

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 konsequenten 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)⁸.

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.⁹

⁸ Vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

⁹ 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 entwickeln¹⁰.

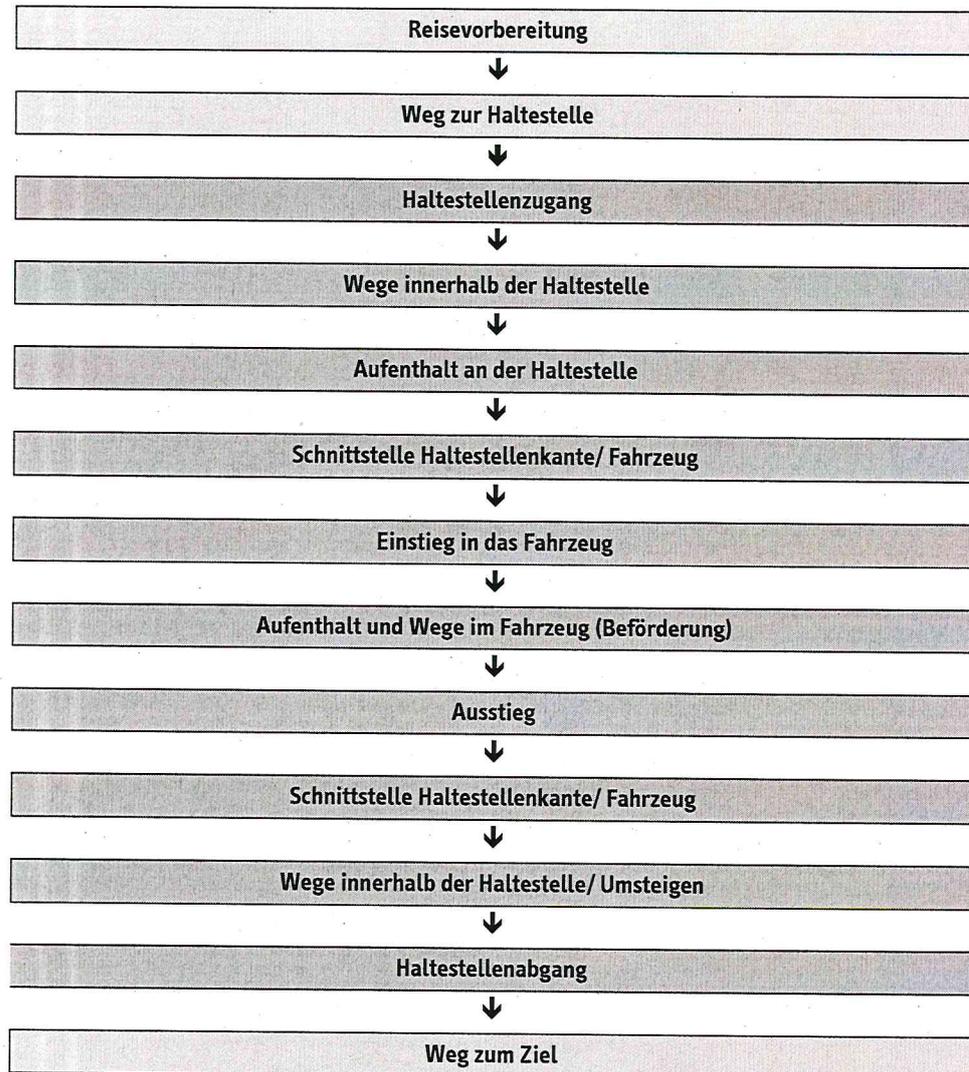
Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste. Ziel ist es, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit 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.

¹⁰ 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 ÖPNV¹¹**



¹¹ 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 führt¹².

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).

¹² 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 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 Folge¹³.

¹³ 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.¹⁴ 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,

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

- 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 barrierefreie 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 des aktuellen Standes 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. Buskaps als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen

Buskaps werden vor dem Hintergrund ihrer Vorzüge zur Gewährleistung einer spaltfreien Anfahbarkeit als Regelanwendung für die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV vorgesehen. Busbuchten erfordern wegen der Fahrdynamik der Busse große Flächen¹⁵ 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) geeignet¹⁶. 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 abzustimmen¹⁷.

¹⁵ 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)

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

¹⁷ 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)¹⁸,
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmalen Gehwegen 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 Linienwertsänderungen aufgegeben 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.

