot

Mögliche Maßnahmen



- Unterstützung des bestehenden und zukünftigen BürgerBus-Angebots zur Sicherung der Mobilität in Warendorf
- Anbindung der südlichen Wohngebiete an die Innenstadt, den Bahnhof und das Krankenhaus

Ostbevern – Brock



Strukturdaten

- Einwohner: ca. 11.000
- Einwohner nur Ortsteil Brock: 1.270

Bestand

- Linie 418, Mo-Fr 8 Fahrten (3 Hin Mo-Fr 07.30-18.30 Uhr, 5 Rück Mo-Fr 09-19.45 Uhr) (2 Hin-, 1 Rückfahrt als TaxiBus)
- Mo-Fr 4 Fahrten Linie 419 ab/bis Ostbevern Schulzentrum (1 Hin 07 Uhr, 3 Rück 11.30-13.30 Uhr)

Ausreichende Bedienung/Anbindung an den Hauptort:

■ /

Meldung ergänzender Mobilitätsangebote aus Auftaktbefragung

- Seit Mitte 2018 Aufstellung von 3 Mitfahrerbanken (Höhe Bushaltestelle ehem. Krankenhaus, Bahnhof Ostbevern Brock und Schule Ostbevern Brock).

Chancen

- Sicherung, Verbesserung und Förderung der Lebensqualität und Mobilität

Verbindungsvarianten

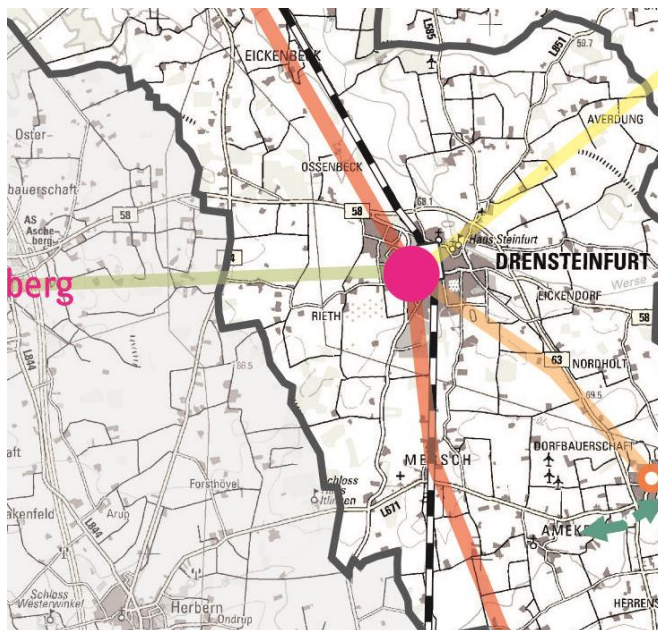
- Direktverbindung (7,3 km)
- Anbindung an Ostbevern Bf. (2,8 km)

Mögliche Maßnahmen



- Einrichtung einer Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
 - ÖPNV-Haltestelle
 - Fahrradverleihsystem
 - E-Bike-Ladeinfrastruktur
 - Sichere Fahrradabstellanlagen
- Bürgermobil zur Anbindung an Ostbevern Bf. sowie die Medizin-, Einkaufs- und Versorgungsstandorte in Ostbevern

Drensteinfurt-Ameke



Strukturdaten

- Einwohner: ca. 450

Bestand

- T59, Mo-Fr T120 (6.30-19.30 Uhr) + 2 Schulverstärker (Mo-Fr 06.30 -07.30 Uhr)
- R54, Mo-Fr 2 Fahrten (1 Hin 17.00 Uhr, 1 Rückfahrt 14.19 Uhr)

Meldung ergänzender Mobilitätsangebote aus Auftaktbefragung

- /

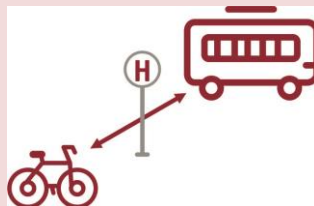
Chancen

- Sicherung, Verbesserung und Förderung der Lebensqualität und Mobilität

Verbindungsvarianten

- Verbesserung der Anbindung an Walstedde und das dortige Angebot der regionalen ÖPNV (2,8 km entfernt)

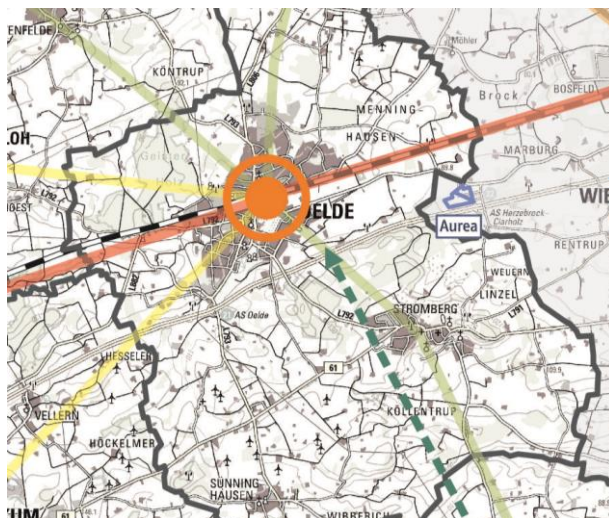
Mögliche Maßnahmen



- Einrichtung einer B+R-Anlage in Walstedde
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Angebots des regionalen ÖPNV

