



3. Nahverkehrsplan

für den Kreis Steinfurt



KREIS
STEINFURT

Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

unsere Gesellschaft ist immer stärker auf eine Weise organisiert, die Mobilität unerlässlich werden lässt. Steigende Fahrgastzahlen im Zugverkehr und in den Schnellbussen belegen die Bedeutung des ÖPNV im Münsterland.

Ein geändertes Mobilitätsverhalten sowie die Digitalisierung sind Faktoren, die die Weiterentwicklung des ÖPNV entscheidend beeinflussen. Die Arbeits- und Schulzeiten sind flexibler geworden, das Freizeitverhalten hat sich geändert. Der 3. Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt trägt dem durch die geplante Ausweitung des Fahrplanangebotes vor allem in den Abendstunden und am Wochenende Rechnung.

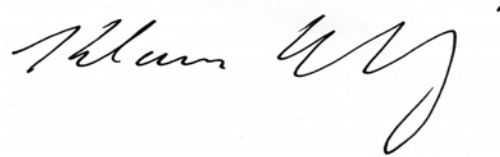
Die weite Verbreitung von Smartphones bietet heute die Möglichkeit, Fahrgäste direkt über mögliche Verspätungen oder sonstige kurzfristige Änderungen zu informieren. Entscheidend ist, dass diese Informationen auch von allen Verkehrsunternehmen bereitgestellt werden.

Als Münsterlandkreise arbeiten wir traditionell auf vielen Gebieten eng zusammen. So wurde auch die Erstellung des 3. Nahverkehrsplanes in enger Abstimmung der Münsterlandkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf vorgenommen. Allerdings ist das Münsterland und somit der Kreis Steinfurt kein homogener Raum. In Richtung der Zentren ist die Nachfrage stark, sodass die Kapazitäten teilweise an ihre Grenzen stoßen. Andere Räume können aus wirtschaftlichen Gründen jedoch nicht gleich gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden.

Erstmals sind im 3. Nahverkehrsplan deshalb auch Vorschläge für alternative Verkehrsangebote und die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel enthalten. Der Nahverkehrsplan enthält für jede kreisangehörige Kommune konkrete Anregungen für alternative Mobilitätsangebote. Diese Ansätze werden durch das münsterlandweite Projekt „Mobiles Münsterland“ weitergeführt. Das Münsterland wird zum Reallabor, in dem innovative Mobilität als zentraler Faktor für die positive Weiterentwicklung des gesamten Münsterlandes neu gedacht wird.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Nahverkehrsplanung ist der barrierefreie Ausbau des ÖPNV. Seitens des Gesetzgebers besteht die Vorgabe, den ÖPNV bis zum Jahr 2022 barrierefrei auszubauen. Barrierefreiheit bietet mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste. Diese Zielstellung ist nicht zuletzt mit Blick auf den demografischen Wandel zu begrüßen, stellt aber auch eine große Herausforderung für alle Beteiligten dar. Die Schaffung von „Barrierefreiheit“ ist als Prozess zu verstehen. Es gilt Prioritäten zu setzen, Stufenlösungen zu realisieren sowie ggf. Ausnahmen zu begründen. Hierzu enthält der 3. Nahverkehrsplan wichtige Grundlagen.

Mit freundlichen Grüßen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Klaus Effing', written in a cursive style.

Dr. Klaus Effing
Landrat

Kreis Steinfurt

3. Nahverkehrsplan

**Endfassung nach Beschluss des Kreistags
vom 05. November 2018**

Kassel, November 2018

Kreis Steinfurt

Tecklenburger Str. 10
48565 Steinfurt

Bearbeitung durch:

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

Dipl.-Ingenieur Mathias Schmechtig

Wilhelmshöher Allee 274, D-34131 Kassel

Tel. 0561 / 988349-65, Fax 0561 / 988349-68

info@mathias-schmechtig.de, www.mathias-schmechtig.de

Dipl.-Ing. Mathias Schmechtig, Dipl.-Ing. Kirsten Krasel

In Kooperation mit:

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel

Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

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

.

Inhaltsverzeichnis

1	PLANERARBEITUNG UND BETEILIGUNG	1
2	GRUNDLAGEN, ZIELE UND RAHMENVORGABEN	3
2.1	GESETZLICHE GRUNDLAGEN	3
2.1.1	EU-VERORDNUNG (EG) NR. 1370/2007	3
2.1.2	PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ (PBefG)	4
2.1.3	ÖPNV-GESETZ NORDRHEIN-WESTFALEN (ÖPNVG NRW)	5
2.1.4	BEHINDERTENGLEICHSTELLUNGSGESETZ NORDRHEIN-WESTFALEN (BGG NRW)	9
2.2	ÜBERGEORDNETE ZIELE UND VERKEHRSLICHE RAHMENVORGABEN	10
2.2.1	LANDESENTWICKLUNGSPLAN	10
2.2.2	REGIONALPLAN FÜR DEN REGIERUNGSBEZIRK MÜNSTER	11
2.2.3	WEITERE FÜR DEN NVP RELEVANTE ENTWICKLUNGSPLÄNE UND -KONZEPTE IM KREIS STEINFURT	12
2.2.4	ÖPNV-INFRASTRUKTURFINANZIERUNGSPLAN/ ÖPNV-BEDARFSPLAN	14
2.3	NAHVERKEHRSPÄNE BENACHBARTER AUFGABENTRÄGER	15
3	RAUMSTRUKTURANALYSE	17
3.1	RÄUMLICHE VERFLECHTUNGEN, RAUM- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR	17
3.2	EINWOHNERENTWICKLUNG UND DEMOGRAPHISCHE VERÄNDERUNG	19
3.3	WIRTSCHAFTSSTRUKTUR	26
3.3.1	BESCHÄFTIGTEN- UND ARBEITSPLATZENTWICKLUNG	26
3.3.2	PENDLERVERHALTEN	26
3.4	PKW-BESTAND	28
3.5	SCHULSTANDORTENTWICKLUNG UND SCHÜLERZAHLEN	29
3.6	ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN UND VERSORGUNG	31
3.7	FREIZEIT- UND NAHERHOLUNGSZIELE	33
3.8	MOBILITÄTSVERHALTEN	35
3.8.1	VERKEHRSMITTELWAHL	36
3.8.2	WEGEZWECK	37
3.8.3	WEGEBEZIEHUNGEN	38
3.9	ZUSAMMENFASSUNG	38
4	ÖPNV-ANGEBOTSSTRUKTUR	40
4.1	SPNV	40
4.2	STRÄßENGEBUNDENER ÖPNV	41
4.2.1	PRODUKTE UND WEITERE ANGEBOTSFORMEN	41
4.2.2	BEDIENUNGSANGEBOT	43
4.3	HALTESTELLEN UND VERKNÜPFUNGSPUNKTE	44

5	ZIELSETZUNGEN UND LEITSÄTZE ZUR SCHAFFUNG EINES „VOLLSTÄNDIG BARRIEREFREIEN ÖPNV“ IM KREIS STEINFURT	47
5.1	BELANGE DER BARRIEREFREIHEIT	47
5.2	SCHAFFUNG BARRIEREFREIER WEGEKETTEN	48
5.3	ANFORDERUNGEN VON NUTZERGRUPPEN MIT UNTERSCHIEDLICHEN MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN	49
5.4	LEITSÄTZE DES KREISES STEINFURT ZUR BARRIEREFREIHEIT	50
5.5	ANFORDERUNGEN AN DIE GESTALTUNG DER HALTESTELLEN UND FAHRZEUGE UND AN DIE FAHRGASTINFORMATION ZUR GEWÄHRLEISTUNG EINER BARRIEREFREIEN NUTZBARKEIT	54
5.6	REIHENFOLGE FÜR DEN BARRIEREFREIEN AUSBAU VON BUSHALTESTELLEN: VERFAHREN ZUR PRIORITÄTENBILDUNG	54
5.7	AUSNAHMEN VON DER VOLLSTÄNDIGEN BARRIEREFREIHEIT	55
5.7.1	HALTESTELLEN	56
5.7.2	FAHRZEUGE	57
6	ANFORDERUNGSPROFIL	58
6.1	LEITBILD ZUR WEITERENTWICKLUNG DER MOBILITÄTSANGEBOTE IM KREIS STEINFURT	59
6.1.1	ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE DER WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV	59
6.1.2	SCHWERPUNKTE DER WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV	60
6.1.3	PRODUKTPOLITIK UND ÖPNV-ANGEBOT	61
6.1.4	INFORMATION, BERATUNG UND ORIENTIERUNG AN KUNDENBEDÜRFNISSEN	62
6.1.5	ZUSAMMENARBEIT DER AKTEURE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR IM MÜNSTERLAND	62
6.2	RAUM- UND NETZTYPOLOGIE	63
6.2.1	SIEDLUNGSSTRUKTURELLE GLIEDERUNG DES KREISES STEINFURT	63
6.2.2	HIERARCHISIERUNG DES REGIONALEN ÖPNV-NETZES	64
6.3	QUALITÄTSVORGABEN AN DIE AUSGESTALTUNG DES ÖPNV IM KREIS STEINFURT	67
6.3.1	FESTLEGUNG DER AUSREICHENDEN VERKEHRSBEDIENUNG	68
6.3.2	QUALITÄTSANFORDERUNGEN UND BEWERTUNGSKRITERIEN IM ÜBERBLICK	69
6.3.3	DEFINITION DER VERKEHRSTAGE UND VERKEHRSZEITEN	69
6.3.4	ANFORDERUNGEN AN DIE ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	71
6.3.5	ANFORDERUNGEN AN DIE BEDIENUNGSQUALITÄT	72
6.3.6	ANFORDERUNGEN AN VERBINDUNGSQUALITÄT UND AN DIE VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN	75
6.3.7	ANFORDERUNG AN DIE NETZ- UND FAHRPLANGESTALTUNG UND AN DIE PRODUKTPROFILIERUNG	79
6.3.8	ANFORDERUNGEN AN DIE PÜNKTLICHKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT	81
6.3.9	GARANTIE- UND SERVICELEISTUNGEN	82
6.3.10	QUALITÄTSANFORDERUNGEN HALTESTELLEN	83
6.3.11	QUALITÄTSANFORDERUNGEN FAHRZEUGE	88
6.3.12	ANFORDERUNGEN AN DAS FAHRPERSONAL UND SOZIALE STANDARDS	92
6.3.13	ANFORDERUNGEN AN BETRIEB UND STÖRUNGSMANAGEMENT	95
6.3.14	ANFORDERUNGEN AN INFORMATION UND VERTRIEB	95
6.3.15	ANFORDERUNGEN AN DAS MARKETING	100

6.3.16	TARIF	100
6.3.17	VERLEIHSYSTEME, MITNAHMEANGEBOTE UND MOBILITÄTSMANAGEMENT – ZIELSETZUNGEN AUS SICHT DES KREISES STEINFURT –	100
6.3.18	ANFORDERUNGEN AN DAS QUALITÄTSMANAGEMENT	102
7	BESTANDSBEWERTUNG DER ANGEBOTSQUALITÄT	108
7.1	BEWERTUNG DER ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	108
7.2	BEWERTUNG DER BEDIENUNGSQUALITÄT	109
7.3	BEWERTUNG DER VERBINDUNGSQUALITÄT UND VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN	129
7.3.1	BEWERTUNG DER VERBINDUNGSQUALITÄT	129
7.3.2	BEWERTUNG DER ERREICHBARKEIT WICHTIGER ZIELE IM KREIS STEINFURT	132
7.3.3	BEWERTUNG DER VERKNÜPFUNG UND ANSCHLUSSBILDUNG	145
7.4	BEWERTUNG DER NETZ- UND FAHRPLANGESTALTUNG SOWIE DER PRODUKTPROFILIERUNG	148
7.5	BEWERTUNG DER PÜNKTLICHKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT	150
7.6	BEWERTUNG DER GARANTIE- UND SERVICELEISTUNGEN	152
7.7	BEWERTUNG DER HALTESTELLEN	153
7.8	BEWERTUNG DES FAHRPERSONALS UND DER SOZIALEN STANDARDS	175
7.9	BEWERTUNG DER FAHRZEUGE	176
7.10	BEWERTUNG DES BETRIEBS- UND STÖRUNGSMANAGEMENTS	179
7.11	BEWERTUNG VON INFORMATION UND VERTRIEB	180
7.12	BEWERTUNG DES MARKETINGS	183
7.13	BEWERTUNG DES TARIFS	184
7.14	BEWERTUNG VON VERLEIHSYSTEMEN, MITNAHMEANGEBOTEN UND MOBILITÄTSMANAGEMENT	186
7.15	BEWERTUNG DES QUALITÄTSCONTROLLINGS	189
7.16	KUNDENBEWERTUNGEN UND -MEINUNGEN ZUM ÖPNV-ANGEBOT	189
8	VERKEHRSPROGNOSE	192
8.1	ZUKÜNFTIGE BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG	192
8.2	SIEDLUNGSERWEITERUNGEN UND GEWERBEFLÄCHENERWEITERUNGEN	197
8.3	ENTWICKLUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR BIS 2025	198
8.4	ENTWICKLUNG DES ARBEITSMARKTES	200
8.5	ENTWICKLUNG DER VERSORGUNGS- UND EINKAUFSTRUKTUR SOWIE IM BEREICH FREIZEIT UND TOURISMUS	201
8.6	AUSWIRKUNGEN DES DEMOGRAFISCHEN WANDELS AUF DIE MOBILITÄT	202
8.7	ABSCHÄTZUNG DER ZUKÜNFTIGEN ENTWICKLUNG DER NACHFRAGE IM ÖPNV BIS 2025 (OHNE BERÜCKSICHTIGUNG VON MAßNAHMEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR)	204
9	MAßNAHMENKONZEPTION	207
9.1	SPNV-ANGEBOT UND -INFRASTRUKTUR	209
9.2	HANDLUNGSFELD LINIENNETZ, FAHRPLAN UND VERKNÜPFUNG	209

9.2.1	MAßNAHMENBESCHREIBUNG	212
9.2.2	BESCHREIBUNG DER PRÜFAUFTRÄGE	232
9.2.3	BESCHREIBUNG DER PLANUNGSPROJEKTE	235
9.2.4	ABSTIMMUNG VON MAßNAHMENVORSCHLÄGEN UND PRÜFAUFTRÄGEN AUS DEN BENACHBARTEN MÜNSTERLANDKREISEN MIT RELEVANZ FÜR DEN KREIS STEINFURT	236
9.3	HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND BETRIEB	237
9.3.1	INFRASTRUKTURMAßNAHMEN IM KREIS STEINFURT	238
9.3.2	INFRASTRUKTURMAßNAHMEN MIT LOKALEM BEZUG	244
9.3.3	MAßNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DES BETRIEBS	250
9.4	HANDLUNGSFELD FAHRGASTINFORMATION, MARKETING UND SICHERHEIT	253
9.5	FINANZIELLE WIRKUNG DER MAßNAHMENKONZEPTION	263
10	GRUNDLAGEN DER VERGABE	265
10.1	AUSGANGSSITUATION	265
10.2	LINIENBÜNDELUNGSKONZEPT	265
10.2.1	VORBEMERKUNG	265
10.2.2	RAHMENBEDINGUNGEN	265
10.2.3	KRITERIEN FÜR DIE FESTLEGUNG VON LINIENBÜNDELN IM KREIS STEINFURT	266
10.2.4	HARMONISIERUNG DER KONZESSIONSLAUFZEITEN UND BÜNDELUNG DER LINIENKONZESSIONEN	268
10.2.5	FESTLEGUNG DER LINIENBÜNDEL IM KREIS STEINFURT	268
10.3	GRUNDLAGE FÜR DIE DIREKTVERGABEVERFAHREN VON INTEGRIERTEN ÖFFENTLICHEN VERKEHRSDIENSTEN	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
10.4	FINANZIERUNG	280
11	ÖFFENTLICHE MOBILITÄTSANGEBOTE MIT BEDARFSSTEUERUNG (ÜBERGANGSKAPITEL TEIL I UND TEIL II NVP)	282
12	TEIL II – ALTERNATIVE MOBILITÄTSANANGEBOTE IM KREIS STEINFURT	286
12.1	STECKBRIEFE ALTERNATIVER MOBILITÄTSANGEBOTE	287
12.2	ZUORDNUNG MÖGLICHER STECKBRIEFE ZU DEN RÄUMLICHEN EINHEITEN	297
12.3	SAMMLUNG WEITERER BEISPIELPROJEKTE FÜR ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE MIT UMSETZUNGSBEISPIELEN	351
12.4	MOBILES MÜNSTERLAND – DAS MÜNSTERLAND ALS ERPROBUNGSRAUM INNOVATIVER MOBILITÄTSANGEBOTE	358

Darstellungsverzeichnis

Karten:

KARTE 1:	RAUM- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR	18
KARTE 2:	EINWOHNERZAHLEN UND BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG	21
KARTE 3A:	PENDLERSTRÖME INNERHALB DES KREISES STEINFURT (BINNENPENDLER)	27
KARTE 3B:	PENDLERSTRÖME IN DEN KREIS STEINFURT BZW. AUS DEM KREIS STEINFURT HERAUS (EIN- UND AUSPENDLER)	26
KARTE 4:	AUFKOMMENSSTARKE WEGBEZIEHUNGEN	38
KARTE 5A:	ÖPNV-RELEVANTE ZIELE	39
KARTE 5B:	ÖPNV-RELEVANTE ZIELE – WEITERFÜHRENDE SCHULEN / HOCHSCHULEN	39
KARTE 6:	HIERARCHIE DER VERKEHRSBEZIEHUNGEN IM REGIONALEN ÖPNV-NETZ	66
KARTE 7:	DEFIZITE IN DER BEDIENTUNGSQUALITÄT – ABWEICHUNGEN VON DEN DEFINIERTEN STANDARDS ZUR BEDIENTUNGSQUALITÄT	110
KARTE 8:	ABWEICHUNGEN VON DEN DEFINIERTEN STANDARDS ZUR BEDIENTUNGS- UND VERBINDUNGSQUALITÄT (MO-FR) – ZUSAMMENFASSUNG	131
KARTE 9A-B:	VERKNÜPFUNGSSITUATION RHEINE BAHNHOF (MO-FR)	146
KARTE 9C-D:	VERKNÜPFUNGSSITUATION IBBENBÜREN BAHNHOF (MO-FR)	148
KARTE 9E-F:	VERKNÜPFUNGSSITUATION BURGSTEINFURT BAHNHOF (MO-FR)	148
KARTE 9G-H:	VERKNÜPFUNGSSITUATION LINGERICH BAHNHOF (MO-FR)	148
KARTE 9I-J:	VERKNÜPFUNGSSITUATION EMSDETTEN BAHNHOF (MO-FR)	149
KARTE 10A:	MAßNAHMEN UND PRÜFAUFTRÄGE – MAßNAHMENPAKET ML-I	210
KARTE 10B:	MAßNAHMEN UND PRÜFAUFTRÄGE – ML-II BIS ML-XI UND PL-I BIS PL-III	210

Abbildungen:

ABBILDUNG 1:	ALTERSVERTEILUNG DER BEVÖLKERUNG IM KREIS STEINFURT (STAND 31.12.2014)	23
ABBILDUNG 2:	ANTEIL DER UNTER 19-JÄHRIGEN AN DER BEVÖLKERUNG	24
ABBILDUNG 3:	ANTEIL DER ÜBER 64-JÄHRIGEN AN DER BEVÖLKERUNG	25
ABBILDUNG 4:	PKW-DICHTE PRO 1.000 EINWOHNER	29
ABBILDUNG 5:	DURCHSCHNITTliche AUFENTHALTSDAUER STAND 31.12.2015	35
ABBILDUNG 6:	MODAL SPLIT – VERKEHRSMITTELWAHL	36
ABBILDUNG 7:	VERKEHRSMITTELWAHL NACH ENTFERNUNGSKLASSEN	37
ABBILDUNG 8:	WEGEZWECK WERKTAGS NACH MOBILITÄTSUNTERSUCHUNG (2011)	37
ABBILDUNG 9:	MOBILITÄTSKETTE IM ÖPNV	49
ABBILDUNG 10:	BAUSTEINE IM NVP: TEILBAUSTEIN I – KLASSISCHER ÖPNV (LINIENVERKEHR) TEILBAUSTEIN II – ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE	58
ABBILDUNG 11:	ÜBERSICHT ÜBER DIE VERKEHRSZEITEN	70
ABBILDUNG 12:	HALTESTELLEN MIT ZU KURZER BUSBUCHT (BEISPIEL: HALTESTELLE LADBERGEN CHRISTIÄNER)	158
ABBILDUNG 13:	AN HALTESTELLEN MIT NATUR- BZW. BETONSTEINPFLASTER KANN DIE SPALTFREIE ANFAHRBARKEIT DER HALTESTELLENKANTE DURCH SPURRILLENBILDUNG MITTEL- BIS LANGFRISTIG BEHINDERT WERDEN (BEISPIEL: HALTESTELLE GREVEN RATHAUS/ ZOB)	158