¹⁸ 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

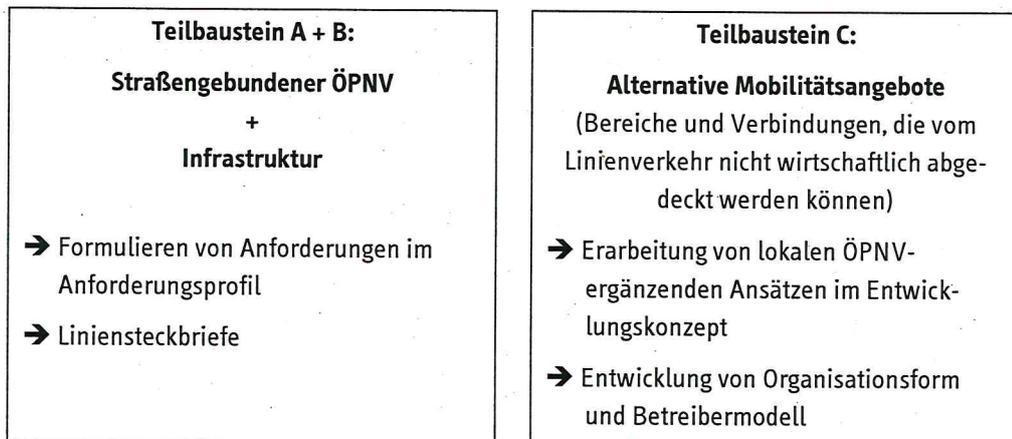
Für Fahrzeuge auf „Sonstigen Regionallinien“ und Linien mit unregelmäßiger Bedienung (beide Fahrzeugkategorie III), für Ergänzungsverkehre und Einsatzfahrten (Fahrzeugkategorie IV) sowie für BürgerBus-, TaxiBus- und AST-Verkehre können in den Vorabbekanntmachungen linienspezifisch Ausnahmen von der vollständigen 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**



Das Anforderungsprofil untergliedert sich in drei Hauptteile. Im ersten Teil (Kapitel 1.1 ff.) wird das Leitbild definiert, im zweiten Teil (Kapitel 1.2 ff.) erfolgt die Darstellung der Raum- und Netztypologie als Grundlage für die im dritten Teil (Kapitel 1.3 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 6.2.9 bis 6.2.12 sowie 6.2.13 bis 6.2.17),
- an die Städte und Gemeinden sowie die weiteren Straßenbaulasträger mit der Empfehlung zur einheitlichen Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, insbesondere im Hinblick auf die Schaffung der „vollständige Barrierefreiheit“ (Kapitel 5),
- an die Genehmigungsbehörde mit der Definition der „ausreichenden Bedienung“,

- an sich selbst als Aufgabenträger mit der Eigenbindung bzgl. der Zielerreichung des Leitbildes (Kapitel 6.1) und zur Erfüllung der festgelegten Bedienungsstandards (Kapitel 6.2.4 bis 6.2.9).

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 vermarktbareren Bedienungsrelationen. Berücksichtigung der überkreislichen Verflechtungen,
- wirksame Maßnahmen zur Verkürzung der Reisezeiten, der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität (insbesondere im Stadtgebiet Münster),
- Verbesserung und Ausbau der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV an ausgewählten Verknüpfungspunkten im Kreis 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. Reaktivierung WLE Münster-Sendenhorst, KBS 406 Münster-Bielefeld) und entsprechender Ausrichtung des straßengebundenen ÖPNV,
- Berücksichtigung der Belange des Fahrpersonals bspw. zu den Themenfeldern Schulungen und Sicherheit,

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:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 Fahrriichtung Telgte – Ostbevern zur Minute .00, um die Umsteigezeit auf 4 Minuten zu verringern 	
Verkehrliche Bewertung:	
<ul style="list-style-type: none"> + 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	

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 6.1, Teil 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

MI-I	Prüfauftrag: Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen/hochwertigen Fahrradstellplätzen und Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 multmodaler Mobilitätsangebote wird auch in Teil C weiter behandelt. 	
Planungsansatz:	
<p>„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 Mobilitätsfor-</p>	

men statt²⁴. Die Gestaltungsmöglichkeiten hierzu sind entsprechend vielfältig und sind 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
- Drenstreinfurt 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

Folgenden 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
- Stromberg Hüfferstraße
- Diestedde Abzw. Herzfeld

²⁴ BBSR 2015: Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt S.70

<ul style="list-style-type: none"> ■ Walstedde Brink ■ Vorhelm Pankratiuskirche <p>Hinweis: Die hier aufgeführten Haltestellen sind nicht als abschließende Liste zu verstehen, sondern zeigen Ansatzpunkte gemäß Potenzialabschätzung auf. Weitere Haltestellen mit vergleichbarem Potenzial sind in der Laufzeit des NVP sukzessive zu ergänzen und ggf. infrastrukturell auszustatten.</p> <p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen + Abbau von Erschließungsdefiziten + Verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel <p>Beteiligte: NWL, Kreis Warendorf, ZVM Bus, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner</p> <p>Umsetzung: Projektbearbeitung mit gutachterlicher Unterstützung, mittelfristige Bearbeitung und Umsetzung</p>
--

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	
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:	

<ul style="list-style-type: none"> ■ Sendenhorst: Bei Reaktivierung WLE ■ Ennigerloh, Markt ■ Everswinkel, Rad+Bus Mitte ■ Oelde, Bf.: In Planung ■ Ostbevern, Kirche ■ Beckum, Busbahnhof: Ausweisung von P+R-Plätzen auf den vorhandenen Parkflächen
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Hebung von Fahrgastpotenzialen im Bereich der Berufspendler + Stärkung des ÖPNV und des Umweltverbunds
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>mittel- bis langfristig</p>