- Erweiterung der Haltestelle Drensteinfurt Bf. zu einer Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
 - ÖPNV-Haltestelle
 - (E-)Fahrradverleihsystem
 - E-Bike-Ladeinfrastruktur
 - Sichere Fahrradabstellanlagen

Oelde, Gewerbegebiet Aurea



Chancen

- Sicherung und Verbesserung der Grundmobilität
- Stärkung des Umweltverbundes
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte

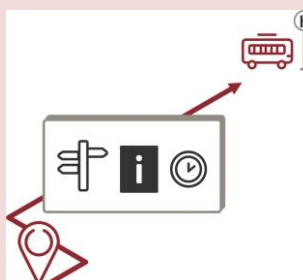
Bestand

- Kein Bedienungsangebot
- Einrichtung als Vorlaufbetrieb

Mögliche Maßnahmen



- Angebot, um den Weg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz schnell zu überbrücken
- Einrichtung einer Leihstation an der Haltestelle Oelde Bahnhof und im Gewerbegebiet

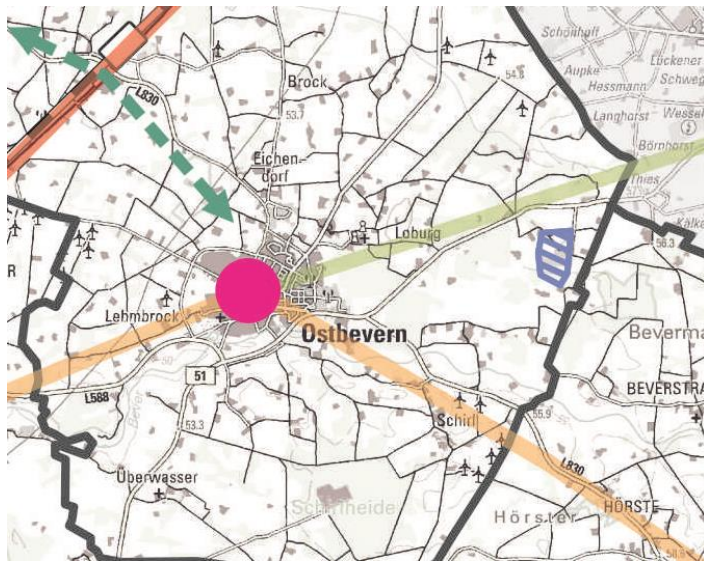


- Echtzeitinformationen zu den Abfahrtszeiten an der Haltestelle Oelde Bahnhof
- Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet



- Pendlershuttle zwischen Oelde Bahnhof und dem Gewerbegebiet
- Betrieb durch die im Gewerbegebiet ansässigen Firmen

Ostbevern, Vosso-Allee



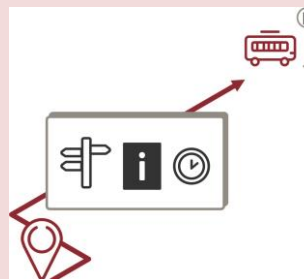
Chancen

- Sicherung und Verbesserung der Grundmobilität
- Stärkung des Umweltverbundes
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte

Bestand

- Haltestelle Brock, Schirl
- Linie 313, Mo-Fr 6 Fahrten (06:28-16:40 Uhr, TaxiBus), Sa 6 Fahrten (9:15-17:42 Uhr, TaxiBus)

Mögliche Maßnahmen



- Angebot, um den Weg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz schnell zu überbrücken
- Einrichtung einer Leihstation an den Haltestellen Brock-Schirl, Eichendorff und im Gewerbegebiet
- Echtzeitinformationen zu den Abfahrtszeiten an der Haltestelle Eichendorff
- Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet

Ahlen, Schmalbachstraße



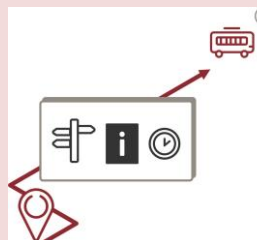
Chancen

- Sicherung und Verbesserung der Grundmobilität
- Stärkung des Umweltverbundes
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte

Bestand

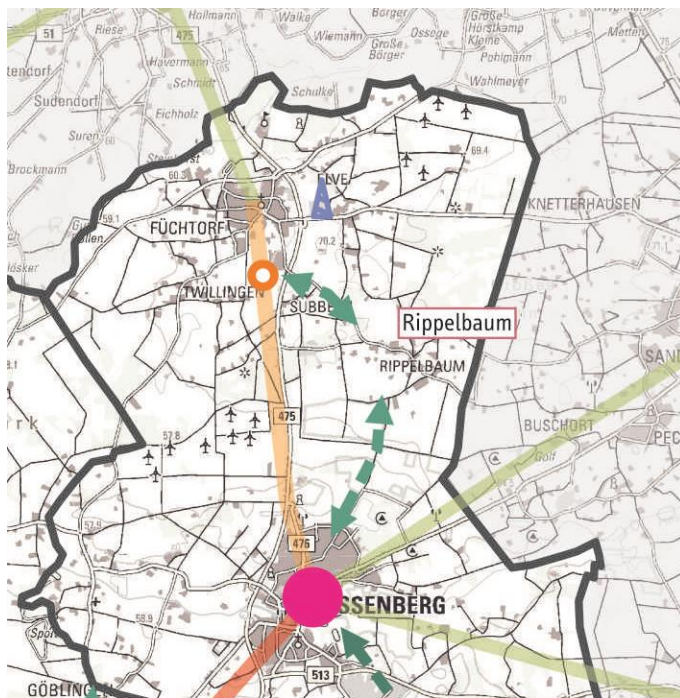
- Haltestelle Liebfrauenstr. (ca. 800 m)
- Linie S35, Mo-Fr T60 (05:39-19:06 Uhr) mit einem Schulverstärker (Taktlücken zwischen 06:06-13:39 Uhr, Sa T120 (06:06-16:06 Uhr), So 6 Fahrten zwischen 13:06-18:09 Uhr
- Linie R51, Mo-Fr T60 (05:22-18:22 Uhr) mit 6 Schulverstärkern, Sa T120 (07:22-15:22 Uhr, TaxiBus), So T120 (13:22-17:52 Uhr, TaxiBus)
- Linie C1, Mo-Fr T30 (06:45-19:15 Uhr), Sa T30 (07:45-14:15 Uhr)
- Zusätzlich verkehrt:
- Linie 333, Mo-Fr Schulverkehr mit 5 Fahrten (07:35-16:15 Uhr)
- Linie 446, Mo-Fr Schulverkehr mit 2 Fahrten (07:46, kein Einstieg und 13:30 Uhr)
- Linie 459, Mo-Fr Schulverkehr mit 3 Fahrten (11:43-13:31 Uhr)

Mögliche Maßnahmen



- Angebot, um den Weg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz schnell zu überbrücken
- Einrichtung einer Leihstation an der Haltestelle Liebfrauenstr. und im Gewerbegebiet
- Echtzeitinformationen zu den Abfahrtszeiten an der Haltestelle Liebfrauenstr.
- Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet

Sassenberg-Füchtorf, Stockmeyer Str.



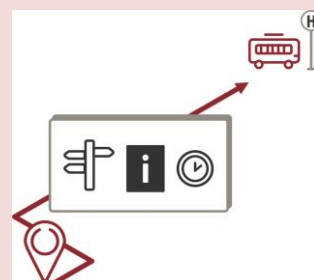
Chancen

- Sicherung und Verbesserung der Grundmobilität
- Stärkung des Umweltverbundes
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte

Bestand

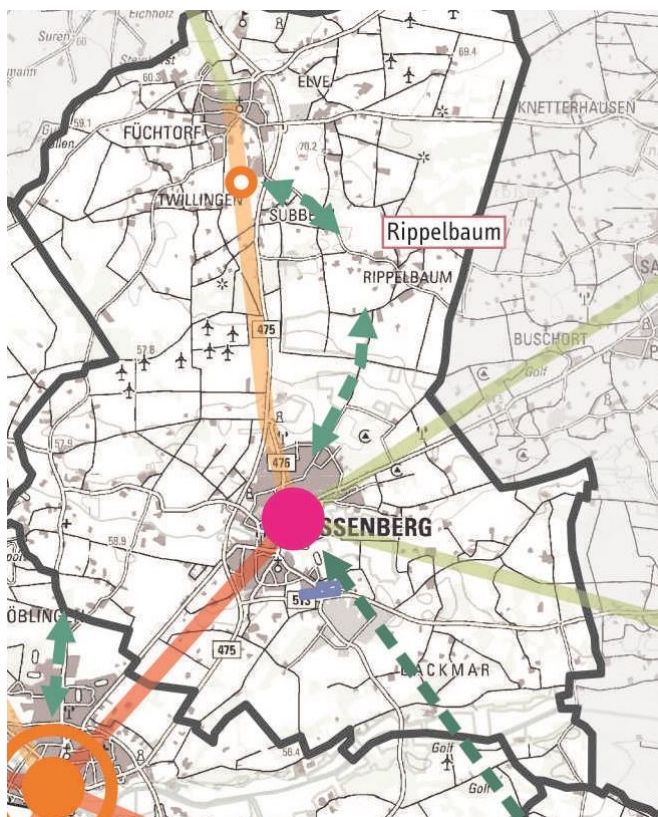
- Haltestelle Friedhof (ca. 700 m entfernt)
- Linie R15, Mo-Fr T60 (05:15-22:30 Uhr mit 5 Verstärkerfahrten, davon 3 Fahrten Schulverkehr, letzte Fahrten als Taxi-Bus), Sa 14 Fahrten (07:00-20:00 Uhr, TaxiBus), So 6 Fahrten (09:00-19:00 Uhr, TaxiBus)
- Linie R14, Mo-Fr Schulverkehr mit 3 Fahrten (07:01-15:55 Uhr)

Mögliche Maßnahmen



- Angebot, um den Weg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz schnell zu überbrücken
- Einrichtung einer Leihstation an der Haltestelle Friedhof und im Gewerbegebiet
- Echtzeitinformationen zu den Abfahrtszeiten an der Haltestelle Friedhof
- Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet

Sassenberg, Gewerbegebiet Graffelder Esch



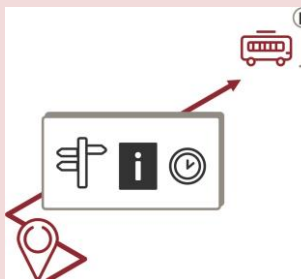
Chancen

- Sicherung und Verbesserung der Grundmobilität
- Stärkung des Umweltverbundes
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte

Bestand

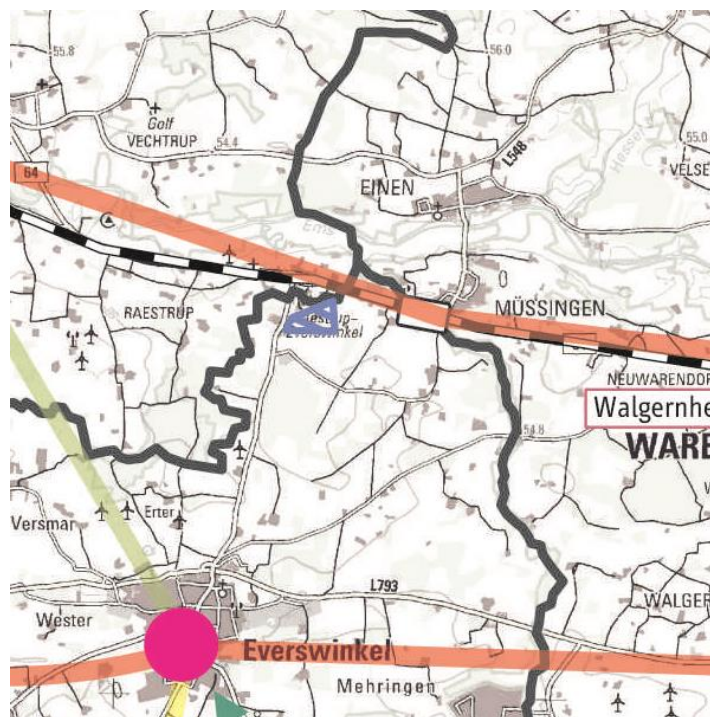
- Haltestelle Carl-Zeiss-Str. (ca. 500 m entfernt)
- Linie 316, Mo-Fr T120 (06-18:30 Uhr, Taktlücke zwischen 07-10:30 Uhr, einzelne Fahrten als TaxiBus) + eine Schulfahrt (14:25 Uhr)

Mögliche Maßnahmen



- Angebot, um den Weg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz schnell zu überbrücken
- Einrichtung einer Leihstation an der Haltestelle Carl-Zeiss-Str. und im Gewerbegebiet
- Echtzeitinformationen zu den Abfahrtszeiten an der Haltestelle Schirl
- Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet

Everswinkel, Günther-Class-Str.



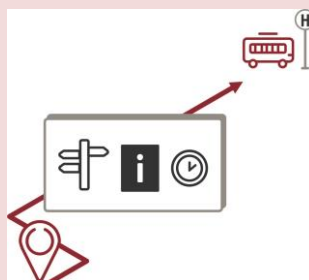
Chancen

- Sicherung und Verbesserung der Grundmobilität
- Stärkung des Umweltverbundes
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte

Bestand

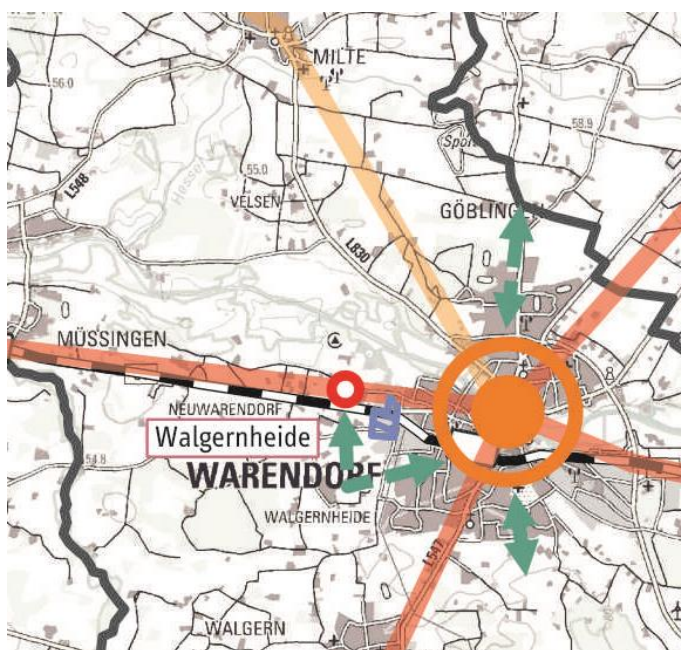
- Haltestelle Haltepunkt Eimen-Müssingen (ca. 1,3 km entfernt)
- Linie R11, T20/T40 (06:07-20:47 Uhr) mit 6 Verstärkerfahrten (Taktlücken zwischen 19:37-20:47 Uhr), Sa T120 (07:25-19:45 Uhr) mit 14 Verstärkerfahrten
- Linie T324, Mo-Fr T120 (06:05-20:45 Uhr) mit 5 Verstärkerfahrten (TaxiBus), Sa T120 (07:15-20:45 Uhr), So T120 (09:10-17:45 Uhr)
- RB67, Mo-Fr T60 (05:30-23:45 Uhr), Sa T60 (05:30-23:45 Uhr), So T60 (08:30-22:45 Uhr)
- Haltestelle Abzw. Eimen (ca. 1,3 km entfernt)
- Linie R11, Mo-Fr T120 (07:00-20:40 Uhr) mit 6 Verstärkerfahrten (davon 4 Fahrten Schulverkehr) (Taktverschiebung zwischen 17:40-18:40 Uhr), Sa T120 (08:40-19:15 Uhr), So T120 (09:40-17:40 Uhr)