ABBILDUNG 14:	ZENTRALE HALTESTELLE OHNE TAKTILES LEITSYSTEM (BEISPIEL: HALTESTELLE EMSDETTEN BAHNHOF)	159
ABBILDUNG 15:	BEISPIEL FÜR HALTESTELLE MIT HOHEM AUSBAUSTANDARD IM HINBLICK AUF DIE BARRIEREFREIHEIT (BEISPIEL: HALTESTELLE IBENBÜREN MAURITIUSKIRCHE)	159
ABBILDUNG 16:	VERÄNDERUNG DES ANTEILS DER UNTER 19-JÄHRIGEN ZWISCHEN 2015 – 2025	196
ABBILDUNG 17:	VERÄNDERUNG DES ANTEILS DER ÜBER 64-JÄHRIGEN ZWISCHEN 2014 – 2025	197
ABBILDUNG 18:	EINORDNUNG MÖGLICHER UMSETZUNGSFORMEN ÖFFENTLICHER MOBILITÄTSANGEBOTE MIT BEDARFSSTEUERUNG IN DEN TEIL I BZW. TEIL II DES NVP – BEISPIEL: STADT/ GEMEINDEN OHNE BESTEHENDES BÜRGERBUS-ANGEBOT –	285
ABBILDUNG 19:	EINORDNUNG MÖGLICHER UMSETZUNGSFORMEN ÖFFENTLICHER MOBILITÄTSANGEBOTE MIT BEDARFSSTEUERUNG IN DEN TEIL I BZW. TEIL II DES NVP – BEISPIEL: STADT/ GEMEINDEN MIT ETABLIERTEM BÜRGERBUS-ANGEBOT –	285

Tabellen:

TABELLE 1:	INHALTE DER MAßNAHMENKONZEPTE BENACHBARTER NAHVERKEHRSPÄNE MIT BEZUG ZUM KREIS STEINFURT	16
TABELLE 2:	GRUNDLEGENDE STRUKTURDATEN DES KREISES STEINFURT	17
TABELLE 3:	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG 2005 – 2015	20
TABELLE 4:	SCHLIEßUNG VON SCHULSTANDORTEN	30
TABELLE 5:	KRANKENHÄUSER UND SOZIALE EINRICHTUNGEN	32
TABELLE 6:	PRÄGENDE ZIELE IN DER NAHERHOLUNG UND IM TOURISMUS IM KREIS STEINFURT	34
TABELLE 7:	SPNV-ANGEBOT IM KREIS STEINFURT	40
TABELLE 8:	BAHNHÖFE UND HALTEPUNKTE IM KREIS STEINFURT	44
TABELLE 9:	KRITERIEN ZUR PRIORITÄTENBILDUNG FÜR DEN BARRIEREFREIEN HALTESTELLEN AUSBAU	55
TABELLE 10:	GEMEINDETYPOLOGIE IM KREIS STEINFURT	64
TABELLE 11:	HIERARCHIE DER VERKEHRSKORRIDORE IM REGIONALEN ÖPNV-NETZ	65
TABELLE 12:	DEFINITION DER VERKEHRSZEITEN	70
TABELLE 13:	HALTESTELLENEINZUGSBEREICHE	72
TABELLE 14:	ANFORDERUNGEN BEDIENTUNGSQUALITÄT IM KREIS STEINFURT	73
TABELLE 15:	ZIELWERTE ZUR VERBINDUNGSQUALITÄT IM KREIS STEINFURT	76
TABELLE 16:	DEFINITION VON VERKNÜPFUNGSPUNKTEN IM KREIS STEINFURT	77
TABELLE 17:	RICHTWERTE DER ANSCHLUSSBILDUNG AN VERKNÜPFUNGSPUNKTEN	78
TABELLE 18:	ANGEBOTSFORMEN DES GESAMT-ÖPNV IM KREIS STEINFURT	80
TABELLE 19:	KATEGORISIERUNG DER HALTESTELLEN	84
TABELLE 20:	ANFORDERUNGEN AN DIE AUSSTATTUNG VON BUSHALTESTELLEN	85
TABELLE 21:	ANFORDERUNGEN AN DIE AUSSTATTUNG FÜR FAHRZEUGE IM LINIENBETRIEB	89
TABELLE 22:	ANFORDERUNGEN AN DAS FAHRPERSONAL	93
TABELLE 23:	ANFORDERUNGEN AN DIE VERKEHRSUNTERNEHMEN	94
TABELLE 24:	ANFORDERUNGEN AN INFORMATIONEN UND VERTRIEB ÜBER TELEFON, INTERNET UND SMARTPHONE-APP	97

TABELLE 25:	ANFORDERUNGEN AN DEN SERVICE IN DEN BUSSEN	98
TABELLE 26:	ANFORDERUNGEN AN DIE PRINTMEDIEN	99
TABELLE 27:	ANFORDERUNGEN AN DAS MOBILITÄTSMANAGEMENT	101
TABELLE 28:	BAUSTEINE UND INHALTE DES QUALITÄTSMANAGEMENTS	105
TABELLE 29:	INSTRUMENTE DER QUALITÄTSKONTROLLE	106
TABELLE 30:	BEDIENUNGSQUALITÄT AUF Achsen IM KREIS STEINFURT (HIN- UND RÜCKWEG) – NICHTERFÜLLUNG DER STANDARDS	111
TABELLE 31:	BEDIENUNGSQUALITÄT AUF HAUPTVERBINDUNG IM KREIS STEINFURT (HIN- UND RÜCKWEG) – NICHTERFÜLLUNG DER STANDARDS	114
TABELLE 32:	BEDIENUNGSQUALITÄT AUF GRUNDVERBINDUNG IM KREIS STEINFURT (HIN- UND RÜCKWEG) – NICHTERFÜLLUNG DER STANDARDS	123
TABELLE 33:	BEDIENUNGSQUALITÄT AUF ERGÄNZUNGSVERBINDUNG IM KREIS STEINFURT (HIN- UND RÜCKWEG) – NICHTERFÜLLUNG DER STANDARDS	127
TABELLE 34:	ERREICHBARKEIT DES NÄCHSTGELEGENEN OBERZENTRUMS AUS DEN MITTELZENTREN – DARSTELLUNG DER RELATIONEN, DIE DIE ANFORDERUNGEN NICHT BZW. NICHT VOLLSTÄNDIG ERFÜLLEN	130
TABELLE 35:	ANBINDUNG DER ORTSTEILE > 1.500 EINWOHNER AN IHREN HAUPTORT - DARSTELLUNG DER RELATIONEN, DIE DIE IM HINBLICK AUF DIE ANBINDUNG AN DEN HAUPTORT DEFIZITE AUFWEISEN	132
TABELLE 36:	KLINIKEN UND KRANKENHÄUSER MIT DEFIZITEN IN DER ÖPNV-ANBINDUNG	135
TABELLE 37:	ARBEITSPLATZSTANDORTE MIT MEHR ALS 400 ARBEITSPLÄTZEN MIT DEFIZITEN IN DER ÖPNV-ANBINDUNG	137
TABELLE 38:	FREIZEITZIELEN MIT GESTEIGERTER BEDEUTUNG FÜR DEN ÖPNV MIT DEFIZITEN IN DER ÖPNV-ANBINDUNG	142
TABELLE 39:	ÖPNV-RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN MIT DEFIZITEN IN DER ÖPNV-ANBINDUNG	144
TABELLE 40:	PROBLEME IN PÜNKTLICHKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT	150
TABELLE 41:	KAPAZITÄTSENGPÄSSE IN DEN FAHRZEUGEN	151
TABELLE 42:	ANSCHLUSSGARANTIE IM KREIS STEINFURT	152
TABELLE 43:	EINSCHÄTZUNG ZUR HALTESTELLEN AUSSTATTUNG AN VERKNÜPFUNGSPUNKTEN 1. UND 2. ORDNUNG	161
TABELLE 44:	FAHRZEUGTYPEN UND AUSSTATTUNGSMERKMALE	177
TABELLE 45:	SCHADSTOFFKLASSIFIZIERUNG DER FAHRZEUGE	178
TABELLE 46:	FAHRZEUGE MIT RECHNERGESTÜTZTEM BETRIEBSSYSTEM	178
TABELLE 47:	RÜCKMELDUNG VON FAHRGÄSTEN AN DIE VERKEHRSUNTERNEHMEN	191
TABELLE 48:	BEVÖLKERUNGSPROGNOSE FÜR DIE STÄDTE UND GEMEINDEN IM KREIS STEINFURT (2015-2025)	193
TABELLE 49:	ECKDATEN DER BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IM KREIS STEINFURT NACH ALTERSGRUPPEN	195
TABELLE 50:	GEPLANTE VERKEHRSINFRASTRUKTURVORHABEN BIS 2025	199
TABELLE 51:	ENTWICKLUNG DER ÖPNV-NUTZUNG BIS 2025 NACH ALTERSGRUPPEN	204
TABELLE 52:	ABSCHÄTZUNG DER ZUKÜNFTIGEN ENTWICKLUNG DER NACHFRAGE IM ÖPNV BIS 2025 IM KREIS STEINFURT	206
TABELLE 53:	MAßNAHMENÜBERSICHT KREIS STEINFURT	209

TABELLE 54:	LEISTUNGSBILANZ MAßNAHMENKONZEPT ‚LINIENVERKEHR BUS‘	263
TABELLE 55:	LINIENBÜNDEL 1 „STEINFURT“	269
TABELLE 56:	LINIENBÜNDEL 2 „RHEINE“ (NACHRICHTLICHE AUFNAHME; AUFGABENTRÄGER IST STADT RHEINE)	269
TABELLE 57:	LINIENBÜNDEL 3 „OCHTRUP“	270
TABELLE 58:	LINIENBÜNDEL 4 „NEUENKIRCHEN“	270
TABELLE 59:	LINIENBÜNDEL 5 „LAER“	270
TABELLE 60:	LINIENBÜNDEL 6 „RHEINE“	271
TABELLE 61:	LINIENBÜNDEL 7 „GREVEN“ (NACHRICHTLICHE AUFNAHME; AUFGABENTRÄGER IST STADT GREVEN)	271
TABELLE 62:	LINIENBÜNDEL 8 „STEINFURT/LAER“	272
TABELLE 63:	LINIENBÜNDEL 9 „WETTRINGEN“	272
TABELLE 64:	LINIENBÜNDEL 10 „STEINFURT/LAER“	272
TABELLE 65:	LINIENBÜNDEL 11 „RECKE/IBBENBÜREN/HOPSTEN“	273
TABELLE 66:	LINIENBÜNDEL 12 „EMSDETTEN/GREVEN“	273
TABELLE 67:	LINIENBÜNDEL 13 „ALTENBERGE/STEINFURT“	274
TABELLE 68:	TEILNETZ „RVM“ IM KREIS STEINFURT	274
TABELLE 69:	SPEZIFISCHE ANGEBOTSMERKMALE „ÖFFENTLICHE MOBILITÄTSANGEBOTE MIT BEDARFSSTEUERUNG“	283

Abkürzungsverzeichnis

Abk.	Abkürzung
Abs.	Absatz
Abt.	Abteilung
Abzw.	Abzweig
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
App	Application software
AT	Aufgabenträger
B	Bundesstraße
B+R	Bike+Ride
BA	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	Borken
bspw.	beispielsweise
BÜ	Bahnübergang
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
C	StadtBus
ca.	circa
CGB	Christlicher Gewerkschaftsbund Deutschlands
CO ²	Kohlendioxid
COE	Coesfeld
d. h.	das heißt
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

DF Bus	Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung Berlin
Dr.	Doktor
EAÖ	Empfehlung für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EF	Einzelfahrten
EFA	Fahrplanauskunft per Internet
EG	Europäische Gemeinschaft
etc.	et cetera
EUR	Euro
EU-VO	EU-Verordnung
evtl.	eventuell
EW/km ²	Einwohner pro Quadratkilometer (Einwohnerdichte)
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FA.	Firma
FB	Fahrradbus
ff.	folgende
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
FMO	Flughafen Münster Osnabrück
FOC	Factory Outlet Ochtrup
GE	Gewerbegebiete
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
ggü.	Gegenüber
GmbH Co. KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
Go.on	Gesellschaft für Bus- und Schienenverkehr mbH
GÖD	Gewerkschaft öffentlicher Dienst
GPS	Global Positioning System
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
ha	Hektar
Hbf.	Hauptbahnhof
Hs.-Nr.	Hausnummer

HST	Haltestelle
HVZ	Hauptverkehrszeit
i. d. R.	in der Regel
i. S.	im Sinne
IC	Intercity
IG	Industriegebiet
inkl.	inklusive
insg.	insgesamt
IT	Informationstechnologie
K+R	Kiss and Ride
K66	Kreisstraße 66
KfH.	Kuratorium für Dialyse und Nierentransplantationen
Kfz	Kraftfahrzeug
KMU	kleine und mittlere Unternehmen
L597	Landstraße 597
LEP	Landesentwicklungsplan
LNP	Linienetzplan
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
LWL	Landschaftsverband Westfalen-Lippe
max.	maximal
MBWSV NRW	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Min.	Minute
mind.	mindestens
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOF	Modernisierungsoffensive
Mo-Fr	Montag bis Freitag
N6	Nachtbus 6
NaVZ	Nachtverkehrszeit
nph	Nahverkehrsverbund Paderborn / Höxter
Nr.	Nummer
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan

NVZ	Normalverkehrszeit
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
NWO	Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e.V.
o. A.	ohne Angabe
o. ä.	oder ähnlich
o. g.	oben genannte
OD	Ortsdurchfahrt
ÖDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag für Leistungen des straßenge- bundenen ÖPNV
OHG	Offene Handelsgesellschaft
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden; Bus, Straßenbahn, Stadtbahn) <i>(synonyme Verwendung der Begriffe ÖPNV und ÖSPV im NVP)</i>
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
PlaNos	Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück GbR
R72	RegioBus 72
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
rd.	rund
RE	RegionalExpress
Ri.	Richtung
RNVG	Regionale Nahverkehrsgesellschaft
RVM	Regionalverkehr Münsterland
S.	Seite
s. o.	siehe oben
s. u.	siehe unten
S10	SchnellBus 10
Sa	Samstag
SB	SchnellBus

So+Fei	Sonn- und Feiertage
sog.	sogenannte
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ST	Steinfurt
StVO	Straßenverkehrsordnung
STZVO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
T30	30-Minuten-Takt
T89	TaxiBus 89
tlw.	teilweise
TNS	TNS Deutschland GmbH
Tsd.	Tausend
u. a.	unter anderem
usw.	und so weiter
v. a.	vor allem
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
vgl.	vergleiche
VGM	Verkehrsgemeinschaft Münsterland
VKU	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
VO	Verordnung
vorrauss.	vorraussichtlich
VRL	Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VU	Verkehrsunternehmen
VV	Verwaltungsvorschriften
VV-ÖPNVG NRW	Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
VVOWL	VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe
WAF	Warendorf
WE	Wohneinheiten
wg.	wegen
WVG	Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH
z. B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof

ZOH	Zentrale Omnibus Haltestelle
ZRL	Zweckverband Ruhr Lippe
ZVM	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland
ZWS	Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd
zzgl.	zuzüglich

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

1 Planerarbeitung und Beteiligung

Die Bearbeitung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt durch das von der Kreisverwaltung beauftragte Planungsbüro plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, in Kooperation mit dem Planungsbüro Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, in enger Abstimmung mit der Kreisverwaltung. Mit der inhaltlichen Bearbeitung wurde im April 2016 begonnen. 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 Steinfurt 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. Darüber hinaus wurden während des Prozesses drei Regionalkonferenzen durchgeführt, in denen die zentralen Meilensteine vorgestellt und mit den Teilnehmern diskutiert wurden.
- Verkehrsunternehmen: Während der Planerarbeitung fanden intensive Abstimmungen zwischen Kreis, Verkehrsunternehmen und dem Gutachter insbesondere zum Thema Qualitätsstandards statt. Über eine schriftliche Befragung wurden dem Gutachter bereits zu Beginn unter anderem Informationen zur Fahrzeugausstattung und Hinweise zu Problemen im Betriebsablauf mitgeteilt. Die Verkehrsunternehmen wurden darüber hinaus im Rahmen der Regionalkonferenzen beteiligt.
- Politische Gremien: Der Fachausschuss des Kreises Steinfurt wurde in den Sitzungen am 16.11.2016, 09.03.2017, 15.11.2017 und 07.03.2018 inhaltlich über den Stand der Nahverkehrsplanung informiert. In der Sitzung am 16.05.2018 wurde der NVP im Entwurf für die gesetzliche Anhörung freigegeben.
 Darüber hinaus wurde im Rahmen eines interfraktionellen Arbeitskreises am 04.07.2017 über die wesentlichen Grundlagen diskutiert.
- Behindertenverbände und Seniorenbeiräte: Ein Informations- und Abstimmungsgespräch mit Vertretern der Behindertenverbände und Seniorenbeiräte fand am 07.03.2018 unter gutachterlicher Beteiligung statt.
- Benachbarte Aufgabenträger und Verbände: Die Beteiligung erfolgte im Rahmen der Regionalkonferenzen.

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

Mit der Freigabe des Fachausschusses des Kreises Steinfurt am 16.05.2018 begann Mitte Mai das offizielle Anhörungsverfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Den anhörberechtigten Akteuren und Institutionen wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans mit der Bitte um Stellungnahme innerhalb einer Anhörungsfrist von zwei Monaten zur Verfügung gestellt.

Die im Zuge des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen wurden aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen herausgearbeitet und abgewogen und in Form einer Synopse zusammengefasst. Diese wurde den politischen Gremien des Kreises zur nochmaligen Beratung und endgültigen Beschlussfassung des Nahverkehrsplans im 3. Quartal 2018 vorgelegt.

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 05.11.2018 den Nahverkehrsplan für den Kreis Steinfurt beschlossen.

2 Grundlagen, Ziele und Rahmenvorgaben

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Für die Nahverkehrsplanung im Kreis Steinfurt gelten insbesondere folgende gesetzliche Grundlagen und übergeordnete Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung:

- EU-Verordnung (EG) 1370/2007
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) sowie Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV-ÖPNVG NRW)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)/ Behindertengleichstellungsgesetz NRW (BGG NRW)
- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)
- Regionalplan für den Regierungsbezirk Münster

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

Gegenstand des Gesetzes

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

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

Artikel 1 definiert den Zweck und den Anwendungsbereich:

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

Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren,

wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben werden.“

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Der NVP bildet auch 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 Dienstleistungsauftrags (ÖDA) oder einer allgemeinen Vorschrift zur Festschreibung 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 oder einer Qualität oder unter Bedingungen zu erbringen, die er aus eigenunternehmerischem Antrieb nicht bereit wäre zu betreiben.

Die Erbringung von Linienverkehren bedarf der Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG (siehe folgendes Kapitel)), die von einer Genehmigungsbehörde¹ erteilt wird. Das PBefG bestimmt den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die auf Unternehmerinitiative beruhen. Die Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste ist aufgrund dieses Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen nachrangig. Sie sind damit beschränkt auf Sachverhalte, in denen eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote hinter der vom Aufgabenträger geforderten ausreichenden Verkehrsbedienung, die er im Vorfeld einer beabsichtigten Vergabe eines ÖDA vorab bekannt gemacht hat, zurück bleiben. Die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung definiert der Aufgabenträger in seinem NVP.

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 den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest.

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8, Absatz 3 geregelt. Der Aufgabenträger als zuständige Behörde definiert demnach im

¹ Von der Landesregierung bestimmte Behörde, die zuständig für die Genehmigung von Straßenbahn-, Obus- und Linienverkehren ist, in deren Bezirk der Verkehr ausschließlich betrieben werden soll, bzw. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Sitz oder seine Niederlassung im Sinne des Handelsrechts hat (vgl. § 11 PBefG).