9.3.2 Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebs

PB-II	<p>Prüfauftrag: Schulzeitstaffelung und Schulentwicklungsplanung</p>
<p>Hintergrund: Der konzentrierte Beförderungsbedarf von Schülern zu den relevanten Zeiten kann durch eine sinnvolle Staffelung der Schulzeiten entzerrt werden.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der Möglichkeiten einer Schulzeitstaffelung. Grundsätzlich sind die Unterrichtszeiten an die Erfordernisse des ÖPNV anzupassen.. Dabei ist auch eine Staffelung der Unterrichtszeiten zwischen den verschiedenen Schulstandorten anzustreben, um die Nachfrage in der Hauptverkehrszeit zu verteilen. Ein für den Schulbeginn zumutbares Zeitfenster liegt zwischen 7:30 und 8:30 Uhr. Um über die Schulzeitenstaffelung zugleich auch eine optimierte Verbindung taktorientiert zu erreichen, ist ein gezielter Abstimmungsprozess zwischen allen Beteiligten notwendig. Durch die Entzerrung von Anfangszeiten können im ÖPNV Kosten eingespart werden. Ein Teil dieser Kosten könnte wiederum als Anreiz für die Schulen für Veränderungen zur Verfügung gestellt werden. ■ Gleichzeitig ist in den Planungen zu berücksichtigen, dass eine zunehmende Diversifizierung der 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. 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + wirtschaftlicher Einsatz der Fahrzeuge im Schulverkehr 	
<p>Beteiligte:</p>	

Kreis Warendorf, Verkehrsunternehmen, Schulträger, Schulen (Vertreter der verschiedenen Interessensgruppen)
Umsetzung: mittel- bis langfristige Umsetzung aufgrund des erhöhten Abstimmungsbedarfs

PB-III	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 <ul style="list-style-type: none"> ■ Busspuren (beispielhaft sei hier die geplante Verlängerung der Busspur an der L793 Münster-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 ergänzen	

<p>zend zu den vorgesehenen DFI-Anlagen im Kreis Warendorf (siehe Kapitel 7,7, Teil A).</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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)))
<p>Planungsansatz:</p> <p>Geprüft werden soll die Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit weiteren Materialien der Fahrgastinformation, zum Beispiel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liniennetzpläne der Region • Umgebungspläne mit Angabe von Straßennamen, relevanten Zielen und Einrichtungen, ggf. Vorverkaufsstellen, dem Liniennetz und benachbarten Haltestellen und Stationen • Wegweisung zu benachbarten Umstiegshaltestellen, insbesondere wenn der Fußweg dorthin nicht unmittelbar erkennbar oder einsehbar ist <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung auf der Grundlage eines Prioritätenkatalogs <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <p>+ Verbesserung der Informationen für Fahrgäste vor Fahrtbeginn</p> <p>+ Grundlage für eine Nutzung des ÖPNV sind leicht zugängliche Informationen über den aktuellen Fahrplan sowie eine gute Orientierung vor Ort.</p> <p>+ Haltestellen ohne aktuelle und/oder schwer lesbare Fahrpläne erschweren die Nutzung des ÖPNV</p>
<p>Beteiligte:</p> <p>Kreis Warendorf, ZVM Bus, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner</p>
<p>Umsetzung:</p> <p>mittelfristige Umsetzung</p>

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 Städte 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 (Kapitel 6.3.6, Teil A)
3. Schritt: Erarbeitung der Kriterien für die Prioritätenbildung zum Haltestellenausbau (kooperatives Vorgehen im Nachgang zum NVP durch Projektbeteiligte; vgl. Kapitel 5.6, Teil A)
4. Schritt: Auswertung und Ergänzung des Haltestellenkatasters
5. Schritt: Darstellung des Standes der Barrierefreiheit (Defizitanalyse als Soll-Ist-Vergleich auf Basis des Haltestellenkatasters und der Anforderungen gemäß NVP)
6. Schritt: Einordnung der Haltestellen in Prioritätengruppen (vgl. Punkteschema Kapitel 5.6, Teil A)
7. 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-II	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	

<p>sollen angesprochen werden</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 Gebärden-sprache, Braillezeile)
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <p>+ Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind</p> <p>+ verbesserte Nutzbarkeit für den vorgenannten Personenkreis</p> <p>+ Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Perso-nenbeförderungsgesetzes)</p>
<p>Beteiligte:</p> <p>Kreis Warendorf, ZVM Bus, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner</p>
<p>Umsetzung:</p> <p>Umsetzung und sukzessive Weiterentwicklung ab 2019</p>

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

MF-IV	Maßnahme: Weiterentwicklung des Qualitätsmanagementsystem (unternehmensübergreifend)
<p>Hintergrund:</p>	