Mögliche Maßnahmen



- Angebot, um den Weg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz schnell zu überbrücken
- Einrichtung einer Leihstation an der Haltestelle Eimen-Müssingen Str. und im Gewerbegebiet
- Echtzeitinformationen zu den Abfahrtszeiten an der Haltestelle Eimen-Müssingen
- Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet

Warendorf, Gewerbegebiet West



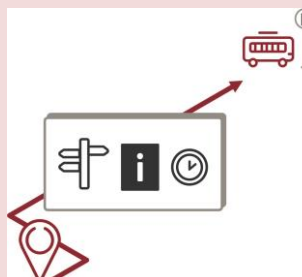
Chancen

- Sicherung und Verbesserung der Grundmobilität
- Stärkung des Umweltverbundes
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte

Bestand

- Haltestelle Bürgerhof (ca. 650 m entfernt)
- Linie R11, T60 (05:10-22:19 Uhr), Sa T120 (07:32-23:11 Uhr, Taktlücke zwischen 19:30 und 22 Uhr)

Mögliche Maßnahmen



- Angebot, um den Weg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz schnell zu überbrücken
- Einrichtung einer Leihstation im Gewerbegebiet als Zu-/Abbringer vom zentralen Verknüpfungspunkt Warendorf Bf. und der dortigen Mobilstation
- Echtzeitinformationen zu den Abfahrtszeiten an der Haltestelle Warendorf Bf.
- Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet

11.3 Sammlung weiterer Beispielprojekte für alternative Mobilitätsangebote mit Umsetzungsbeispielen

Bedarfsgesteuerter Bürgerbus <i>(Umsetzungsbeispiel Bürgerbus Olfen)</i>	
 Quelle: Olfen.de	
Produkt u. Aufgabe	■ Bürgerbus als wichtige und sinnvolle (räumliche) Ergänzung des klassischen ÖPNV, in Räumen mit schwacher Nachfrage und mit schwieriger Grundvoraussetzung für regulären Linienverkehr ■ Bedarfsgesteuertes öffentliches Verkehrsangebot ■ Keine Bedienung eines festen Linienweges, sondern Aufteilung des Stadtgebiets in Bereiche mit zugeordneten Abfahrtszeiten (Orientierungswert) ■ 60-Minuten-Takt, Anmeldung 60 Minuten im Voraus oder als ‚Dauerauftrag‘ ■ Anfangs- bzw. Endhaltestelle (Start oder Ziel) muss Bestandteil einer Fahrt sein ■ Ausnahmegenehmigung notwendig für Bürgerbus ohne Bindung an Haltestellen
Hintergrund	■ Grundmobilität im ländlich geprägten Raum ■ Zubringer zu Versorgungseinrichtungen ■ Schwerpunkt ältere Bevölkerung (für Arztbesuche, Einkauf etc.)
„Zutaten“	■ (Linien-)Konzession ■ Kleinbus ■ Träger (Bürgerbusverein mit ehrenamtlich Engagierten) ■ Dispositionszentrale (Ehrenamtliche Disposition; Softwareunterstützung zur Ermittlung des kürzesten Fahrtwegs) ■ Kommune als Bürge für etwaige Betriebskostendefizite ■ Verkehrsunternehmen als Kooperationspartner
Akteure	■ Aufgabenträger ■ Kommune ■ Ehrenamtliche ■ Private und öffentliche Sponsoren ■ Organisation als Verein

Dorfauto (Umsetzungsbeispiel Dorfauto Hübenthal)



hna.de

Produkt u. Aufgabe	■ Carsharing-Modell, das auf ehrenamtlichem Engagement beruht ■ Private Fahrzeuge gehen in Gemeinschaftseigentum über ■ Nach Anmeldung sind die Fahrzeuge von allen BürgerInnen nutzbar, die einen Führerschein besitzen ■ Es fallen eine einmalige Grundgebühr bei Anmeldung und später bei Nutzung eine Kilometerpauschale von 35 Cent / km an, in denen Steuern, Versicherung und Reparaturkosten enthalten sind ■ Reservierung des Fahrzeugs kann niedrigschwellig über einen Online-Kalender bis hin zu Buchungssoftware erfolgen ■ Beispiel Witzhausen-Hübenthal: 3 Pkw stehen für 30 Nutzer/innen bereit, einem Drittel der Dorfbevölkerung. Fahrzeuge ersetzen oftmals den Zweit-Pkw und werden vorwiegend für Einkaufsfahrten in den Hauptort genutzt
Hintergrund	■ Grundmobilität im ländlich geprägten Raum ■ kein ÖPNV-Angebot im Ort ■ Umweltaspekte durch Einsparung eines (Zweit-)Pkw und Stärkung des Bewusstseins für Fahrzeugeinsatz ■ Gut Hübenthal: Menschen leben und arbeiten in einer Lebensgemeinschaft, entweder allein, in Paaren, Familien oder Wohngemeinschaften
„Zutaten“	■ Fahrzeug (privat bereitgestellt) ■ Bereitschaft in der Dorfgemeinschaft ■ Ehrenamtliches Engagement (AnsprechpartnerIn, Verwaltung, Buchhaltung usw.)
Akteure	■ Private Akteure