Nahverkehrsplan „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“. Der Nahverkehrsplan ist somit das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV.

Das PBefG beinhaltet darüber hinaus modifizierte, weitreichendere Anforderungen an die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit. So fordert es etwa bis 2022 den vollständigen barrierefreien Zugang zum ÖPNV (§ 8, Abs. 3). In § 8 Abs. 3 des PBefG ist festgelegt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“

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)² 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.

Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bilden die Kreise und kreisfreien Städte in NRW drei Zweckverbände bzw. eine AöR und übertragen Entscheidungen über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV dorthin (§ 5a ÖPNVG NRW).

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.

² Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) mit Stand vom 01.01.2017.

Zwischen 2008 und 2012 wurde das ÖPNVG NRW durch verschiedene Gesetze grundlegend novelliert. Die Landesregierung hat umfangreiche Änderungen bei der Aufgabenstruktur und der Mittelverteilung für den ÖPNV vorgesehen. Zu den wesentlichsten Änderungen gehört die Bündelung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV, die Zentralisierung der Förderzuständigkeiten auf Kooperationsräume (§ 6), sowie eine Pauschalierung (§ 11) der gesamten ÖPNV-Förderung in drei Pauschalen bzw. pauschalierte Zuwendungen (ÖPNV- und SPNV-Pauschale, pauschalierte Investitionsförderung). Bestandteil der Pauschalierung ist auch die Überführung der zuvor bundesgesetzlichen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG) an die Verkehrsunternehmen in die ÖPNV-Pauschale an die Aufgabenträger des ÖPNV (§ 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW) mit Wirkung ab dem Jahr 2011. Mit der im Dezember 2012 erfolgten Revision des ÖPNVG NRW sind weitere Änderungen, insbesondere im Bereich der pauschalierten Zuschussbeträge (§§ 11, 11a und 12 ÖPNVG NRW), vorgenommen worden.

Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV

Nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW sind die Kreise und kreisfreien Städte sowie – mit Ausnahme des SPNV – mittlere und große kreisangehörigen Städte, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind (im Kreis Steinfurt sind dies die Städte Rheine und Greven), 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).

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 Steinfurt der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Mitglied des NWL ist der Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM), der von den Kreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie der kreisfreien Stadt Münster gebildet wurde.

Der NWL nimmt folgende Aufgaben wahr:

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

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

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

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

- Belange mobilitätsbehinderter Menschen zur Barrierefreiheit i. S. des BGG,
- Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie die bereits vorhandenen Verkehrsstrukturen,
- Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus,
- Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplanes und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans.

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 von Mindestanforderungen für

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

Der Nahverkehrsplan ist das Ergebnis der politischen Willensbildung. Darüber hinaus ist er aber auch Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers, für die Ausgestaltung und Berück-

sichtigung 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 wurde³. Zuständige Genehmigungsbehörde für den Kreis Steinfurt ist die Bezirksregierung Münster.

Des Weiteren haben die Festlegungen im NVP direkte Auswirkungen auf die Gewährung von Förderungen durch den Aufgabenträger (siehe hierzu auch VV-ÖPNVG NRW). Förderanträge werden nur noch dann positiv bewertet, wenn die zu fördernden Maßnahmen im Einklang mit den im NVP definierten Zielen stehen. Nach dem ÖPNVG NRW ist es letztlich eine kommunale Pflichtaufgabe für den Kreis Steinfurt, einen NVP aufzustellen – und bei Bedarf fortzuschreiben.

Die Aufstellung bzw. Fortschreibung hat im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften zu erfolgen. Den vorhandenen Verkehrsunternehmen ist die Möglichkeit zur frühzeitigen Beteiligung zu geben. Anzuhören sind zudem Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände. Mit benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten hat eine Abstimmung zu erfolgen. Schließlich ist der Beschluss des Nahverkehrsplans der Bezirksregierung anzuzeigen.

Zukünftiger Themenschwerpunkt

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 vergleichbares Angebot geschaffen wurde, steht derzeit eine entsprechende Förderung in der Praxis noch aus. Durch die Novellierung des ÖPNVG ist jedoch eine entsprechende Finanzierung mit Mitteln der Aufgabenträger des SPNV zugelassen.

Die Bedeutung der SchnellBusverkehre für die Regionen ist als besonders hoch einzuschätzen und fast immer wird der Wunsch einer Angebotsausweitung an diese Linien formuliert.

³ Siehe: Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 13 Voraussetzung der Genehmigung.

Eine Umsetzung wird von den jeweiligen Aufgabenträgern ebenfalls als sinnvoll erachtet, scheitert jedoch häufig an den damit verbundenen Mehrkosten.

Festzuhalten ist daher, dass regionale SchnellBusverkehre in der Region an Bedeutung gewinnen und auch im Kreis Steinfurt 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)⁴ 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.

Als übergeordnete Regelung hat das BGG unmittelbaren Einfluss auf die in diversen Förderrichtlinien festgelegten Anforderungen beim Neu- oder Umbau von Anlagen des ÖPNV. Insbesondere müssen geförderte Neubaumaßnahmen den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Dies gilt für alle Fördervorhaben, sowohl Infrastrukturausbauvorhaben wie der

⁴ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG NRW) mit Stand vom 04.08.2017.

Bau von Haltestellen als auch die Bezuschussung von Fahrzeugen und Anlagen. Bei der Neuplanung sind Behindertenverbände einzubeziehen.

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

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

2.2 Übergeordnete Ziele und verkehrliche Rahmenvorgaben

Die Gestaltung des ÖPNV im Kreis Steinfurt berücksichtigt die Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung und unterstützt deren Grundsätze und Zielsetzungen.

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

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

2.2.1 Landesentwicklungsplan

Der geltende Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) ist seit dem 08.02.2017 in Kraft. Der Landesentwicklungsplan NRW ist die fachübergreifende, integrierte Konzeption für die räumliche Entwicklung des Landes über die nächsten Jahre. Die zeichnerischen und textlichen Darstellungen im LEP sind Ziele der Raumordnung und Landesplanung.

Hinsichtlich der Entwicklung des ÖPNV (und nachrichtlich der Schienenwege) werden folgende wesentliche Ziele und Grundsätze definiert:

- Die Mittel- und Oberzentren des Landes sind bedarfsgerecht an den Öffentlichen Verkehr anzubinden.
- In allen Teilräumen des Landes ist von den Kommunen und den Aufgabenträgern des öffentlichen Verkehrs die Erreichbarkeit der Zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem Öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit zu gewährleisten.

2.2.2 Regionalplan für den Regierungsbezirk Münster

Konkrete Ziele und Festlegungen der Raumordnung für den ÖPNV im Kreis Steinfurt 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.
- Die Strecke Münster – Steinfurt – Gronau – Enschede stellt [...] eine direkte Verbindung zwischen dem Oberzentrum Münster und dem benachbarten Oberzentrum Enschede (Netzwerkstad Twente) dar. Sie wird im Nahverkehr betrieben und von zahlreichen Pendlern genutzt, dient im Netzzusammenhang aber auch als Zubringer zum Fernverkehrsangebot in den Niederlanden. Bei Wertung dieser Funktion kommt der Strecke deshalb eine überregionale Bedeutung zu. Aus raumordnerischer und regionalpolitischer Sicht ist mittel- bis langfristig auf niederländischer Seite eine Streckenverlängerung bis zum Eisenbahnknotenpunkt Hengelo wünschenswert, zumal auf münsterländischer Seite bereits Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und der Taktfrequenz realisiert werden.
- Ein besonderes regionales Interesse gilt auch der Schienenanbindung des Flughafens Münster/Osnabrück (FMO), [...]. In der "Integrierten Gesamtverkehrsplanung" des Landes ist sie als südliche Abzweigung aus der großräumig bedeutsamen Strecke Münster – Rheine – Emden vorgesehen, die im Raum Lienen-Kattenvenne in die großräumig bedeutsame Hauptstrecke Münster – Osnabrück einfädelt und somit die Knotenpunkte Münster und Osnabrück mit dem FMO verbindet. Regional- und verkehrsplanerisch mindestens ebenso sehr erwünscht wäre jedoch auch eine nördliche Abzweigung aus der Strecke Münster – Emden, also die direkte Verbindung des FMO mit dem Knotenpunkt Rheine.
- 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“ [...] sollte angesichts der vorhandenen Pendlerpotenziale weiterhin die Möglichkeit zur Wiederaufnahme der Personenbeförderung geprüft werden.

- Die Strecke Amsterdam – Hengelo – Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück sollte verstärkt für den wachsenden grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr genutzt und deshalb in ihrer Leistungsfähigkeit höheren Anforderungen angepasst werden.
- Zur Förderung der individuellen und zudem ökologisch vorteilhaften Mobilität soll das vom Kraftfahrzeugverkehr getrennte inner- und zwischenörtliche Radwegenetz im Planungsraum gesichert und ausgebaut werden. Durch die Schaffung geeigneter Verknüpfungen und Übergänge („Bike-and-Ride“) sollen alle Möglichkeiten genutzt werden, dass der Radverkehr zu einer besseren Flächenerschließung des Öffentlichen Personennahverkehrs beitragen kann.
- Standorte für großflächige Ferieneinrichtungen und Freizeitanlagen, [...] auf das innergemeindliche Siedlungsschwerpunkte-System ist sicherzustellen. Hierbei ist auf eine leistungsfähige und attraktive Anbindung des ÖPNV besonders zu achten. Dabei soll der Standort in den größeren Siedlungsschwerpunkten verortet sein (funktionale Zuordnung). Bei der räumlichen Zuordnung soll darauf geachtet werden, dass er weder isoliert noch deutlich vom Siedlungsbereich bzw. den Siedlungsrändern abgesetzt liegt, eine dem erwarteten Besucheraufkommen angemessene Verkehrsinfrastruktur aufweist und eine leistungsfähige und für den Nutzer attraktive ÖPNV-Anbindung sichergestellt ist.

2.2.3 Weitere für den NVP relevante Entwicklungspläne und -konzepte im Kreis Steinfurt

Kreis

Der Kreis Steinfurt hat im Dezember 2015 den „Masterplan klimafreundliche Mobilität Kreis Steinfurt“ verabschiedet. Dieser enthält als grundlegendes Ziel der Erreichung einer klimafreundlichen Mobilität im gesamten Kreisgebiet. Für den ÖPNV werden in diesem Zusammenhang folgende Aufgaben definiert:

- ÖPNV zukunftsgerecht und multmodal gestalten,
- Förderung der Nahmobilität und Radverkehr,
- verträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs,
- Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung,
- Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer im ÖPNV,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Stärkung des Wirtschaftsstandort und Resilienz,

weitere zukunftsorientierte und ÖPNV-relevante Projekte im Kreis Steinfurt sind:

- Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn,
- Ausweitung des Projektes STmobil und Überführung in einen Regelbetrieb,

- Einrichtung E-Busshuttle zum SPNV,
- Flexibler Bürgerbus (Olfener Modell),
- Schüler-Chipkarte,
- MobilitätsPaten,
- Bessere Verzahnung von Ehrenamt und regulärem ÖPNV (BürgerBus-Angebote),
- Machbarkeitsstudie zum Bürgerticket, Klimaschutzticket, eTicket.

Kommunen

In allen Kommunen des Kreises Steinfurt wurde eine Erarbeitung von Klimaschutzkonzepten zur Reduzierung der CO²-Emission angestrebt. Die in den Klimaschutzkonzepten formulierten Ziele und Handlungsmaßnahmen beinhalten neben der Förderung und Ausgestaltung von fahrrad- und fußgängerfreundlichen Verkehrsnetzen, Aufbau einer innerstädtischen ÖPNV-Angebotes sowie der Nutzung von elektrisch betriebenen Rädern zusätzlich Imagekampagnen zur Sensibilisierung des Mobilitätsverhalten.

Die Stadt Rheine hat sich in verschiedenen Konzepten mit der Thematik Mobilität befasst. Der Rat der Stadt Rheine hat mit den Beschlüssen zu dem Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept (IKKK, 2008), dem Masterplan 100% Klimaschutz (MPK, 2013), dem Anschlussvorhaben Masterplanmanagement (MPM, 2016) sowie dem aktuellen Fördervorhaben KONRAD (2018) an vielzähligen Stellen Maßnahmen und Ziele zur Mobilität beschlossen. Hinzu kommt die Einbindung des Klimaschutzes in das IEHK "Rheine 2025". Grundsätzlich verfolgt die Stadt eine Optimierung des Mobilitätsangebotes für die Einwohnerinnen und Einwohner. Das Thema CO₂-Reduktion wird parallel mitgedacht. Dieses soll erreicht werden durch:

- Optimierung von Angeboten für Fahrradfahrer (Verkehrswege, Abstellanlagen, Sicherheit, etc.),
- Optimierung der Nahmobilität (kurze Wege für Fußgänger),
- Optimierung des ÖPNV,
- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs,
- Reduktion des PKW-gebundenen Anteils im Modal Split auf unter 40%,
- Förderung von Elektromobilität (Infrastruktur, Fahrzeuge, E-Bikes),
- Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement,
- Konzeption und Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements,
- Konzeption und Umsetzung von öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen,
- Zielgruppenspezifische Angebote (z. B. Seniorenmobilität),
- Schaffung von Anreizen für Berufspendler zu Reduktion von Treibhausgasen.

Mit dem „Sachlichen Teilplan Mobilität“ legt die Stadt Greven die strategischen Grundsätze und Leitlinien der zukünftigen Mobilität für die nächsten 10 - 15 Jahre fest. Unter Berücksichtigung von Veränderungen im Mobilitätsverhalten sowie neuen gesellschaftlichen und

räumlichen Rahmenbedingungen werden folgende Schwerpunktziele zur Stärkung des Umweltverbundes definiert:

- Förderung des Zufußgehens durch Attraktivierung von Nahmobilitätsrouten z. B. durch Lückenschluss von Wegeverbindungen und Wegweisungen,
- Förderung des Radverkehrs durch Ausbau der Fahrradinfrastruktur (z. B. Ausbau eines städtischen Radverkehrsnetzes, Entwicklung inerkommunaler Radrouten),
- Prüfung neuer Systeme im ÖPNV, insbesondere Prüfung eines Flexibus-Systems.

Auf der Grundlage der Modal Split Erhebung des Kreises Steinfurt hat die Stadt Emsdetten im Jahr 2012 für die zukünftige kommunale Verkehrsentwicklungsplanung u. a. folgende Ziele aufgestellt:

- Förderung des Radverkehrs,
- Ausbau der Fahrradinfrastruktur,
- Förderung von Intermodalität mit Integration von lokalem Einzelhandel, Schulen und Verbänden.

2.2.4 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.“

Bestandteile des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans⁵ sind:

- Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Mio. €, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen (vgl. § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW) und
- Vorhaben der (Bahnhofs-) Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2),⁶
- Vorhaben der „Rahmenvereinbarung über die Realisierung und Finanzierung von SPNV-Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen“ (sog. „SPNV-Rahmenvereinbarung“).
- Sonstige Maßnahmen gemäß § 13 ÖPNVG NRW, bei denen das Einvernehmen mit dem Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landtags zur Aufnahme in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan hergestellt wurde.

Unterteilt werden die Vorhaben in die Teile A und B. Teil A beinhaltet dabei diejenigen Maßnahmen, die mit den voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzierungsmitteln

⁵ ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, letzte Fassung 10.10.2013.

⁶ Nachfolgend Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3): bis zum Jahr 2023 sollen insgesamt 35 weitere Bahnhöfe modernisiert werden (Finanzierung durch VRR, NWL und DB). Für den Kreis Steinfurt sind die Bahnhöfe Lengerich und Ibbenbüren hinterlegt.

realisiert werden können (Vorhaben des Bundesprogramms nach § 6 Abs. 1 GVFG). In Teil B fließen die Vorhaben ein, „*die in den Teil A nachrücken oder gegen solche ausgetauscht werden können, wenn sich die Förderung von Vorhaben des Teils A verzögert oder als nicht möglich erweist*“.

Für den Kreis Steinfurt sind folgende Vorhaben im ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan hinterlegt:

In Teil A:

- Hbf. Rheine
- Bf. Emsdetten
- Bf. Greven

In Teil B:

- -

2.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger

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

- Stadt Münster (2016),
- Kreis Warendorf (2006, in Überarbeitung 2017/18),
- Kreis Coesfeld (2005, in Überarbeitung 2017/18),
- Kreis Borken (2005, in Überarbeitung 2017/18),
- Landkreis und Stadt Osnabrück (2013),
- Landkreis Emsland (2014),
- Landkreis Grafschaft Bentheim (2011).

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 Steinfurt 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 in der folgenden Tabelle festgehalten.

■ **Tabelle 1: Inhalte der Maßnahmenkonzepte benachbarter Nahverkehrspläne mit Bezug zum Kreis Steinfurt**

Nahverkehrsplan	Linie	Maßnahme	Status
Stadt Münster	R72/R73	Taktverdichtung im Korridor Münster – Altenberge auf 20-Minuten-Takt	aktuell in Umsetzung
	RB 64	30-Minuten-Takt Münster – Burgsteinfurt Mo-Fr von 6-20 Uhr auf der RB 64 nach Ausbau der Infrastruktur	nicht realisiert
Kreis Warendorf	keine Änderungen geplant		
Kreis Coesfeld	T89	Wegfall Linienabschnitt Darfeld – Laer/Altenberge	realisiert; einzelnen Fahrten mit Linie 771
Kreis Borken	174/182	Einstellung des Abschnitt Wettringen – Rheine sowie Ochtrup – Burgsteinfurt mit Ausnahme von Schülerfahrten; Umstellung Linie 182 auf TaxiBus-Bedienung zwischen Wettringen und Ochtrup	teilw. realisiert; Linie 174 verkehrt mit einzelnen Fahrten im Schulverkehr; keine Umstellung Linie 182
	T17	Prüfauftrag; Aufwertung des TaxiBus-Verkehrs Montag – Freitag zum RegioBus	nicht realisiert
	186	Prüfauftrag; Angebotsreduzierung bis auf den erforderlichen Schulverkehr (Burgsteinfurt – Horstmar – Schöppingen)	realisiert
Landkreis und Stadt Osnabrück	S10, R11	Wiederinbetriebnahme Tecklenburger Nordbahn, dadurch Entfall der Linien S10 und R11 im Abschnitt Wersen – Westerkappeln	nicht realisiert; die Planungen zur Tecklenburger Nordbahn laufen noch; die Wiederinbetriebnahme wird weiter verfolgt
Landkreis Emsland	keine Änderungen geplant		
Landkreis Grafschaft Bentheim	keine Änderungen geplant		

3 Raumstrukturanalyse

3.1 Räumliche Verflechtungen, Raum- und Siedlungsstruktur

Der Kreis Steinfurt liegt im Norden des Münsterlandes und somit auch im Norden von Nordrhein-Westfalen. Umgeben von den Kreisen Osnabrück, Emsland und der Grafschaft Bentheim sowie der kreisfreien Stadt Osnabrück im Norden (alle Niedersachsen), dem Kreis Borken im Westen und den Kreisen Coesfeld und Warendorf sowie der Stadt Münster im Süden, zählt der Kreis Steinfurt rund 437.000 Einwohner auf einer Fläche von 1.796 km² (rund 243 EW pro km²). Bezogen auf die Fläche ist der Kreis Steinfurt der zweitgrößte Kreis in Nordrhein-Westfalen. Kreisstadt ist die im Südwesten des Kreisgebietes gelegene Stadt Steinfurt mit etwa 33.200 Einwohnern^{7 8}.

Gebildet wird der Kreis Steinfurt aus den Städten Steinfurt (Kreisstadt), Emsdetten, Greven, Hörstel, Horstmar, Ibbenbüren, Lengerich, Ochtrup, Rheine und Tecklenburg und den Gemeinden Altenberge, Hopsten, Ladbergen, Laer, Lienen, Lotte, Metelen, Mettingen, Neuenkirchen, Nordwalde, Recke, Saerbeck, Westerkappeln und Wettringen. Von den zehn Städten und den vierzehn Gemeinden sind sieben Mittelzentren und siebzehn Grundzentren.

Die Stadt Rheine als Mittelzentrum mit rund 74.000 Einwohnern im Jahr 2015 ist die bevölkerungsreichste Kommune des Kreises, gefolgt von den Mittelzentren Ibbenbüren (50.665 EW), Greven (35.854 EW), Emsdetten (35.760 EW), Steinfurt (33.225 EW) und Lengerich (22.056 EW). Die geringsten Einwohnerzahlen weisen Laer, Ladbergen, Metelen und Horstmar mit jeweils deutlich unter 7.000 Einwohnern auf.

■ **Tabelle 2: Grundlegende Strukturdaten des Kreises Steinfurt**

Kreis Steinfurt	
Einwohner 2015 (31.12.2014) ⁹	437.127 EW
Fläche in km ²	1795,76 km ²
Einwohnerdichte in EW/km ²	243,42 EW/km ²
Zentralörtliche Gliederung	
Mittelzentren	Steinfurt, Emsdetten, Greven, Ibbenbüren, Lengerich, Ochtrup, Rheine
Grundzentren	Altenberge, Hopsten, Hörstel, Horstmar, Ladbergen, Laer, Lienen, Lotte, Metelen, Mettingen, Neuenkirchen, Nordwalde, Recke, Saerbeck, Tecklenburg, Westerkappeln und Wettringen.

7 IT.NRW; Fortschreibung des Bevölkerungsstandes auf Basis des Zensus vom 09.05.2011 (Datenstand 31.12.2014).

8 https://de.wikipedia.org/wiki/Kreis_Steinfurt (Zugriff 15.11.2017).

9 IT.NRW 2016, (Abgerufen: 01.09.2016/ 09:21:53).

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

Die Besiedlung des Kreises Steinfurt ist durch ein Siedlungsgefüge aus landwirtschaftlicher Streubebauung (z. B. Bauernschaften in Ochtrup), einer Zahl von Siedlungskernen mit relativ niedrigen Siedlungsdichten (z. B. Schale, Halverde) und einer Konzentration von Wohnungen, Arbeitsstätten des Dienstleistungsbereiches und Versorgungseinrichtungen in den mittelstädtischen Zentren (z. B. Emsdetten, Rheine) gekennzeichnet. Im Raum Lengerich, Rheine, Emsdetten und Ibbenbüren haben gewerbliche Ansiedlungen bestimmenden Einfluss auf die vorhandene Siedlungsstruktur. Insbesondere mittelständische Wirtschaftsstrukturen prägen diesen Raum. Die Mittelzentren Steinfurt, Emsdetten, Greven, Ibbenbüren, Lengerich, Ochtrup und Rheine übernehmen Versorgungsfunktionen für das Kreisgebiet. Darüber hinaus gibt es hier größere Gewerbe- und Industrieflächen.

Die Städte Hörstel, Tecklenburg und Lengerich sowie die Gemeinden Hopsten, Recke, Westerkappeln, Mettingen, Lotte, Lienen und Ladbergen des östlichen Kreisgebietes weisen eine eher ländliche Prägung auf. Neben den Ortskernen sind vermehrt Flächen von Streu- und Splittersiedlungen vorhanden. Der bedeutsamste Arbeitsplatzstandort innerhalb des Teilraumes ist die Stadt Ibbenbüren, welche durch ausgeprägte Binnenverkehre gekennzeichnet ist. Weitere größere Arbeitsplatzstandorte befinden sich in Lotte sowie Mettingen, diese Orte weisen zudem intensive Pendlerbeziehungen zum Oberzentrum Osnabrück auf.

Der Kreis Steinfurt ist hauptsächlich auf die benachbarten Oberzentren Münster und Osnabrück ausgerichtet. Darüber hinaus gibt es überlagernde Verflechtungen mit Gronau (Kreis Borken) und dem Landkreis Emsland.

Das überregionale Straßennetz im Kreis wird durch die Bundesautobahnen 1 und 30 sowie durch zahlreiche Bundes- und Landesstraßen gebildet. Weite Teile des Kreisgebietes verfügen über ein Angebot im Schienenpersonennahverkehr. Insgesamt gibt es 19 Bahnhöfe und SPNV-Haltepunkte im Kreis. Ergänzt wird die regionale verkehrliche Erschließung durch annähernd 30 Schnell- und RegioBus-Linien. Hinzu kommen etwa 170 weitere Linien mit hauptsächlich lokalen Verkehrsaufgaben.

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

In verschiedenen Städten und Gemeinden wurden in den letzten Jahren Planungen im Bereich Flächenentwicklung getätigt. Größere Baumaßnahmen beinhalten hauptsächlich Erweiterungen oder Entwicklungen von Gewerbegebieten und Baugebiete, in einzelnen Kommunen wurden aber auch Planungen im Bereich Freizeit/ Tourismus und Einzelhandel realisiert (siehe Anlagenband I, Tabelle 1).¹⁰ Die siedlungsstrukturellen Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden haben Einfluss auf die räumliche Entwicklungsdynamik und prägen die verkehrlichen Beziehungen zu- und untereinander. Prägend ist jedoch auch der Einfluss der demographischen Entwicklung.

Im Rahmen der Auftaktbefragung zur Fortschreibung des NVP wurden von den Städten und Gemeinden Planungen über künftige Flächenentwicklungen gemeldet (vgl. Befragung der

¹⁰ Informationen aus der Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016.

Städte und Gemeinden 2016). Besondere Relevanz für den ÖPNV haben größere Bauungsgebiete wie das Neubaugebiet „Wörste“ in Greven (550 Wohneinheiten) oder Lerchenfeld in Emsdetten (200 Wohneinheiten).

Eine Liste mit den relevanten Flächenentwicklungen seit dem Jahr 2007 auf Grundlage der Befragung der Städte und Gemeinden ist im Anlagenband I in Tabelle 1 aufgeführt.

3.2 Einwohnerentwicklung und demographische Veränderung

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

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

Grundlage der Bevölkerungsdaten für das Jahr 2005 ist die Volkszählung von 1987. Ab dem Jahr 2011 erfolgt die Fortschreibung des Bevölkerungsstandes auf Basis des Zensus. Die auf Basis der Zensus-Erhebung fortgeschriebenen Bevölkerungszahlen sind insgesamt etwas niedriger als die Daten aus der Volkszählung, so dass die tatsächliche Einwohnerentwicklung im Kreis Steinfurt absolut voraussichtlich etwas positiver ist als im Folgenden dargestellt.

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

Einwohnerentwicklung

Der Kreis hatte 2015 eine Bevölkerung von rund 437.000 Einwohnern auf einer Fläche von 1.796 km², was einer Einwohnerdichte von 243 EW/km² entspricht.

Im Laufe der letzten 10 Jahre ist die Bevölkerung im Kreis Steinfurt leicht um ca. -1,6 % gesunken (vgl. Tabelle 3). Nachdem die Einwohnerzahl zuvor über mehrere Dekaden gestiegen ist, wurde im Jahr 2007 mit rund 445.000 Einwohnern der bisher höchste Stand erreicht. Seither nimmt die Bevölkerung im Kreisgebiet sukzessive ab, bedingt durch natürliche Bevölkerungsentwicklungen und Wanderungsverluste. Im Jahr 2015 lebten im Kreis Steinfurt ca. 437.000 Menschen.¹¹

Die Bevölkerungsentwicklung fand räumlich differenziert statt und war in den jeweiligen Städten und Gemeinden unterschiedlich ausgeprägt. Den größten Bevölkerungsrückgang verzeichneten prozentual die Städte Tecklenburg (-7,2 %) und Horstmar (-6,4 %) sowie die Gemeinde Mettingen (-5,3 %). Absolut waren die Einwohnerrückgänge in Rheine (ca. -

¹¹ IT.NRW; ab 2011: Fortschreibung des Bevölkerungsstandes auf Basis des Zensus (Datenstand 31.12.2014).

2.500 EW) und Steinfurt (ca. - 1.330 EW) am auffälligsten. In den Gemeinden Laer (+4,0 %) und Lotte (+2,3 %) sind die Einwohnerzahlen prozentual deutlich angestiegen.

Ein räumlicher Trend in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung im Kreis Steinfurt ist nicht zu erkennen (siehe Tabelle 3).

■ **Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung 2005 – 2015¹²**

Stadt/ Gemeinde	Fläche ¹³ (in km ²)	Bevölkerung 2005	Bevölkerung 2015	Entwicklung 2005 bis 2015 [absolut und %]
Altenberge	62,96	10.013	10.178	165 [1,6 %]
Emsdetten, Stadt	72,06	35.499	35.760	261 [0,7 %]
Greven, Stadt	140,26	35.427	35.854	427 [1,2 %]
Hörstel, Stadt	107,54	19.865	19.578	-287 [-1,4 %]
Hopsten	99,82	7.742	7.553	-189 [-2,4 %]
Horstmar, Stadt	44,76	6.782	6.349	-433 [-6,4 %]
Ibbenbüren, Stadt	108,87	51.010	50.665	-345 [-0,7 %]
Ladbergen	52,35	6.431	6.511	80 [1,2 %]
Laer	35,25	6.378	6.633	255 [4,0 %]
Lengerich, Stadt	90,79	22.359	22.056	-303 [-1,4 %]
Lienen	73,44	8.822	8.511	-311 [-3,5 %]
Lotte	37,71	13.677	13.998	321 [2,3 %]
Metelen	40,28	6.446	6.445	-1 [0,0 %]

¹² IT.NRW; bis 2011: Bevölkerungsstände basierten ab 1987 auf den Ergebnissen der Volkszählung von 1987, (abgerufen 01.09.2016).

¹³ IT.NRW, Katasterflächen (abgerufen 01.09.2016).

Stadt/ Gemeinde	Fläche ¹³ (in km²)	Bevölkerung 2005	Bevölkerung 2015	Entwicklung 2005 bis 2015 [absolut und %]
Mettingen	40,6	12.354	11.698	-656 [-5,3 %]
Neuenkirchen	48,44	13.941	13.595	-346 [-2,5 %]
Nordwalde	51,6	9.551	9.294	-257 [-2,7 %]
Ochtrup, Stadt	105,63	19.380	19.209	-171 [-0,9 %]
Recke	53,69	11.842	11.246	-596 [-5,0 %]
Rheine, Stadt	145	76.440	73.944	-2.496 [-3,3 %]
Saerbeck	59,03	7.028	7.082	54 [0,8 %]
Steinfurt, Stadt	111,67	34.560	33.225	-1.335 [-3,9 %]
Tecklenburg, Stadt	70,49	9.501	8.821	-680 [-7,2 %]
Westerkappeln	85,83	11.275	10.963	-312 [-2,8 %]
Wettringen	57,69	7.908	7.959	51 [0,6 %]
Steinfurt, Kreis	1.795,76	444.231	437.127	-7.105 [-1,6 %]

IT.NRW: Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Volkszählung 1987 und auf Basis Zensus 2011

■ Karte 2: Einwohnerzahlen und Bevölkerungsentwicklung

Demografie

So wie in vielen Regionen in Deutschland, machen sich auch im Kreis Steinfurt die Auswirkungen des demographischen Wandels bemerkbar. Seit 2005 ist der natürliche Bevölkerungssaldo negativ, also die Sterbefälle übertreffen die Zahl der Geburten. Gleichzeitig hat der Kreis Steinfurt eine geringe Abwanderung erfahren (ca. 1.220 Personen), seit 2012 ist

allerdings ein positiver Wanderungssaldo festzustellen, d. h. mehr Personen sind in den Kreis zu-, als weggezogen¹⁴.

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

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

Die Herausforderungen, die sich demzufolge stellen, beinhalten viele Aspekte, die zur Veränderung der Lebensstile und der Bedürfnisse beitragen und somit in der zukünftigen Entwicklung eine wichtige Rolle spielen werden (z. B. Anforderungen an eine barrierefreien ÖPNV).

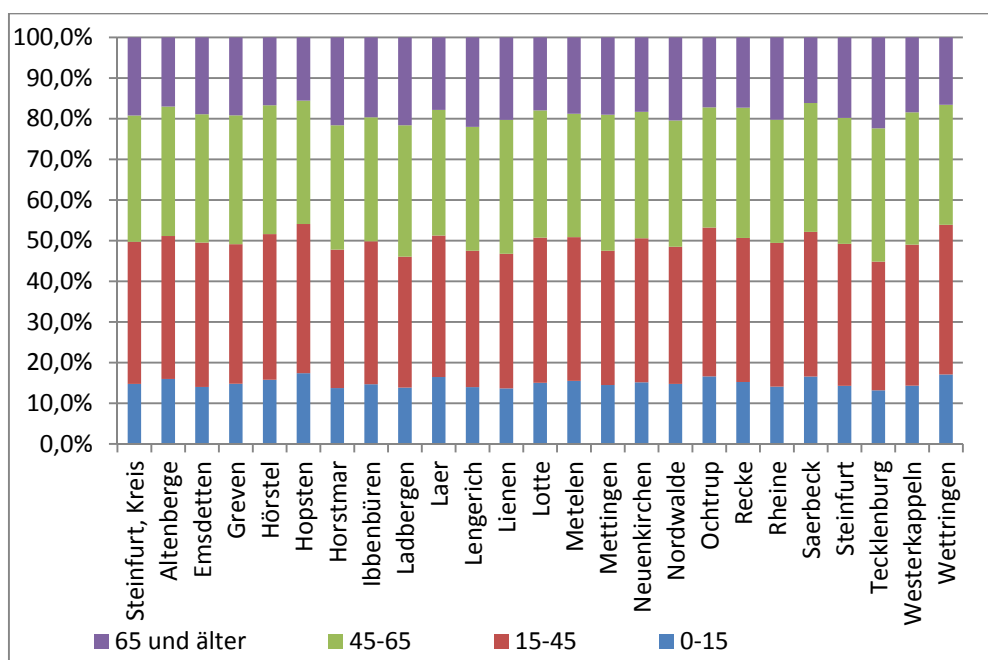
Im Vergleich zum Durchschnitt der Kreise und Kommunen im Land NRW unterscheidet sich die Altersstruktur im Kreis Steinfurt insofern leicht, als dass der Anteil der unter 20-jährigen zum 31.12.2014 mit 21 % deutlich über dem Landesdurchschnitt (18,7 %) liegt. Der Anteil der über 65-jährigen liegt im Gegensatz dazu mit 19,2 % unter dem NRW-weiten Durchschnittswert von 20,7 %. Der Kreis Steinfurt präsentiert sich somit – noch – als vergleichsweise „junger“ Kreis. Auffällig ist jedoch, dass der Anteil der über 45-jährigen mittlerweile über die Hälfte der Gesamtbevölkerung ausmacht (50,3 %). 2005 waren es nur 41,3 %. Auch die Zahl der unter 20-jährigen ist gesunken, im Jahr 2005 lag der Anteil noch bei 24,2 %¹⁵. Es kann davon ausgegangen werden, dass auch im Kreis Steinfurt der Trend zukünftig in Richtung einer immer älter werdenden Gesellschaft gehen wird. Insbesondere in Tecklenburg (Anteil über 65-Jähriger: 22,4 %), Lengerich (22,0 %), Ladbergen (21,6 %) und Horstmar (21,6 %) wird dies bereits erkennbar.

Die folgenden drei Abbildungen visualisieren die Altersstruktur im Kreis Steinfurt.

¹⁴ IT.NRW, Bevölkerungsstand und -bewegung (ab 1962) (abgerufen 02.03.2017).

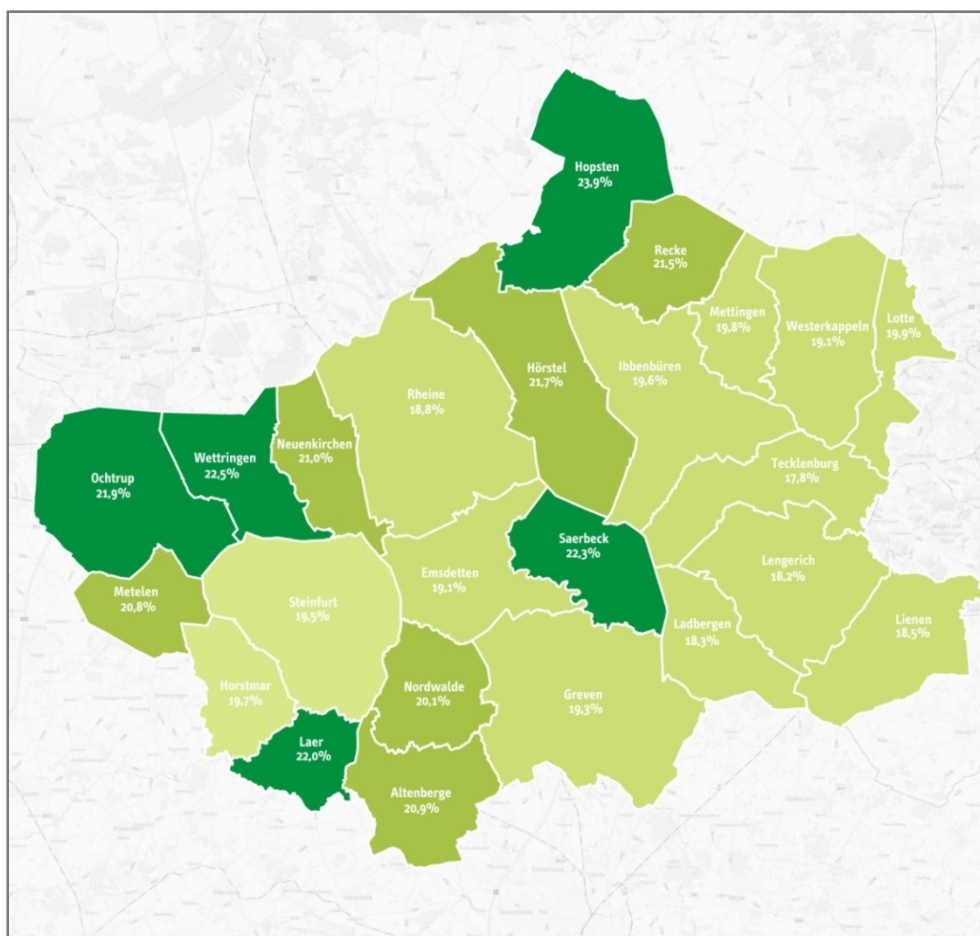
¹⁵ IT.NRW, Bevölkerungsstand [für 2005: Basis Volkszählung 1987; für 2014: Basis Zensus 2011] (abgerufen 02.03.2017).

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



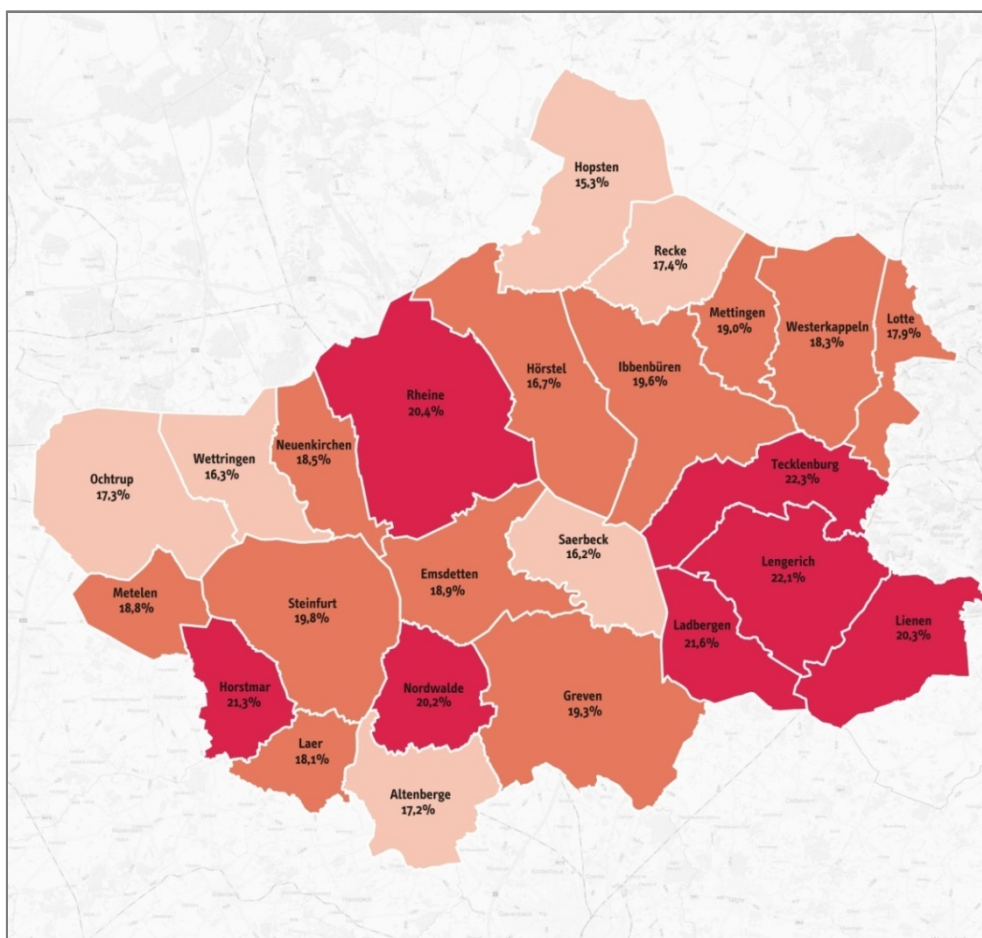
IT.NRW: Bevölkerungsstand nach Alter zum 31.12.2014 (Basis Zensus 2011)

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



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

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



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

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 Beschäftigten- und Arbeitsplatzentwicklung

Die Wirtschaftsstruktur im Kreis Steinfurt ist durch kleine und mittelständische Unternehmen unterschiedlicher Branchen geprägt. Stand 30.06.2016 existierten 29.513 eingetragene Unternehmen, davon 21.314 Kleingewerbetreibende. Die Arbeitslosenquote beträgt 4,7 % (31.10.2017) und liegt somit deutlich unter der Arbeitslosenquote des Landes NRW (8,6 %). Im Verlauf der letzten 10 Jahre ist die Arbeitslosigkeit von rund 8,5 % auf unter 5 % gesunken.¹⁶

Das Bruttoinlandsprodukt im Kreis Steinfurt entfällt zu 66,3 % auf den Dienstleistungssektor, zu 32,5 % auf das produzierende Gewerbe und zu rund 1 % auf den primären Sektor.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Kreis Steinfurt (Arbeitsort) beträgt 149.874 (Stand 31.03.2016), gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies eine Zunahme um 2,9 % und um 22,3 % seit dem Jahr 2005.¹⁷ Deutliche Zugewinne an Arbeitsplätzen werden hierbei insbesondere für die Stadt Rheine registriert.