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

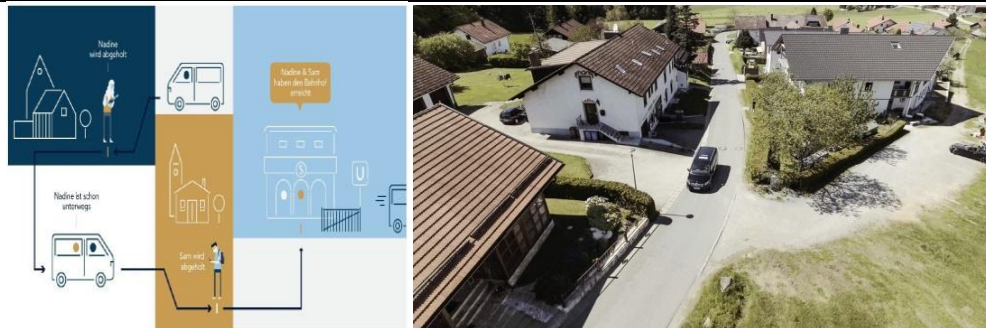
  Über 70 Haltestellen in Wittlich  Mo-Fr 5:00-20:00 Uhr*  max. 3 Euro So funktioniert das Wittlich Shuttle: 1. App laden Um das Wittlich Shuttle auf Abruf nutzen zu können, lade dir einfach die ioki Wittlich App aus dem Apple App Store oder aus dem Google Play Store herunter und melde dich an. 2. Fahrt buchen Gib deinen Start- und Zielort ein und wir zeigen dir sofort, welches Fahrzeug dich wann und wo abholen kann. Buche deine Fahrt und wir rangieren dich zu einer nahegelegenen Haltestelle, an der du abgeholt wirst. 3. Mitfahren Und schon kannst du losfahren – Per App kannst du live einsehen, wo dein Fahrzeug befindet. Während der Fahrt steigen gegebenenfalls weitere Mitfahrer ein, die ein ähnliches Ziel haben. Am Ziel angekommen, kannst du deine Fahrt bewerten. Quelle: ioki.com	
Produkt u. Aufgabe	■ Bedarfsorientiertes Angebot als Zubringer zum SPNV und der innerörtlichen Erschließung im Stadtgebiet ■ Vorerst Bedienung zwischen Haltestellen im Stadtgebiet, langfristig Umstellung auf Tür-zu-Tür Bedienung. ■ Bedienungsangebot zwischen 05-20 Uhr mit 70 möglichen Haltestellen ■ Meldung des Reisewunsches per bereitgestellter App oder telefonisch über eine Rufbuszentrale ■ Bündelung von verschiedenen Fahrtwünschen und Ermittlung der optimalen Strecke in Echtzeit über Softwarelösung ■ Bedienung mit eigenen Fahrzeugen
Hintergrund	■ Alternatives Mobilitätsangebot zur Reduzierung der Pkw-Nutzung im Stadtgebiet von Wittlich ■ Auch geeignet für Sicherung einer Grundmobilität in einem ländlich geprägten Raum als Zubringer zum ÖPNV / SPNV ■ Stärkung des ÖPNV-Netzes durch Zubringerverkehre ■ Optimierung des Ressourceneinsatzes für Anbieter durch flexible Routenverläufe zur Vermeidung unnötiger Fahrten
„Zutaten“	■ Fahrzeuge des Anbieters ■ Fahrpersonal ■ Mobilitätsplattform und Technologie ■ In der ersten Projektphase festgelegte Ein- und Ausstiegsbereiche
Akteure	■ Aufgabenträger ■ Kommune (Finanzierung, Klärung der rechtlichen Rahmenbedingungen) ■ Dienstleister

Kombination ÖPNV – Private Fahrtenanbieter (Umsetzungsbeispiel Mobilfalt in Nordhessen)