Der Arbeitsplatzschwerpunkt im Kreis ist die Stadt Rheine mit rund 28.140 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (Stand 30.06.2015). Darüber hinaus ist eine Konzentration an Arbeitsplätzen in den Städten Ibbenbüren mit rd. 18.700 und Emsdetten mit rd. 14.490 Beschäftigten festzustellen.

Arbeitsplatzschwerpunkte

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

Zu berücksichtigen ist, dass nur einzelne Arbeitgeber bzw. Agglomerationen größerer Arbeitsplatzstandorte im Kreisgebiet aufgrund der Anzahl an Beschäftigten eine gewisse ÖPNV-Relevanz aufweisen. Eine Auflistung der Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens 400 Arbeitsplätzen am Standort ist Bestandteil des Anlagenbands I (Tabelle 2).

3.3.2 Pendlerverhalten

Die wichtigsten Pendlerbeziehungen für jede Gemeinde werden in der Pendlerstatistik des Landes NRW dargestellt. Sie gibt einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen zwischen den einzelnen Kommunen im Berufsverkehr. Diese Statistiken weisen allerdings lediglich Verflechtungen sozialversicherungspflichtig beschäftigter Personen aus.¹⁸

¹⁶ IT.NRW: Arbeitsmarktstatistik: Arbeitslosenquoten, Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit (abgerufen 02.03.2017).

¹⁷ 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_11_online.pdf.

¹⁸ Ohne Beamte, Freiberufler etc.; ohne Bildungs- und Ausbildungspendler.

Aussagen über die Pendlerhäufigkeit und Dauer können aus den Statistiken nicht abgeleitet werden.

Von den insgesamt rund 138.000 Auspendlern aus den einzelnen Städten und Gemeinden des Kreises Steinfurt, sucht etwa die Hälfte der Personen Ziele außerhalb des Kreises auf. Das bedeutendste Pendlerziel außerhalb des Kreises stellt die Stadt Münster dar. Rund 25.800 Personen pendeln täglich aus dem Kreis in das Oberzentrum. Neben Münster zeigen die Pendlerströme einen weiteren deutlichen Schwerpunkt in das zweite benachbarte Oberzentrum Osnabrück (ca. 10.700). Weitere wichtige Ziele außerhalb des Kreisgebietes sind Gronau (Kreis Borken; ca. 1.400), Salzbergen (Landkreis Emsland; ca. 1.500) und Spelle (Landkreis Emsland; ca. 1.400). Darüber hinaus sind insbesondere die direkt an den Kreis Steinfurt angrenzenden Kommunen des südwestlichen Landkreises Osnabrück wichtige Ziele für die Menschen aus dem Kreis Steinfurt.

Aus Münster pendeln täglich rund 7.400 Personen in den Kreis Steinfurt, darunter etwa 2.000 Personen nach Greven, 900 Personen nach Rheine und etwa 700 Personen nach Emsdetten. Weitere größere Einpendlerströme in den Kreis stammen aus der Stadt Osnabrück (ca. 3.800), etwa 900 der Einpendler haben das Ziel Lotte.

Insgesamt konzentrieren sich die Einpendlerströme im Kreis Steinfurt insbesondere auf die Städte Rheine (ca. 9.000 Einpendler) und Ibbenbüren (ca. 8.700 Einpendler). Aber auch Emsdetten (ca. 6.800 Einpendler) sowie die Kreistadt Steinfurt (ca. 5.700 Einpendler) sind attraktive Arbeitsplatzstandorte im Kreisgebiet. Weniger als 500 Einpendler weisen lediglich die Gemeinden Metelen, Lienen und Laer auf.

Nennenswerte Pendlerbeziehungen (ab 2.000 Pendler in Summe über beide Richtungen) innerhalb der Kreisgebietes bestehen insbesondere zwischen:

- Rheine und Neuenkirchen (ca. 2.900 Pendler),
- Emsdetten und Greven (ca. 2.900 Pendler),
- Ibbenbüren und Hörstel (ca. 2.800 Pendler),
- Rheine und Emsdetten (ca. 2.700 Pendler),
- Rheine und Hörstel (ca. 2.600 Pendler),
- Ibbenbüren und Mettingen (ca. 2.500 Pendler),
- Rheine und Ibbenbüren (ca. 2.200 Pendler).

Des Weiteren gibt es erkennbare Beziehungen zwischen Rheine und Salzbergen (ca. 1.800 Pendler in Summe über beide Richtungen) und zwischen Gronau und Ochtrup (ca. 1.500 Pendler in Summe über beide Richtungen).

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

- **Karte 3a: Pendlerströme innerhalb des Kreises Steinfurt (Binnenpendler)**
- **Karte 3b: Pendlerströme in den Kreis Steinfurt bzw. aus dem Kreis Steinfurt heraus (Ein- und auspendler)**

3.4 Pkw-Bestand

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

Mit Stand 01.01.2016 waren im Kreis Steinfurt 254.055 Pkw gemeldet. Am 01.01.2014 waren es 244.134 Pkw, was einer Steigerung um ca. 3,9 % innerhalb von zwei Jahren entspricht.¹⁹ Die höchste Zuwachsrate im PKW-Bestand haben die Gemeinden Laer mit 5,7 % und Saerbeck mit 5,2 %.

Die durchschnittliche PKW-Dichte lag 2016 bei 573 PKW pro 1.000 Einwohner. Dieser Wert liegt deutlich über dem Durchschnittswert von Nordrhein-Westfalen (Pkw-Dichte 2016: 545 Pkw pro 1.000 EW).²⁰

Mit 657 Pkw pro 1.000 Einwohner ist Tecklenburg die Stadt mit der höchsten Pkw-Dichte im Kreisgebiet. Darauf folgt die Gemeinde Ladbergen mit 625 Pkw pro 1.000 Einwohner. Die geringste Pkw-Dichte weisen die größten Städte des Kreises auf. In Emsdetten (536), Rheine (547) und Steinfurt (548) liegen die Werte unter 550 Pkw pro 1.000 EW. In diesen Kommunen wirkt sich offenbar das relativ gute ÖPNV-Angebot bzw. die Anbindung an den SPNV positiv auf die ÖPNV-Affinität der Einwohner aus.

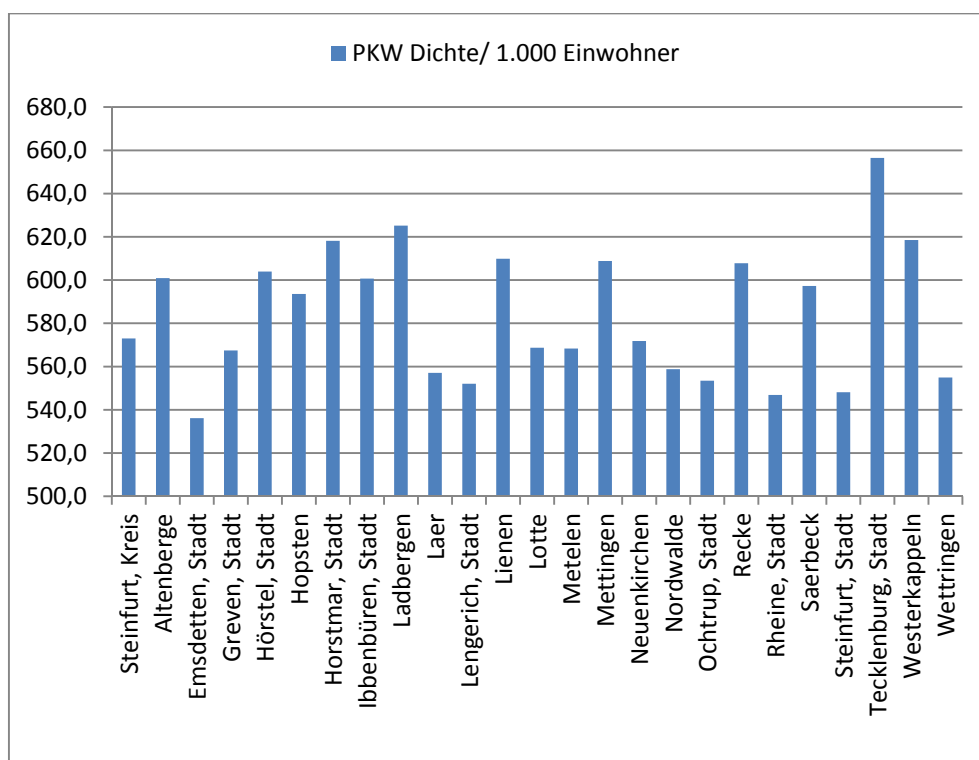
In der Verteilung der Pkw-Dichte können leichte räumliche Trends abgeleitet werden. So weist z. B. eine Stadt wie Tecklenburg mit den stark zersiedelten Außenbereichen überdurchschnittliche Pkw-Dichten auf.

Weitergehende eindeutige Trends in der Verteilung der Pkw-Dichte können nicht abgeleitet werden.

¹⁹ IT.NRW, Bevölkerungsstand Basis Zensus 2011; Bestand an Kraftfahrzeugen nach Kraftfahrzeugarten (abgerufen 08.03.2017).

²⁰ Ebenda.

■ **Abbildung 4: PKW-Dichte pro 1.000 Einwohner**



IT.NRW: Bestand an Kraftfahrzeugen nach Kraftfahrzeugart zum 01.01.2016

3.5 Schulstandortentwicklung und Schülerzahlen

Bildungseinrichtungen und Ausbildungsverkehr

Schüler sind insbesondere in den ländlichen Räumen nicht nur die bedeutendste Kundengruppe des ÖPNV. Sie sind auch die zukünftigen Nutzer des ÖPNV. 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, so dass die Schüler für ihren Schulweg auf den ÖPNV angewiesen sind. Desweiteren ist zu beachten, dass sich die Schullandschaft aufgrund des demographischen Wandels ändert und Schulen zusammengelegt und auch geschlossen werden.

Im Schuljahr 2016/17 wurden insgesamt ca. 52.500 Schüler an den Grundschulen, weiterführenden Schulen, Berufsfachschulen sowie Förderschulen im Kreis Steinfurt unterrichtet.²¹

Es besteht ein vielfältiges Bildungsangebot an weiterführenden Schulen im Kreis, wobei sich die Standorte der weiterführenden Schulen und Berufsschulen vorrangig auf die größeren Städte Rheine, Ibbenbüren, Steinfurt, Emsdetten, Greven und Ochtrup konzentrieren. Keine weiterführenden Schulen gibt es in Laer, Ladbergen und Metelen.

²¹ IT.NRW: Allgemeinbildende Schulen: Anzahl der Schulen, Klassen, Schüler und hauptamtliche/ hauptberufliche Lehrkräfte nach Schulformen – Gemeinden – Schuljahr (Schuljahr 2015/16).

Tabelle 3 im Anlagenband I 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 79 Grundschulen im Kreisgebiet mit rund 17.000 Schülern. In allen Städten und Gemeinden sind Grundschulen vorhanden, so dass die Fahrtennachfrage für Grundschüler gering ist.

Schulzentren, die mehrere Schulformen involvieren, befinden sich in Hopsten und Recke. Einige der Bildungsangebote der jeweiligen Städte und Gemeinden des Kreises Steinfurt sind durch sogenannte Schulzweckverbände miteinander verknüpft, wie Westerkappeln und Lotte oder Horstmar und Schöppingen.

10 weiterführende Schulen werden laut Rückmeldung der Kommunen in den kommenden Jahren aufgelöst oder mit anderen Schulen zusammengeschlossen.

■ **Tabelle 4: Schließung von Schulstandorten**

Stadt/ Gemeinde	Schulart	Schuljahr/ Schließung	Schüleranzahl
Altenberge	Hauptschule	31.07.2017 <i>(erfolgt)</i>	55
Greven	Hauptschule	Juli 2017 <i>(erfolgt)</i>	124
	Realschule	Juni 2017 <i>(erfolgt)</i>	170
Lienen	Hauptschule	auslaufend	40
Lotte	Gemeinschaftshauptschule	seit 2014/15 auslaufend gestellt	249
Neuenkirchen	Hauptschule	läuft Ende des Schuljahres 2016/2017 aus <i>(erfolgt)</i>	56
Steinfurt	Hauptschule	wird zum 31.07.2017 geschlossen <i>(erfolgt)</i>	108
Westerkappeln	Realschule	Bis zum Schuljahr 2019/20 ist die Realschule ausgelaufen	180
Wettringen	Hauptschule	(S) 2017/2018) (Hauptschule läuft aus)	40
	Sekundarschule	(S) 2020/2021) (Sekundarschule läuft aus)	89

Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016; Aktualisierung Oktober 2018.

Seit einigen Jahren ist ein kontinuierlicher Rückgang der Schülerzahlen im Kreis Steinfurt erkennbar. Ausgehend vom Jahr 2009 ist entsprechend der regionalisierten Schülerprognose des Landes Nordrhein-Westfalen bis 2019 im Kreisgebiet mit einem Rückgang der Schülerzahlen um 15-20 % zu rechnen. Allein an den weiterführenden Schulen (ohne berufliche Schulen) sind die Schülerzahlen seit dem Schuljahr 2009/ 2010 um rund 5.700 Schüler von ca. 38.700 auf ca. 33.000 Schüler zurückgegangen.

Auch wenn sich die Geburtenzahlen im Kreis Steinfurt mittlerweile stabilisiert haben, wird sich dieser Trend im Kreis zunächst, mindestens während des Geltungszeitraums des Nahverkehrsplans, weiter fortsetzen. Voraussichtlich wird der Anteil der beförderungspflichtigen Schüler abnehmen. Dies bedeutet jedoch ausdrücklich nicht, dass auch der Beförderungs-

aufwand linear abnehmen wird. Eventuell erforderliche bzw. bereits geplante Anpassungen in der Schullandschaft (vgl. Tabelle 4) gehen nicht selten mit längeren Anfahrtswegen einher.

Im Kreis Steinfurt haben außerdem verschiedene (Fach-)Hochschulen ihren Sitz. In der Kreisstadt Steinfurt die Außenstellen der Fachhochschule Münster, in Rheine gibt es einen Standort der praxisHochschule Köln (Hochschule für Gesundheitsberufe) sowie ein Studienzentrum der Fernuniversität GH Hagen.²²

3.6 Öffentliche Einrichtungen und Versorgung

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

Öffentliche Einrichtungen und Verwaltungsstandorte

Verwaltungsstandorte sind relevante Ziele im ÖPNV, da Verwaltungen zu ihren Öffnungszeiten neben den Beschäftigten auch einen kontinuierlichen Publikumsverkehr aufweisen. Die Kreisverwaltung des Kreises Steinfurt hat ihren Hauptsitz in der Kreisstadt Steinfurt, im Ortsteil Burgsteinfurt (Tecklenburger Straße). Aufgrund der dezentralen geografischen Lage der Kreisstadt im Kreisgebiet unterhält die Kreisverwaltung eine Nebenstelle in Tecklenburg. Dort befand sich bis zur Gebietsreform 1975 der Sitz des damaligen Kreises Tecklenburg. Jobcenter für den Kreis sind in allen Städten und Gemeinden vertreten.

Einkaufsstandorte

Aus der Befragung der Städte und Gemeinden im Kreis Steinfurt geht hervor, dass die Kommunen insbesondere auf die umliegenden Oberzentren Münster und Osnabrück ausgerichtet sind. Innerhalb des Kreisgebietes sind die Städte Rheine, Steinfurt, Ochtrup, Ibbenbüren und Greven wichtig für den Einkaufsverkehr.

Wesentlichen Einfluss auf den Einkaufsverkehr innerhalb des Kreises Steinfurt haben in erster Linie die Innenstädte der Mittelzentren. Von zunehmender Bedeutung sind aber auch die großflächigen Einzelhandelsansiedlungen, welche in allen Teilen des Kreises zu finden sind. Zu nennen ist hier das Designer Outlet Center (DOC) in Ochtrup. Einzelne Ortsteile oder kleinere Ortschaften haben kein Angebot an Einkaufseinrichtungen (z. B. Gimble, Stadt Greven; Holthausen, Gemeinde Laer).

Krankenhäuser und soziale Einrichtungen

Krankenhäuser und Kliniken sind publikumsintensive Einrichtungen mit teilweise überregionaler Bedeutung. Für die Nahverkehrsplanung sind diese Einrichtungen von Bedeutung, da Beschäftigte, Besucher und Patienten ein nicht zu vernachlässigendes Fahrgastpotenzial bilden. Vor dem Hintergrund der Alterung der Gesellschaft (vgl. Kapitel 3.2) wird zukünftig die Anbindung dieser Einrichtungen eine tendenziell wichtige Aufgabe für den ÖPNV dar-

²² Kreis Steinfurt, Zahlen, Daten und Fakten 2015.

stellen. Von kreisweiter bzw. überregionaler Bedeutung sind die Allgemeinkrankenhäuser in den Städten Steinfurt, Rheine, Ibbenbüren, Greven und Lengerich.

■ **Tabelle 5: Krankenhäuser und soziale Einrichtungen**

Stadt/ Gemeinde	Klinik	Bettenzahl
Altenberge	Marienhospital Steinfurt	(Tagesklinik)
Greven	Maria-Josef-Hospital Greven	ca. 200
	KfH, Kuratorium für Dialyse und Nierentransplantation e.V.	(Tagesklinik)
Hörstel	Alexianer St. Antonius GmbH	o. A.
Ibbenbüren	Klinikum Ibbenbüren (St. Elisabeth und Bodelschwingh)	460
Lengerich	HELIOS Klinik Lengerich	118
	LWL-Klinik Lengerich	o. A.
Mettingen	St.-Elisabeth Hospital	100
Ochtrup	Pius-Hospital	60
Rheine	Klinikum Rheine (Mathias-Spital und Jakobi-Krankenhaus)	594
	LWL-Klinik Lengerich, Standort Rheine	60
Steinfurt	UKM Marienhospital Steinfurt	o. A.
Tecklenburg	Klinik Tecklenburger Land	o. A.

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

Soziale Einrichtungen

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

Insgesamt gibt es im Kreis Steinfurt über 50 stationäre Pflegeeinrichtungen, die sich über alle Kommunen des Kreises verteilen (Ausnahme Laer). Eine gewisse ÖPNV-Relevanz (ab ca. 120 Betten) weisen das Altenwohnheim St. Josef-Stift in Emsdetten (ca. 120 Betten), das Seniorenwohnheim Anna-Stift und St. Georg-Wohngemeinschaft in Hopsten (150 Betten) sowie der ColdinnenStift (149 Betten) und das Jakobi-Altenzentrum (144 Betten) in der Stadt Rheine auf. Hinzu kommen 26 Einrichtungen mit ambulanten Wohn- und Betreuungsangeboten.²³

²³ Kreis Steinfurt (2017): Pflege- und Betreuungsangebote im Kreis Steinfurt.

Flüchtlingsunterkünfte

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

Sollte absehbar ein Bedarf zur Schülerbeförderung erkennbar werden, sind die Randbedingungen hierfür außerhalb des ÖPNV-Konzeptes zu klären.

3.7 Freizeit- und Naherholungsziele

Ziele im Freizeit und Tourismus

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

Der Kreis Steinfurt gliedert sich touristisch in die drei Feriengebiete Tecklenburger Land, Steinfurter Land und „links und rechts der Ems“. Er bietet eine breite Palette an Möglichkeiten sowohl für die aktive Freizeitgestaltung als auch für einen Erholungsurlaub und ist für Urlauber ebenso wie für Einheimische attraktiv.

Verschiedenste Kultur- und Freizeitangebote sowie die vielfältige Naturlandschaft bieten einen hohen Erholungswert innerhalb des Kreises Steinfurt. Folgende Ziele sind im Kreis Steinfurt im Freizeitbereich zu finden:

- historische Altstädte und Bauwerke,
- Schlösser und Gärten,
- Fahrradwege (u. a. Emsradweg, 100 Schlösser Route, Vechtetalroute, Europaradweg R1 - Teilstück NRW),
- Reit- und Wanderwegenetz,
- Naherholungsgebiete (u. a. Baumberge, Bagno-Park (Stadt Steinfurt), Torfmoorsee (Stadt Hörstel, Salinenpark Bentlage (Stadt Rheine))),
- Schwimmbäder/ Freibäder,
- Verschiedene Museen,
- Kino und Theater,
- Weitere Freizeitangebote.

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

■ **Tabelle 6: Prägende Ziele in der Naherholung und im Tourismus im Kreis Steinfurt**

Stadt/ Gemeinde	Freizeiteinrichtung	Besucherzahl pro Jahr
Emsdetten	EMS-Halle	o. A.
	Stroetmanns Fabrik	o. A.
	Naturschutzgebiet Emsdetten Venn	o. A.
Greven	FMO	o. A.
	Ballenlager (Kulturzentrum GBS)	o. A.
Ibbenbüren	Freizeitpark Sommerrodelbahn Ibbenbüren	o. A.
Lengerich	Gempt – Halle	o. A.
	Naturschutzgebiet „Lengericher Osning“	o. A.
Lienen	Naturschutzgebiet (Teutoburger Wald)	o. A.
Rheine	NaturZoo	ca. 275.000 – 290.000 Personen
	Freibad	ca. 60.000
	Hallenbad	ca. 140.000
	Hallenbad Mesum	ca. 100.000
	Erholungsgebiet Bentlage mit Saline/ Salinenpark	o. A.
Steinfurt	Bagno-Park und Konzertgalerie	bei gutem Wetter bis zu 5.000 Personen an einem Wochenende
Tecklenburg	Historischer Stadtkern	ca. 1,9 Mio
	Freilichtbühne	ca. 100.000

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

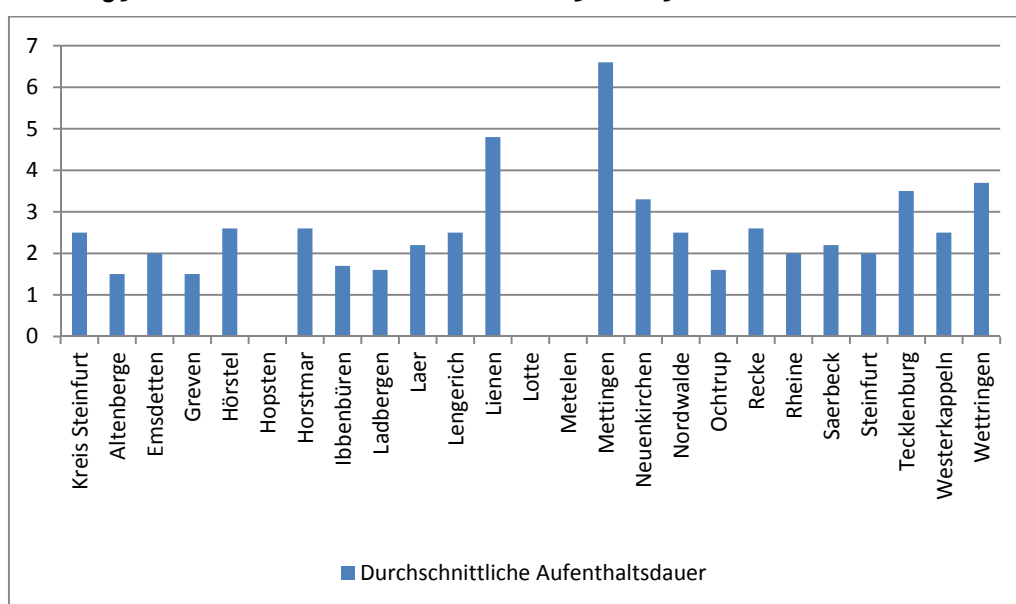
Daneben gibt es im Kreis eine Vielzahl weiterer Ziele mit Bedeutung für Naherholung und Tourismus, die jedoch aufgrund der Besucherstruktur und Besucherzahlen eine untergeordnete Rolle für den ÖPNV spielen. So bietet der Kreis Sportanlagen wie beispielsweise Schwimm- und Freibäder, Sport- und Spielplätze,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

Auch die umliegenden Zentren, insbesondere die Oberzentren Münster und Osnabrück bieten diverse Angebote im Freizeitsektor, die für den Kreis Steinfurt Attraktivität besitzen und so zusätzliche Potenziale im überregionalen Verkehr erzeugen.

Aufenthaltsdauer

Insgesamt waren für das Jahr 2015 im Kreis 175 Beherbergungsbetriebe mit einem Bettenbestand von ca. 5.300 Betten als geöffnet gemeldet. Zum Stichtag 31.12. waren ca. 328.000 Ankünfte und rund 805.000 Übernachtungen zu verzeichnen. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Übernachtungsgäste im Kreis liegt somit bei 2,5 Tagen. Zwischen den einzelnen Kommunen variieren die Werte zum Teil deutlich. Während die Gäste in Altenberge und Greven durchschnittlich 1,5 Tage verbringen, liegt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Mettingen bei annähernd 7 Tagen. (vgl. Abbildung 5). Touristen sind eine wichtige Potenzialgruppe für den ÖPNV, die mit geringen Ortskenntnissen ausgestattet vor Ort eine hohe Mobilität aufweist.

■ **Abbildung 5: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer Stand 31.12.2015**



IT.NRW (2016): Betriebe, geöffnete Beherbergungsbetriebe, Betten, angebotene Betten, Ankünfte und Übernachtungen (*Für Hopsten, Lotte und Metelen weist IT.NRW keine Werte aus).

3.8 Mobilitätsverhalten

Auf Grundlage der vom Kreis Steinfurt durchgeführten Mobilitätsuntersuchung im Jahr 2011 stellt sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner des Kreises wie folgt dar:

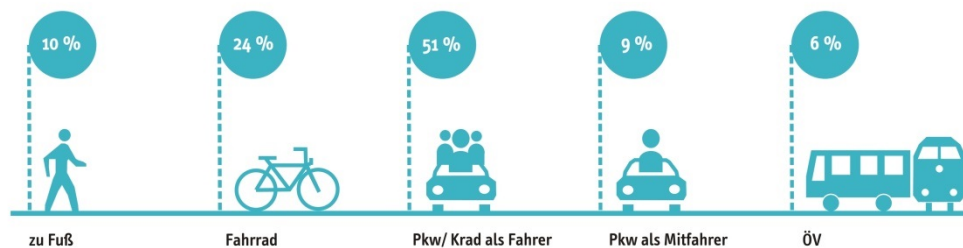
- 87 % der befragten Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw,
- 12 % der Befragten besitzen zusätzlich eine Zeitkarte für den ÖPNV,
- 93 % der Befragten besitzen einen Führerschein,
- 86 % der befragten Haushalte verfügen über mindestens ein fahrbereites Fahrrad,
- 6 % der befragten Haushalte verfügen über ein Elektrofahrzeug.

3.8.1 Verkehrsmittelwahl

Fast jeder vierte Weg (24 %) im Kreis Steinfurt wird mit dem Fahrrad zurückgelegt. Über die Hälfte (60 %) der Wege werden mit dem Pkw/ Krad durchgeführt, 51 % als Fahrer und 89 % fahren als Mitfahrer mit. Der öffentliche Verkehr wird nur in 6 % der Fälle genutzt, davon ist für 3,6 % aller Wege der Bus das Verkehrsmittel der Wahl. Der Fußverkehr nimmt mit 10 % einen eher niedrigen Stellenwert ein (siehe Abbildung 6).

Die Verkehrsmittelwahl in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden weicht untereinander ab. In den einwohnerstarken Städten wie Emsdetten oder Gemeinden wie Neuenkirchen und Wettringen ist ein höherer Fahrradanteil zu erkennen. In den einwohnerschwächeren Städten und Gemeinden Lotte, Tecklenburg, Westerkappeln und Lengerich hingegen ist eine ausgeprägte Nutzung des MIV festzustellen. Unter Umständen spielen die dortigen topografischen Gegebenheiten eine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl.

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



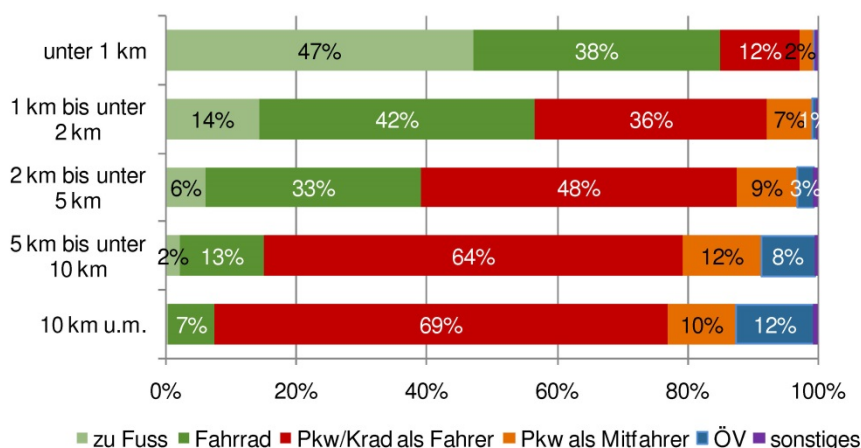
Mobilitätsuntersuchung Kreis Steinfurt (2011)

Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

Da Busse und Bahnen im Kreis Steinfurt weniger für kurze Strecken genutzt werden, sind die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegte Wege mit 22,8 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 1,2 km, mit dem Fahrrad zurückgelegte Wege 3,5 km lang. Die Distanz bei MIV-Fahrten als Fahrer betragen durchschnittlich 14,2 km.

Kurze Wege von bis zu 2 km Länge werden bevorzugt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Wege zwischen 2 und 5 km werden zu 48 % der Fälle mit dem Pkw unternommen. Längere Wege werden zum weitaus überwiegenden Teil mit dem Auto durchgeführt. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs nimmt ab einer Distanz von 5 km von 0-3 % auf bis zu 12 % zu. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass kurze Wege vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Für die längeren Wege wird eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils angestrebt. Aus diesem Zusammenspiel lässt sich die Notwendigkeit ableiten, intermodalen Reiseverkehr und die Einrichtung entsprechender Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsplan in die Planungen einzubeziehen.

■ **Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen**

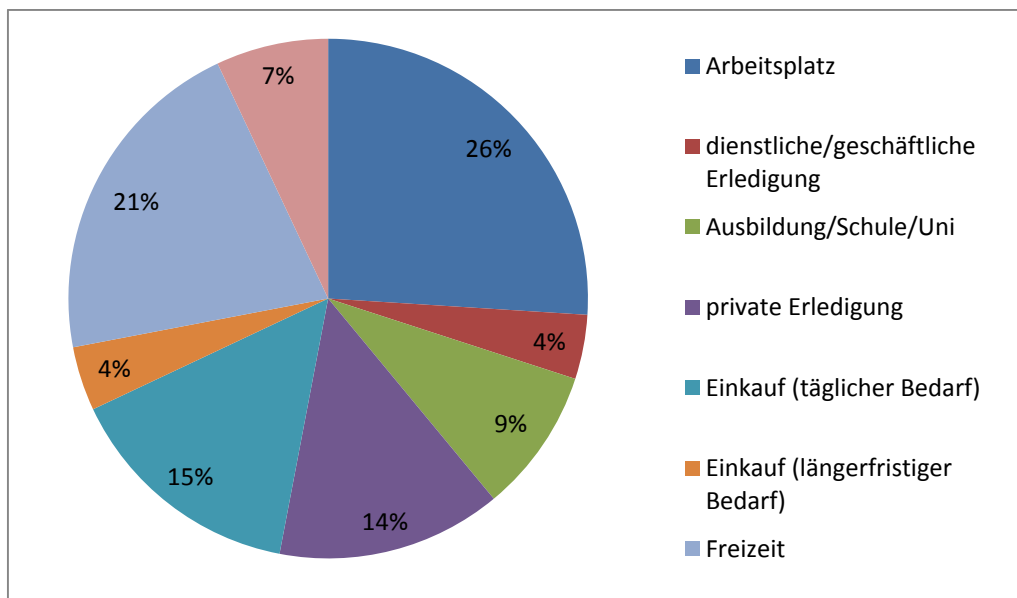


Mobilitätsuntersuchung Kreis Steinfurt (2011); eigene Darstellung

3.8.2 Wegezweck

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

■ **Abbildung 8: Wegezweck Werktags nach Mobilitätsuntersuchung (2011)**



Mobilitätsuntersuchung Kreis Steinfurt (2011), eigene Darstellung

3.8.3 Wegebeziehungen

Gemäß der Mobilitätsuntersuchung des Kreises Steinfurt (2011) werden 65 % der Wege innerhalb der eigenen Wohngemeinde zurückgelegt. Der Anteil des Binnenverkehrs ist in den einzelnen Städten und Gemeinden unterschiedlich hoch, so weisen die Städte Emsdetten, Rheine, Ibbenbüren, Lengerich und Steinfurt als die einwohnerstärksten Kommunen einen entsprechend ausgeprägten Binnenverkehr auf. Innerhalb des Kreises Steinfurt werden zwischen Rheine und Hörstel (15.700 Wege/Tag), Hörstel und Ibbenbüren (13.900 Wege/Tag) sowie Rheine und Neuenkirchen (12.100 Wege/Tag) die meisten Wege zurückgelegt. Aus den Wegebeziehungen ist eine räumliche Gliederung in einen Ost- und Westkreis abzulesen. Zwischen den Kommunen des östlichen Kreisgebietes (Ibbenbüren, Hörstel, Hopsten, Recke, Mettingen, Westerkappeln, Lotte, Tecklenburg, Lengerich, Lienen und Ladbergen) sowie des westlichen Kreisgebietes (Rheine, Neuenkirchen, Wettringen, Ochtrup, Metelen, Horstmar, Steinfurt, Emsdetten, Saerbeck, Laer, Altenberge, Nordwalde und Greven) wird jeweils eine bedeutende Anzahl an Wegen zurückgelegt. In der Mitte des Kreisgebietes bzw. auch zwischen dem Ost- und Westraum sind aufkommensstarke Wegebeziehungen lediglich im Übergangsbereich Rheine – Hörstel – Ibbenbüren festzustellen.

Alle Wegebeziehungen von Einwohnern aus dem Kreis Steinfurt sind in der Karte Wegebeziehungen abgebildet.

■ Karte 4: Aufkommensstarke Wegebeziehungen

3.9 Zusammenfassung

Als Kreis im ländlichen Raum ist der Kreis Steinfurt geprägt von teils kleineren Streusiedlungen und kompakten, gewachsenen Siedlungskernen, die von Neubaugebieten umfasst werden. In den Mittelzentren Emsdetten, Greven, Ibbenbüren, Lengerich, Ochtrup, Rheine, Steinfurt leben rund 62 % der Einwohner. Die Gesamtbevölkerungszahl des Kreises ist leicht rückläufig und wie in vielen eher ländlich geprägten Räumen sind Merkmale des demografischen Wandels wie die zunehmende Alterung der Bevölkerung zu verzeichnen.

Vor allem in den Mittelzentren liegen die für den ÖPNV relevanten Ziele, wozu u. a. auch die Bahnhöfe gehören. Das übrige Kreisgebiet weist eine eher ländlich geprägte Struktur mit insgesamt geringer Einwohnerdichte bei eher verdichteten Hauptorten mit Arbeitsplatz und Versorgungsangeboten auf. Für den ÖPNV bedeutende Ziele liegen hier neben dem Arbeits-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr auch im Freizeit- und Tourismusbereich. Die raum- und siedlungsstrukturelle Ausprägung hat eine Bündelung der Verkehrsströme auf die Mittelzentren zur Folge. Hinzu kommt eine Ausrichtung auf die benachbarten Oberzentren Münster und Osnabrück.

Schulstandorte mit Mittel- und Oberstufe sind nicht in jeder Stadt oder Gemeinde im Kreisgebiet angesiedelt, so dass die Schüler auf den ÖPNV angewiesen sind, um zur Schule zu kommen. Die Städte Rheine, Ibbenbüren, Lengerich, Steinfurt, Greven und Emsdetten sind bezogen auf die Anzahl der Schulen die bedeutendsten Schulstandorte im Kreis Steinfurt.

Fast jeder vierte Weg im Kreis Steinfurt wird mit dem Fahrrad zurückgelegt. Über die Hälfte der Wege werden mit dem Pkw/ Krad durchgeführt. Der öffentliche Verkehr wird nur in 6 % der Fälle genutzt, davon ist für 3,6 % aller Wege der Bus das Verkehrsmittel der Wahl. Der Fußverkehr nimmt mit 10 % einen eher niedrigen Stellenwert ein. Die Verkehrsmittelwahl in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden weicht nach Einwohnergröße und topografischen Gegebenheiten voneinander ab. In den einwohnerstarken Städten ist ein höherer Fußgänger- und Fahrradanteil zu erkennen. In den einwohnerschwächeren Städten und Gemeinden hingegen ist eine ausgeprägtere Nutzung des MIV festzustellen.

Der regionale ÖPNV im Kreis Steinfurt wird vorwiegend für längere Strecken genutzt, so betragen die durchschnittlich überbrückten Wege 22,8 km. Zurückgelegte Fußwege sind durchschnittlich 1,2 km, mit dem Fahrrad zurückgelegte Wege 3,5 km lang. Die Distanz bei MIV-Fahrten als Fahrer betragen durchschnittlich 14,2 km.

■ **Karte 5a: ÖPNV-relevante Ziele**

■ **Karte 5b: ÖPNV-relevante Ziele Weiterführende Schulen/ Hochschulen**

4 ÖPNV-Angebotsstruktur

4.1 SPNV

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

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

Der Bahnhof in Rheine ist eine wichtige – und die kreisweit einzige – Schnittstelle zum überregionalen Schienennetz. Darüber hinaus werden die Bahnhöfe und Haltepunkte im Schienenverkehr ausschließlich durch Produkte des SPNV (RE und RB) bedient.

Das SPNV-Angebot im Kreis Steinfurt umfasst insgesamt drei RegionalExpress-Linien und fünf Regionalbahn-Linien.

■ **Tabelle 7: SPNV-Angebot im Kreis Steinfurt**

Produkt/ Linie	Verlauf	Bedienzeitraum ²⁴	Angebot
RE7	Rhein-Münsterland-Express: Rheine – Emsdetten – Greven – Münster – Hamm – Hagen – Wuppertal – Köln – Krefeld	Mo-Fr 6:00 – 21:00 Uhr Sa 7:00 – 21:00 Uhr So+Fei 7:00 – 21:00 Uhr	T60 T120 T120
RE15	Emsland-Express: Emden – Leer – Meppen – Lingen – Rheine – Emsdetten – Münster	Mo-Fr 5:00 – 23:00 Uhr Sa 5:00 – 23:00 Uhr So+Fei 5:00 – 23:00 Uhr	T60 T60 T60
RB58	Osnabrück – Halen – Bramsche – Vechta – Delmenhorst – Bremen	Mo-Fr: 5:00 – 23:30 Uhr Sa: 5:30 – 1:30 Uhr So u. Ft: 7:30 – 23:30 Uhr	T60 T60 T60
RE60	Ems-Leine-Express: Rheine – Ibbenbüren – Osnabrück – Minden – Hannover – Braunschweig	Mo-Fr 06:30 – 23:30 Uhr Sa 06:30 – 23:30 Uhr So+Fei 06:30 – 23:30 Uhr	T120 T120 T120

²⁴ Beginn erste Fahrt bis Ende letzte Fahrt (Zeitfenster ± 15 Minuten). Die angegebenen Betriebszeiten spiegeln die Zeiten entlang des Streckenverlaufes im Kreis Steinfurt wieder.