Produkt u. Aufgabe	■ Integration privater Fahrtenangebote in das ÖPNV-Fahrtenangebot und die Fahrplanauskunft ■ Auffüllen von Fahrplanlücken der vorhandenen Buslinien ■ Örtliche Taxiunternehmer als „Rückfallebene“ für Fahrten, für die sich kein privater Fahrtenanbieter findet (in der Praxis 90% der durchgeführten Fahrten durch Taxen) ■ Betriebszeit Mo-So zwischen 05.00 Uhr und 00.00 Uhr. ■ 0,30 Euro/Kilometer als Zuschuss für Anbieter privater Mitnahmefahrten; Kosten für den Fahrgast 1-2 Euro/Fahrt
Hintergrund	■ Grundmobilität im ländlich geprägten Raum ■ Versorgungseinrichtungen ■ ältere Bevölkerung für Arztbesuche, Einkauf etc.
„Zutaten“	■ Integration in das Fahrplansystem ■ Mitnahmebereitschaft ■ Mitfahrbereitschaft ■ Buchungssystem ■ intensive Vor-Ort-Betreuung durch NVV und Aufgabenträger
Akteure	■ Private Fahrtenanbieter ■ (leistungsfähige) örtliche Taxiunternehmer ■ Landkreise, Städte und Gemeinden ■ Land Hessen

On Demand Verkehr (Umsetzungsbeispiel door2door)



Quelle: door2door

Quelle: br.de

Produkt u. Auf- gabe

- Bedarfsorientiertes Shuttle-Angebot
- Kleinbusse als Shuttle-Verkehr im gesamten Stadtgebiet für Einsatz in ländlichen wie in städtischen Gebieten
- Potenzielle Angebotsform als Tür-zu-Tür Bedienung ohne feste Routen und Haltestellen oder mit bestehenden Haltestellen als Ein-/Ausstiegspunkt
- Möglicher Einsatz als Zubringer zum ÖPNV/SPNV und Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten
- Bestellung des Fahrzeugs erfolgt über Smartphone-App, die Auskunft über Dauer bis zur Abfahrt, maximale Fahrzeit und Kosten gibt
- Bündelung von verschiedenen Fahrtwünschen und Ermittlung der optimalen Strecke in Echtzeit über Softwarelösung
- Beispiel Duisburg – door2door (NRW): Tür-zu-Tür Bedienung ohne feste Routen und Fahrplan, sondern dynamisch auf Basis der Echtzeit-Nachfrage der Fahrgäste. Kleinbusse und Fahrer werden durch das Verkehrsunternehmen bereitgestellt

Hinter- grund

- Fahrtenvermeidung und Kosteneinsparung für Nutzer durch geteilte Fahrten
- Optimierung des Ressourceneinsatzes für Anbieter durch flexible Routenverläufe zur Vermeidung unnötiger Fahrten
- App-basierte / telefonische Anmeldung des Fahrtenwunsches
- Verbessertes ÖPNV-Angebot im Sinne eines Stadtbusses

„Zutaten“

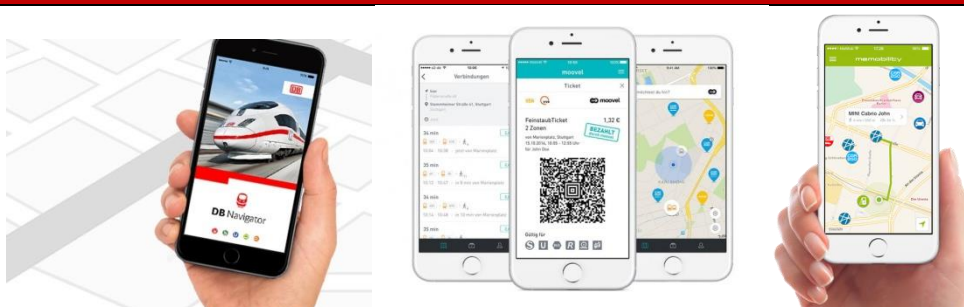
- Mobilitätsplattform und Technologie
- Kleinbusse
- Qualifiziertes Fahrpersonal

Akteure

- Kommune (Finanzierung, Klärung der rechtlichen Rahmenbedingungen)
- App und Mobilitätsplattform

	■ Ggf. Verkehrsunternehmen für Fahrzeuge und Fahrpersonal
Akteure	■ Kommune (Finanzierung, Klärung der rechtlichen Rahmenbedingungen) ■ App und Mobilitätsplattform ■ Ggf. Verkehrsunternehmen für Fahrzeuge und Fahrpersonal

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



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

Produkt u. Aufgabe	■ App-basierte Fahrgastinformation mit den Möglichkeiten der Fahrplanauskunft, dem Kauf von ÖPNV-Tickets, einer kartographisch aufbereiteten, adressscharfen Darstellung des Reiseweges vom Start zum Ziel ■ Integration verschiedener Verkehrsmittel für multimodale Reiseketten ■ Perspektivisch Ausbau des E-Ticketings hin zur Bezahlung des Reiseweges und nicht der einzelnen genutzten Verkehrsmittel
Hintergrund	■ Geeignet für die Abfrage von Fahrplaninformationen unterwegs und in Echtzeit ■ Verbesserung des Kundenkomforts ■ Stärkung multimodaler Angebote durch Integration und Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel bei Routenberechnung
„Zutaten“	■ App ■ Technische Voraussetzungen (u.a. notwendige Echtzeitdaten und Buchungssysteme) ■ Kooperation mit Verkehrsunternehmen und Anbietern verschiedener Mobilitätsangebote zur Integration
Akteure	■ Verkehrsunternehmen ■ Mobilitätsanbieter ■ Private Unternehmen