Fahrten die am Sonntag angegeben sind und nach 0:00 Uhr verkehren, sind Fahrten, die in den Nächten von Samstag auf Sonntag/ Feiertag verkehren. Ebenso verhält es sich mit den Fahrten am Samstag, die für die Nächte von einem Freitag auf den Samstag bestimmt sind.

Produkt/ Linie	Verlauf	Bedienzeitraum ²⁴	Angebot
RB61	Wiehengebirgsbahn Hengelo – Bad Bentheim – Rheine – Ibbenbüren – Osnabrück – Herford – Bielefeld	Mo-Fr 05:00 – 23:45 Uhr Sa 05:00 – 23:45 Uhr So+Fei 06:00 – 23:45 Uhr	T60 T60 T60
RB64	Euregio-Bahn: Münster – Steinfurt – Gronau – En- schede	Mo-Fr 4:30 – 0:00 Uhr Sa 5:30 – 1:00 Uhr So+Fei 7:30 – 1:00 Uhr	T60 mit Verdichtung T60 T60
RB65	Ems-Bahn: Rheine – Emsdetten – Münster	Mo-Fr 5:00 – 1:00 Uhr Sa 5:00 – 2:00 Uhr So+Fei 5:00 – 2:00 Uhr	T60 mit Verdichtung T60 T60
RB66	Teuto-Bahn Münster – Osnabrück	Mo-Fr 5:00 – 0:00 Uhr Sa 6:00 – 2:00 Uhr So+Fei 7:00 – 2:00 Uhr	T60 mit Verdichtung T60 T60

4.2 Straßengebundener ÖPNV

Mit Fahrplanstand Winter 2017 verkehren im Kreis Steinfurt annähernd 200 Bus- und Taxi-Buslinien im regionalen und lokalen Verkehr, die das SPNV-Angebot ergänzen und die Flächenerschließung gewährleisten. TaxiBus-Leistungen werden auf bestimmten Buslinien in Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage (z. B. im Abendverkehr) erbracht. Darüber hinaus gibt es eigenständige TaxiBus-Linien insbesondere in ländlich geprägten Bereichen mit dispersen Siedlungsstrukturen. In einigen Kommunen des Kreises wird das Netz zudem durch BürgerBus-Linien erweitert.

In den Nächten von Samstag auf Sonntag gibt es entlang der Hauptachsen ein Nachtverkehrsangebot.

4.2.1 Produkte und weitere Angebotsformen

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

Folgende Produkte sind im straßengebundenen ÖPNV im Kreis Steinfurt vorzufinden:

■ **SchnellBus:**

Im Kreis Steinfurt verkehren die SchnellBus-Linien S10, S50 und S70/72, welche im Gegensatz zum Regelangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr auf direktem Linienweg, überwiegend ohne Umwege verlaufen. Dadurch können wichtige Verknüpfungspunkte, sowie eine exklusiv ausgewählte Anzahl von Haltestellen mit erhöhter Fahrgastnachfrage schneller erreicht werden. Der SchnellBus weist neben dem Zeitvorteil ergänzende Ausstattungsmerkmale bei den dort eingesetzten Fahrzeugen auf.

■ **RegioBus:**

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

Im Kreis Steinfurt gibt es insgesamt 21 RegioBus-Linien (davon 7 Linien kreisgrenzenüberschreitend). Die RegioBus-Linien verkehren im Taktverkehr.

■ **StadtBus:**

Im Kreis Steinfurt verfügt lediglich die Stadt Rheine über ein Stadtbusnetz mit einem definierten Umlauf- und Begegnungsverkehr. Einzelne StadtBus-Linien verkehren darüber hinaus auch in Emsdetten (C1, C2) und in Greven (Linie 250). Die StadtBusse dienen der innerörtlichen Erschließung und stellen die Verbindung zum regionalen und überregionalen Verkehr her. Mit Ausnahme der Linie C2 des StadtBus Emsdetten verkehren die StadtBuslinien im Kreis Steinfurt im Takt.

■ **TaxiBus:**

Das System gehört zu den bedarfsgesteuerten Bedienungsformen und kommt vornehmlich in Räumen oder Zeiten mit geringer Nachfrage zum Einsatz. Der TaxiBus ersetzt bzw. ergänzt in diesen Bereichen Stadtbus- und Regionalbusverkehre. Die bei der RVM unter der Produktbezeichnung TaxiBus geführten Anruf-Linienverkehre verkehren wie reguläre Buslinien auf festen Linienwegen, bedürfen jedoch einer vorhergehenden telefonischen Anmeldung. Der Ein- und Ausstieg der Fahrgäste erfolgt an den Haltestellen zu den im Fahrplan angegebenen Zeiten. Es gilt der normale Bustarif ohne Zuschläge. Eine Fahrtenanmeldung ist bis mindestens 60 Minuten vor Fahrtbeginn erforderlich.

■ **NachtBus:**

Weiter gibt es spezielle Angebote im Freizeitverkehr, wie die Nachtverkehre. Die Linien N5, N6, N9, N16 N19 und N28 verkehren vorwiegend in den Nächten von Samstag auf Sonntag (Ausnahme N5).

Neben den genannten Produkten existieren im Kreis Steinfurt weitere Angebotsformen, die zwar vergleichbare Merkmale aufweisen, die jedoch keiner besonderen Kommunikation unterliegen. Hierzu gehören beispielsweise die Ortsbuslinien sowie BürgerBuslinien, deren Bedienung sich meist ausschließlich auf ein Stadtgebiet konzentriert. Außerdem verkehren im Regionalverkehr einzelne Linien, die vorrangig auf Funktionen im Schülerverkehr ausgerichtet sind.

Der BürgerBus wird in den Bereichen eingesetzt, in denen auf lokalen Relationen ein von der Kommune/ der Bevölkerung gewünschtes Bedienungsangebot aus betrieblichen oder betriebswirtschaftlichen Gründen durch den herkömmlichen Linienbetrieb nicht angeboten werden kann. Er basiert auf ehrenamtlichem Engagement der Vereinsmitglieder eines sogenannten BürgerBusvereins.

Im Kreis Steinfurt existieren folgende BürgerBusse:

- Emsdetten/ Saerbeck,
- Ochtrup,
- Metelen,
- Westerkappeln,
- Neuenkirchen und
- Schüttorf/ Wettringen.

Die BürgerBusse verkehren i. d. R. nach der morgendlichen Hauptverkehrszeit (HVZ) ab 8:30 Uhr. Als Fahrzeug dient ein Kleinbus mit höchstens 8 Sitzplätzen. Die Fahrpläne sind auf die Bedürfnisse der dortigen Bewohner ausgerichtet und in den Gemeinden unterschiedlich ausgeprägt. So verkehren einige BürgerBusse nur an bestimmten Verkehrstagen oder nur bei Bedarf. Konzessionsinhaber sind die Verkehrsunternehmen. Daneben gibt es im Kreis Steinfurt in der Gemeinde Altenberge noch die Sonderform des Einkaufsbusses, der nur an einigen Tagen mit wenigen Fahrten ein dezentral gelegenes Einkaufszentrum mit dem Ortskern verbindet.

Zudem gibt es im nördlichen Kreisgebiet einen FahrradBus (F10), der im Sommerhalbjahr an Sonn- und Feiertagen mit Fahrradanhänger zwischen Hörstel, Ibbenbüren, Mettingen, Westerkappeln, Wersen und Osnabrück verkehrt.

4.2.2 Bedienungsangebot

Die Tabelle 4 im Anlagenband I enthält eine Gesamtübersicht über alle Buslinien im Kreisgebiet mit Angabe des Linienverlaufs, der Bedienungsform sowie des maßgeblichen Bedienungszeitraum und -angebotes.

4.3 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Im Kreis Steinfurt sind 12 der 24 Städte und Gemeinden an den SPNV angeschlossen. Vor allem die Kommunen im Osten und Norden des Kreisgebietes Hopsten, Recke, Mettingen, Westerkappeln, Tecklenburg und Ladbergen haben keinen direkten Anschluss an die Schiene. Aber auch Lotte, Lengerich, Greven, Nordwalde und Ochtrup verfügen aufgrund der Außenlage der Bahnhaltepunkte nur bedingt über einen Schienenanschluss (Entfernung zum Zentrum mind. 1 km).

Insgesamt gibt es im Kreis 19 Bahnhöfe und Haltepunkte. Hiervon wird an 8 Bahnhaltepunkten eine regelmäßige Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Schiene hergestellt. Die Bahnhaltepunkte Nordwalde und Ibbenbüren-Laggenbeck werden nicht durch Busse bedient.

Mit Ausnahme der Bahnhöfe Ibbenbüren, Lengerich und Kattenvenne sind die Bahnsteige an allen Bahnhöfen uneingeschränkt stufenfrei erreichbar (siehe Tabelle 8).

■ **Tabelle 8: Bahnhöfe und Haltepunkte im Kreis Steinfurt**

Bahnhof/ Bahnhaltepunkt	stufenfreie Erreichbarkeit	Bedienende Linien
Ochtrup	Stufenfreier Zugang	SPNV: RB64 sonstige Linien 174, 182, RB L 10,
Metelen Land	Stufenfreier Zugang	SPNV: RB64 sonstige Linien 171 TaxiBus: T17
Steinfurt-Burgsteinfurt	Stufenfreier Zugang	SPNV: RB64 RegioBus: R73, R75, R80, R81 BürgerBus: B2 sonstige Linie: 171, 172, 174, 184, 187 NachtBus: N5
Steinfurt Grottenkamp	Stufenfreier Zugang	SPNV: RB64 BürgerBus: B2
Steinfurt-Borghorst	Stufenfreier Zugang	SPNV: RB64 BürgerBus: B2
Nordwalde	Stufenfreier Zugang	SPNV: RB64
Altenberge	Stufenfreier Zugang	SPNV: RB64 RegioBus: R72 TaxiBus: T89
Greven	Stufenfreier Zugang	SPNV: RE7, RE15, RB65 sonstige Linien 250, 255, 257, 258
Reckenfeld	Stufenfreier Zugang ²⁵	SPNV: (RE7, RE15) ²⁶ , RB65 sonstige Linien: 169, 251

²⁵ Aktuell ist der barrierefreie Umbau der Bahnsteige in Planung.

²⁶ Einzelne Züge in der HVZ.

Bahnhof/ Bahnhofstoppunkt	stufenfreie Erreichbarkeit	Bedienende Linien
Emsdetten	Stufenfreier Zugang	SPNV: RE7, RE15, RB65 RegioBus: R62, R75 StadtBus: C1, C2 sonstige Linien: 176, 185, 260, 262, 263, 264, 265, 266 BürgerBus: BB1, BB2
Rheine-Mesum	Stufenfreier Zugang	SPNV: (RE7, RE15) ²⁷ , RB65 StadtBus: C6, C7
Rheine	Stufenfreier Zugang	SPNV: RE7, RE15, RE60, RB61, RB65 RegioBus: R80, R93 StadtBus: C1-C12 ²⁸ sonstige Linien: 141, 152/153, 182, 184, 190, 192, 193, 195 NachtBus: N16
Hörstel	Stufenfreier Zugang	SPNV: RE60, RB61 TaxiBus: T60
Ibbenbüren – Esch	Stufenfreier Zugang	SPNV: RE60, RB61 sonstige Linie: 228, 237
Ibbenbüren	Teilweise Stufenfreier Zugang	SPNV: RE60, RB61 SchnellBus: S50 RegioBus: R20, R24, R26, R27, R30, R45, R36 sonstige Linie: 120, 124, 126, 127, 132, 133, 228, 230, 231, 232, 233, 234, 236, 237, 239, TaxiBus: T28, T44, T290 NachtBus: N19
Ibbenbüren – Laggenbeck	Stufenfreier Zugang	SPNV: RE60, RB61
Kattenvenne	Teilweise Stufenfreier Zugang	SPNV: RB66 sonstige Linien: 140, 147, 216, 218, 219
Lengerich	Teilweise Stufenfreier Zugang	SPNV: RB66 RegioBus: R45, R46, sonstige Linien: 143, 146, 147 TaxiBus: T40
Lotte-Halen	Stufenfreier Zugang	SPNV: (RE18) ²⁹ , RB58 TaxiBus: 223

<http://www.bahnhof.de/bahnhof-de/start/> (Stand Januar 2018)

²⁷ Ebenda

²⁸ Zentrale Haltestelle der StadtBus-Linien in Rheine ist der Bustreff in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs.

²⁹ Einzelne Züge.

Regelmäßige Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien gibt es darüber hinaus an den zentralen Haltestellen in den Hauptorten der Städte und Gemeinden (z. B. Rheine Bustreff, Recke Poststraße) sowie an einigen weiteren Haltestellen im Busnetz (z. B. Laggenbeck, Wieker Berg).

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

5.1 Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Vergangenheit meist auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Geh- und Sehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, sehbehinderte oder gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)³⁰.

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

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV zu gewährleisten.

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

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

Mit der Novellierung des PBefG sind die Aufgabenträger für die Planung (Planungsgebot), nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.³¹

³⁰ Vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

³¹ 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 entwickeln³².

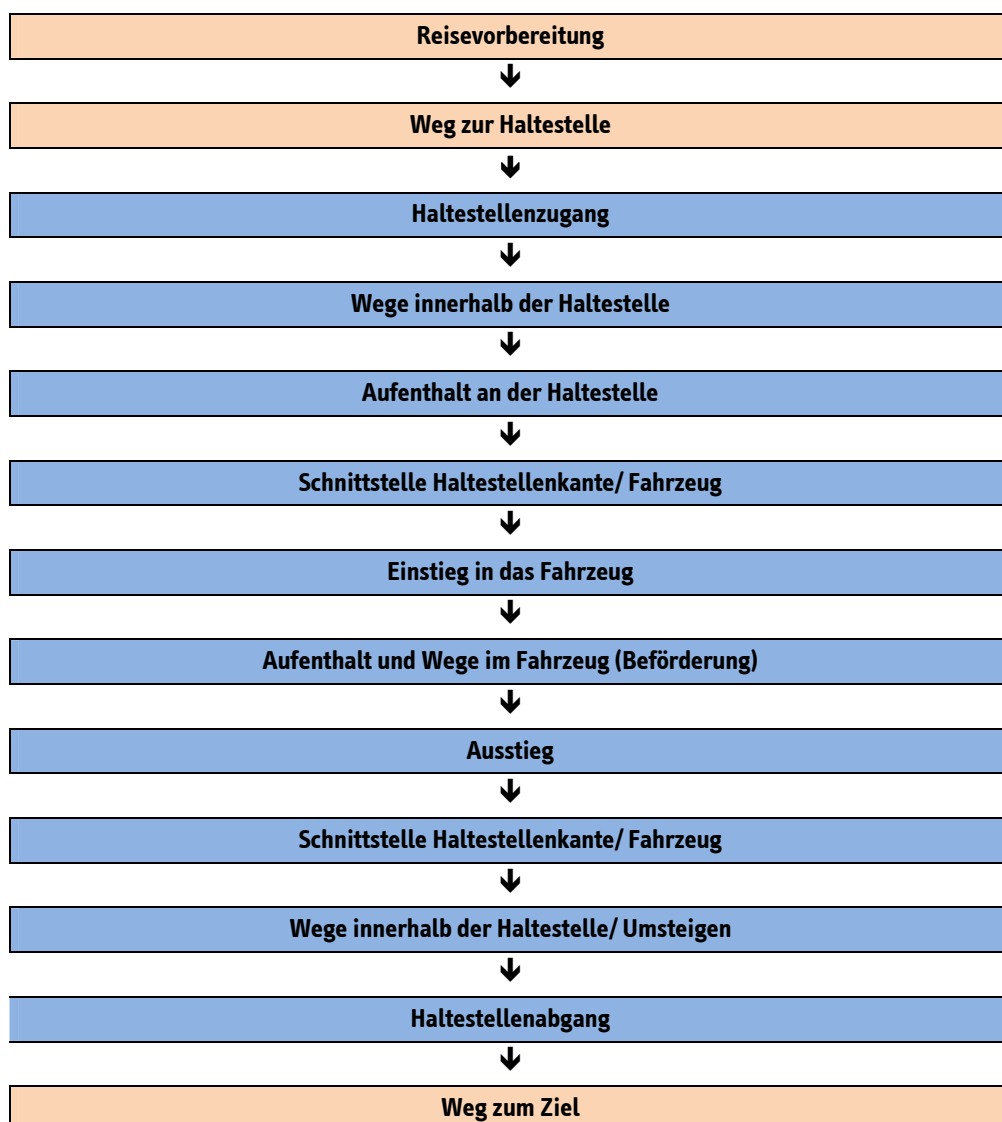
Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste (siehe Kapitel 5.3). Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. **Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient jedoch nicht nur den Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.**

5.2 Schaffung barrierefreier Wegeketten

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

³² 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.

■ **Abbildung 9: Mobilitätskette im ÖPNV³³**



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.

³³ Eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.

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 führt³⁴.

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).

5.4 Leitsätze des Kreises Steinfurt zur Barrierefreiheit

Der Kreis Steinfurt 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

³⁴ VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.

- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere den Interessenvertretungen der Mobilitätseingeschränkten)

zu erreichen.

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die in den Kapiteln 0 und 6.3.11 aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationsmedien (jeweils als Anforderungen an eine Optimallösung). Da das politisch vom Gesetzgeber im PBefG formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ bis zum Jahr 2022 im Kreis Steinfurt 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 Steinfurt formuliert.

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

Der Kreis Steinfurt verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, den Städten und Gemeinden sowie den sonstigen Straßenbaulasträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkten „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Dies hat gleichzeitig eine Verbesserung der Nutzbarkeit für alle Fahrgäste zur Folge³⁵.

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 9) inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten. Eine große Unterstützung bietet dabei die zunehmende Digitalisierung der Informationsangebote. Der Kreis Steinfurt 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 Ab-

³⁵ 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.

stimmungen mit den betroffenen Trägern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen.

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

Bei der Schaffung einer „vollständigen Barrierefreiheit“ sind die Belange aller Nutzergruppen umfassend und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen, soweit der „Stand der Technik“ dies ermöglicht und die Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Nutzergruppe führt. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der „Stand der Technik“ ggf. für einzelne Mobilitätsbeeinträchtigungen aktuell keine optimale Lösung ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird.³⁶ Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen (die ggf. von allgemeinen Vorschriften abweichen, aber im Konsens abgestimmt wurden) angestrebt werden. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen.

4. Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit

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

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

konsequent zu sichern.

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

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

Ziel:

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

³⁶ Siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novelierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

6. Weiterführende Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen

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

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

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

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

8. Verbesserungen an bestehenden Anlagen

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

9. Buskaps als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen

Buskaps werden vor dem Hintergrund ihrer Vorzüge zur Gewährleistung einer spaltfreien Anfahrbarkeit als Regelanwendung für die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV vorgesehen. Busbuchten erfordern wegen der Fahrdynamik der Busse große Flächen³⁷ 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) geeignet³⁸. 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.

10. Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“

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

³⁷ 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).

³⁸ VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.

11. Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter

Die Programme und Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV sind frühzeitig mit Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten und der Fahrgastverbände abzustimmen³⁹.

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

– siehe Kapitel 0, 6.3.11 und 6.3.14 des Anforderungsprofils –

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

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

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

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

³⁹ Hinweis: Sicherheitsrelevante sowie haftungs- und versicherungsrechtliche Sachverhalte liegen grundsätzlich in der alleinigen Entscheidungshoheit der haftungsverantwortlichen Maßnahmenträger.

■ **Tabelle 9: Kriterien zur Prioritätenbildung für den barrierefreien Haltestellenausbau**

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

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

Der barrierefreie Umbau soll, unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständigen) Aufgabenträgers Kreis Steinfurt 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)⁴⁰,
- 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 Linienwgsänderungen aufgelassen werden soll.