Mobilitätsmanagement



Quelle: electricbikereport.com

Quelle: DIHK

Quelle: mobilservice.ch

Produkt u. Aufgabe

- Instrument zur systematischen Analyse und Optimierung der Verkehrsbedarfe
- Ziel: Verkehrsverlagerung für eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität
- Umsetzung von Maßnahmen im ÖPNV-Angebot, Verknüpfung verschiedener (umweltfreundlicher) Verkehrsmittel, Mitfahrnetzwerke usw.
- Schulisches Mobilitätsmanagement: Hat zum Ziel, dass der Verkehr von und zu Schulen sicherer, gesünder und umweltfreundlicher gestaltet sowie SchülerInnen frühzeitig ein bewusstes Mobilitätsverhalten aufgezeigt wird. Neben der Mobilitätserziehung umfasst Mobilitätsmanagement für Schulen Informations-, Kommunikations- und organisatorische Maßnahmen
- Betriebliches Mobilitätsmanagement: Arbeitswege stellen großen Anteil des Verkehrsaufkommens dar. Eine effiziente und umweltverträgliche Abwicklung aller vom Unternehmen ausgehenden Verkehrsströme ist das grundsätzliche Ziel eines betrieblichen Mobilitätsmanagements.
- Kommunales Mobilitätsmanagement: Ziel der dauerhaften Verankerung der ganzheitlichen Betrachtung von Mobilität in der gesamten Verwaltung, wie zum Beispiel Konzepte zur Verkehrsberuhigung oder zum Parkraummanagement, um Veränderungen in den Handlungsfeldern (zum Beispiel Umweltschutz, Gesundheitsförderung oder Verkehrssicherheit) zu bewirken

Hinter- grund

- Ermittlung der Mobilitätsbedürfnisse, um Wege und Wegeketten zu organisieren
- Förderung einer nachhaltigen, effizienten und umweltverträglichen Mobilität
- Einrichtung und Ziele sind nicht immer effizient oder mit anderen Verkehrsangeboten als dem Pkw zu erreichen; oftmals fehlt aber auch nur das Wissen über bestehende Mobilitätsalternativen
- Maßnahmen für die Bereiche Verkehr, Infrastruktur, Service und Kommunikation

„Zutaten“

- Mobilitätskonzept

	■ Prozessgestaltung ■ Anreize für alle Beteiligten
Akteure	■ Kommunen ■ Unternehmen ■ Externe Mobilitätsberater ■ Betriebliche- /kommunale Mobilitätsmanager ■ Mobilitätsdienstleister ■ Verkehrsunternehmen ■ Schulen

11.4 Mobiles Münsterland - Das Münsterland als Erprobungsraum innovativer Mobilitätsangebote

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

Das Projektbüro „Mobiles Münsterland“ ist seit Januar 2019 besetzt und beim Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM) angesiedelt. Die Koordinierungsstelle ist für die Beratung und das Vernetzen der Akteure zuständig. Unterstützung bekommt das Büro durch ein, aus verschiedenen Kooperationspartnern zusammengestelltes, Projektteam. Dieses besteht aus dem Münsterland e. V., dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und der EnergieAgentur.NRW. Begleitet und gesteuert wird die Arbeit durch einen Lenkungskreis, deren Mitglieder die Ziele und Projekte abstimmen. Hierzu gehören u. a. die Münsterlandkreise und die Stadt Münster, der ZVM, Verkehrsunternehmen, Vertreter der Hochschulen, die IHK, die Bezirksregierung Münster, der Nahverkehr Westfalen-Lippe und das Verkehrsministerium NRW sowie Vertreter aus der Kommunalpolitik. Für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts wurde ein Gutachterteam beauftragt. Dieses besteht aus den Büros KCW GmbH, Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult und plan:mobil.

Für die konkrete Förderung der Projekte wird eine Förderrichtlinie „Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement“ veröffentlicht. Diese befindet sich noch in der Endabstimmung beim Verkehrsministerium NRW.

Durch die Förderkulisse werden im Untersuchungsraum Münsterland Möglichkeiten durch ein Baukastensystem für Bus, Schiene und Ergänzungsverkehre geschaffen. Dazu gehören Projekte aus den Kapiteln 11.1 bis 11.3 des Nahverkehrsplanes Kreis Warendorf als auch weitergehende Ideen, die noch entwickelt werden. Einige der Projekte sind bereits in der Praxis erprobt, andere Mobilitätsideen können individuell auf die Gegebenheiten vor Ort zugeschnitten werden.

Erste Projekte, wie im Steckbrief „Mobilitäts-App“ dargestellt, befinden sich mit der Ende Juni 2018 veröffentlichten BuBiM-App bereits in der Umsetzung. Das Mobile Münsterland baut auf den Nahverkehrsplänen der Münsterlandkreise und der Stadt Münster auf und kann diese durch konkrete Projekte ergänzen. Hierbei werden insbesondere die Kommunen im Münsterland angesprochen.

In einer Mobilitätsveranstaltung im April 2019 sollen die Kommunen und Interessierte über aktuelle Entwicklungen im Bereich Mobilität und Fördermöglichkeiten unterrichtet werden.

Weitere Hintergrundinformationen zum Mobilitätskonzept „Mobiles Münsterland“ sind in der Vorlage des ZVM im Anlagenband Teil C dargestellt.