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

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

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.

⁴⁰ 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).

5.7.2 Fahrzeuge

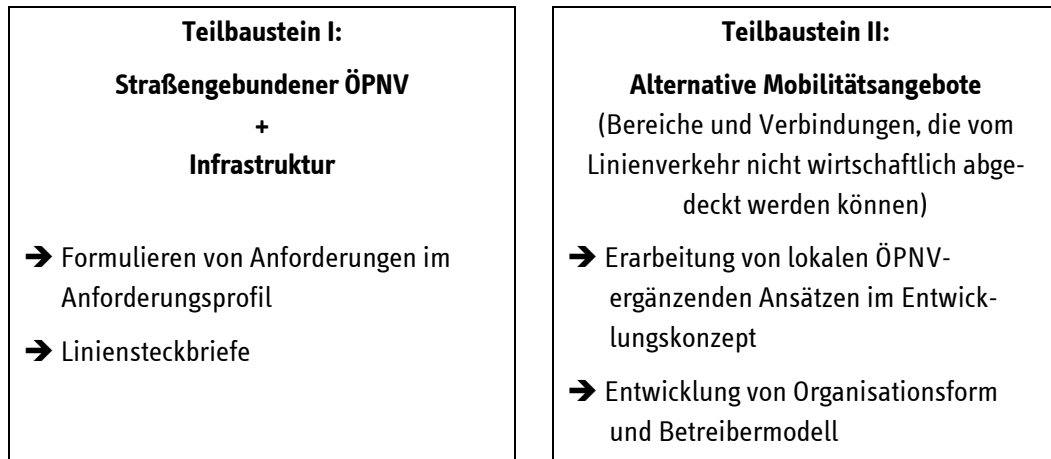
Für Fahrzeuge auf „Sonstigen Regionallinien“ und Linien mit unregelmäßiger Bedienung (beide Fahrzeugkategorie III), für Ergänzungsverkehre und Einsatzfahrten (Fahrzeugkategorie IV) sowie für BürgerBus-, TaxiBus- und AST-Verkehre können in den Vorabbekanntmachungen linienspezifisch Ausnahmen von der vollständigen 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 Steinfurt ein weiterer Fokus auf die sich verändernden Rahmenbedingungen insbesondere im Zuge der demografischen Entwicklung gelegt werden. Hierzu sollen alternative Mobilitätsangebote gestärkt bzw. neu entwickelt werden.

■ **Abbildung 10: Bausteine im NVP: Teilbaustein I – Klassischer ÖPNV (Linienverkehr) Teilbaustein II – Alternative Mobilitätsangebote**



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

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

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

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

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

6.1 Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Kreis Steinfurt

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

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

6.1.1 Allgemeine Grundsätze der Weiterentwicklung des ÖPNV

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

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

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

- Verbesserung der Mobilität unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte. Eine signifikante Erhöhung der Fahrgastnachfrage im straßengebundenen ÖPNV erfordert eine zusätzliche Finanzierung,
- Förderung des ÖPNV zur Reduktion des 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 Steinfurt 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 Steinfurt (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, der Fahrgastinformation und der Barrierefreiheit,
- Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei allen verkehrs-, regional- und stadtplanerischen Entwicklungen und Veränderungen,
- Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit im ÖPNV durch geeignete Maßnahmen, z. B. durch Einsehbarkeit der Fahrzeuge und Haltestellen,
- Prüfung von langfristigen Entwicklungsvorhaben im Schienenpersonenverkehr und entsprechender Ausrichtung des straßengebundenen ÖPNV,
- Berücksichtigung der Belange des Fahrpersonals bspw. zu den Themenfeldern Schulungen, Sicherheit und Verdienst,

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

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

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

6.1.3 Produktpolitik und ÖPNV-Angebot

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

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

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

6.1.4 Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen

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

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

6.1.5 Zusammenarbeit der Akteure im öffentlichen Verkehr im Münsterland

Um die Qualität und Attraktivität des Produktes ÖPNV zu sichern und zu verbessern, müssen alle Akteure im ÖPNV – Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden und weitere Beteiligte wie z. B. Tourismusverbände, Bürgerbusvereine und Anbieter ergänzender Mobilitätsangebote – kooperativ und in effizienten Strukturen zusammenarbeiten. Über ÖPNV-relevante Veränderungen im Kreis Steinfurt (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) gegründet. Daraus entstand im Jahr 2012 der ZVM Fachbereich Bus im Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM). Mit dem Kreis Steinfurt bestehen intensive Abstimmungsprozesse zu den Fragen der Ausgestaltung des ÖPNV.

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

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

6.2 Raum- und Netztypologie

6.2.1 Siedlungsstrukturelle Gliederung des Kreises Steinfurt

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 Steinfurt sowie an die zentralörtliche Gliederung des Landesentwicklungsplanes werden die Städte und Gemeinden in drei Gemeindetypen unterteilt⁴¹:

- (benachbarte) Oberzentren
- Mittelzentren
- Grundzentren.

Die Gliederung berücksichtigt

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

In der folgenden Tabelle 10 wird die raumplanerische Kategorisierung der Städte und Gemeinden im Kreis Steinfurt dargestellt.

⁴¹ Landesentwicklungsplan NRW.

■ **Tabelle 10: Gemeindetypologie im Kreis Steinfurt**

	(benachbartes) Oberzentrum (OZ)	Mittelzentrum (MZ)	Grundzentrum (GZ)
Kreis Steinfurt	Münster Osnabrück	Emsdetten Greven Ibbenbüren Lengerich Ochtrup Rheine Steinfurt	Altenberge Hopsten Hörstel Horstmar Ladbergen Laer Lienen Lotte Metelen Mettingen Neuenkirchen Nordwalde Recke Saerbeck Tecklenburg Westerkappeln Wettringen

6.2.2 Hierarchisierung des regionalen ÖPNV-Netzes

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

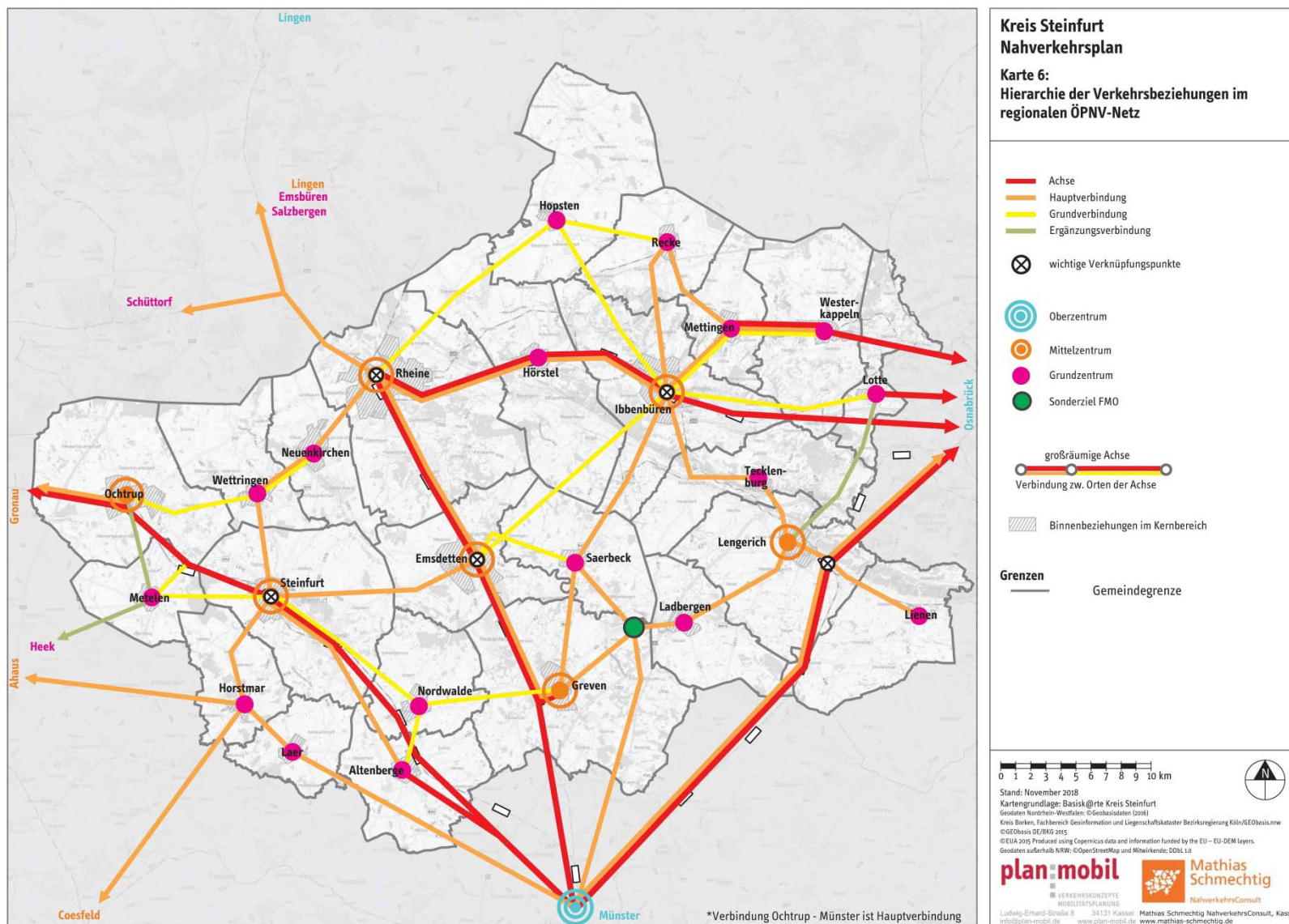
Hierzu werden die verfügbaren quantitativen Basisdaten (Ortskategorien mit Einwohnerzahlen, Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Pendler) verwendet für die Bewertung der Relationen zwischen den Städten und Gemeinden innerhalb des Kreises Steinfurt sowie zu ausgewählten Zielen außerhalb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

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

■ **Tabelle 11: 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 zeitlichem (bzw. saisonal) begrenztem Nachfragepotential bzw. Verkehrsverflechtungen

■ Karte 6: Hierarchie der Verkehrsbeziehungen im regionalen ÖPNV-Netz



6.3 Qualitätsvorgaben an die Ausgestaltung des ÖPNV im Kreis Steinfurt

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

Mit der Definition der Qualitätsstandards werden verschiedene Ziele verfolgt:

A) Qualitätssicherung

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

B) Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung

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

6.3.1 Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung

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

Mit der Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 ist in § 8, Abs. 3 Satz 2 ausdrücklich geregelt, dass der Aufgabenträger *„Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“* definiert. Der Aufgabenträger kann somit im Nahverkehrsplan sämtliche Kriterien der Verkehrsbedienung festlegen und hat dabei einen großen Ermessensspielraum. Es handelt sich um eine vom jeweiligen Aufgabenträger spezifisch vorzunehmende, planungshoheitliche Festlegung. Die Genehmigungsbehörde hat demgegenüber keinen eigenen Spielraum zur Beurteilung der ausreichenden Bedienung.⁴²

Im Falle einer Vergabe der Verkehrsdienste müssen also die vom Aufgabenträger definierten Anforderungen mindestens erfüllt werden. Dies gilt auch für konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge, über die die Genehmigungsbehörde zu entscheiden hat: „Die 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 Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht.“ (§ 13 Absatz 2a PBefG, Satz 3). Abweichungen, die als „wesentlich“ gelten, definieren die Sätze 4 und 5 der Norm: „Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen, für die ein Ausgleich nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gezahlt werden soll.“ (§ 13 Absatz 2a PBefG, Sätze 4 und 5).

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

⁴² 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)

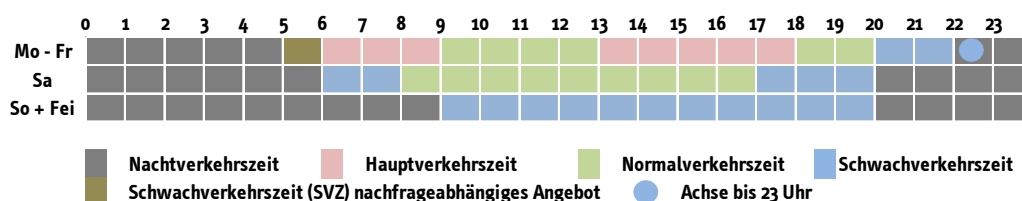
Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z. B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt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

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

■ **Tabelle 12: Definition der Verkehrszeiten**

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

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



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

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

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

In der vorangestellten Tabelle 12 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 Steinfurt. Dem gesamten ÖPNV-Angebot liegt somit diese Gliederung zu Grunde.

Nur **in begründeten Einzelfällen kann ein Abweichen** von den dargestellten Verkehrstagen und Verkehrszeiten vorgesehen werden. Dies gilt insbesondere für Angebote zur NaVZ⁴³, Angebote zur stärkeren Berücksichtigung von Schichtzeiten im Berufsverkehr oder für die Belange der ausschließlichen Schülerbeförderung sowie zur besseren Abbildung der spezifischen, örtlichen ÖPNV-Nachfrage am Wochenende und an Feiertagen.

6.3.4 Anforderungen an die Erschließungsqualität

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

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

Grundsätzlich sind alle Gebiete und Ziele des Kreises über eine Zugangsstelle durch den ÖPNV zu erschließen. Ausnahmen hiervon gelten für sehr kleine Wohngebiete und disperse Streusiedlungen mit weniger als 200 Einwohnern, die abseits definierter Verbindungen liegen (vgl. Karte 6). 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 höhere Anforderungen an die Erreichbarkeit kleinere Einzugsbereiche vorgesehen werden:

⁴³ Ein Angebot in den Nachtverkehrszeiten spricht insbesondere Fahrgäste im Freizeitverkehr an. Die relevante Nachfrage ist im Kreis Steinfurt 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 13: Haltestelleneinzugsbereiche**

Kategorie	Anforderungen/ Messgrößen
Räumliche Erschließung mit dem ÖPNV	Erschließung der Siedlungsbereiche durch Haltestellen in einem Einzugsbereich 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 Fahrradabstellanlagen

Ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet oder ein Ortsteil gelten dann als erschlossen, wenn mindestens 80 Prozent der Bebauung in die Haltestelleneinzugsbereiche entfallen.⁴⁴

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 kann⁴⁵. Die Einrichtung von qualitativ hochwertigen und diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen, mit etwaigen Sonderausstattungen wie Ladestationen für Elektrofahrräder und/ oder Leihfahrräder, kann die Erschließungswirkung einer Haltestelle deutlich erhöhen.

6.3.5 Anforderungen an die Bedienungsqualität

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

⁴⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (Ausgabe 2010).

⁴⁵ Hinweis: In diesem Fall sind Rückfallebenen für Menschen, die nicht das Fahrrad nutzen können oder wollen, vorzusehen.

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

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

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

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

■ **Tabelle 14: Anforderungen Bedienungsqualität im Kreis Steinfurt**

Netzkategorien im regionalen Liniennetz	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)		
	HVZ Mo-Fr: 06:00 – 09:00 Uhr Mo-Fr: 13:00 – 18:00 Uhr	NVZ Mo-Fr: 09:00 – 13:00 Uhr Mo-Fr: 18:00 – 20:00 Uhr Sa: 08:00 – 17:00 Uhr	SVZ Mo-Fr: 05:00 – 06:00 Uhr Mo-Fr: 20:00 – 22:00 Uhr Sa: 06:00 – 08:00 Uhr Sa: 17:00 – 20:00 Uhr So+Fei: 09:00 – 20:00 Uhr
Achsen	T 30	T 60	T 60
Hauptverbindungen	T 60	T 60	T 120
Grundverbindungen	T 60	T 120	Einzelfallbetrachtung, Festlegung innerhalb der Liniensteckbriefe
Ergänzungsverbindungen	T 120	Einzelfallbetrachtung, Festlegung innerhalb der Liniensteckbriefe	Einzelfallbetrachtung, Festlegung innerhalb der Liniensteckbriefe

Fahrtenangebot an Haltestellen außerhalb der Achsen und Verbindungen

Erschließungsverkehr innerhalb von Gemeinden/ Städten und zu ihren Ortsteilen

Bereiche außerhalb des regionalen Liniennetzes sind mit erschließenden örtlichen Verkehrsangeboten zu bedienen. Dazu zählen unter anderem Ortsverkehre, Schulverkehre, Bürgerbusangebote und weitere alternative Bedienungsformen. Das Angebot dieser Erschließungsverkehre ist bedarfsgerecht auszugestalten. Dabei gilt der Grundsatz, dass diese Verkehre nach Möglichkeit in Abstimmung und in Ergänzung zum Regionalverkehr zu gestalten sind. Das Bedienungsangebot soll sich am heutigen Angebot orientieren. Erfolgreich erprobte Strukturen sind dabei zu festigen und ggf. weiterzuentwickeln. Die 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 Aufgaben des Erschließungsverkehrs in den Städten und Gemeinden nicht übernehmen kann, sind ergänzende Maßnahmen anteilig oder in Gänze durch die Städte und Gemeinden (mit-) zu finanzieren. In diesen Bereichen sollen ergänzende Mobilitätsangebote umgesetzt werden (siehe Kapitel 12).

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 bedarfsgesteuerten Verkehren können bei entsprechender Nachfrage in Linienverkehre umgewandelt werden.
- 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 jedoch im Einzelfall für bestimmte Linien und Fahrten zu prüfen, wenn dadurch für die Mehrzahl der betroffenen Fahrgäste eine Verbesserung des Gesamtangebots verbunden ist.

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

- **Große Gewerbestandorte** (Angebotsverdichtung zu Schichtzeiten und zu Arbeitsbeginn und -ende, eingeschränkte Bedienung zur restlichen Zeit),
- **Neubaugebiete** (ÖPNV-Probetrieb in Neubauquartieren im Sinne einer frühzeitigen Kundenbindung),
- **Einzelziele mit besonderer Bedeutung für Versorgung, Tourismus und Freizeit** (Verdichtetes Angebot zu bestimmten Verkehrszeiten zur Befriedigung der Nachfrage und Potenziale im ÖPNV, aber auch Festlegung spezifischer 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 Steinfurt 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 15: Zielwerte zur Verbindungsqualität im Kreis Steinfurt**⁴⁶

Kategorie	Zielwerte	
Verbindung	• Verbindung der Ortsteile und außenliegenden, geschlossenen Siedlungsbereichen mit 200 - 1.500 EW an das 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 ⁴⁷	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 Aussteigern auf. Wesentliches Kennzeichen der Bus-Bus-Verknüpfungspunkte ist, dass Anschlüsse nicht nur geplant, sondern auch in der Praxis gesichert werden, z. B. bei Verspätungen.

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

Für alle weiteren Verknüpfungspunkte gilt, dass die Linien des ÖPNV ebenfalls sinnvoll aufeinander abzustimmen sind, unter Berücksichtigung, dass Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten gemäß Tabelle 16 Priorität haben. **Integrale Taktfahrpläne** mit tagesdurchgängig einheitlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind im Kreis Steinfurt vor allem auf den

⁴⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (Ausgabe 2010).

⁴⁷ Gemäß: FGSV 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Köln.

Achsen und Hauptverbindungen vorzusehen, die übrigen Taktangebote auf weiteren Relationen daran auszurichten.

■ **Tabelle 16: Definition von Verknüpfungspunkten im Kreis Steinfurt**

Kategorie	Beschreibung	Verknüpfungspunkt
Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen zwischen SPNV und Bus oder Buslinien auf den Hauptlinien	• Rheine, Bahnhof • Ibbenbüren, Bahnhof/ Busbahnhof • Burgsteinfurt, Bahnhof • Lengerich, Bahnhof • Emsdetten, Bahnhof
Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Weitere Verknüpfungspunkte mit SPNV-/ Bus- und Bus-Bus-Verknüpfung	• Greven, Rathaus/ ZOB • Greven, Bahnhof • Rheine Bustreff • Mettingen, Schulthof • Lengerich, Feuerwehrhaus • Lotte, L501 • Saerbeck, Friedhof • Westerkappeln, Friedhof • Recke, Poststraße • Hopsten, Bunte Straße/ Rathaus • Altenberge, Bahnhof • Nordwalde, ZOB • Metelen, Metelen Land Bahnhof
Verknüpfungspunkt 3. Ordnung	Nebenumsteigepunkte (insbesondere Umsteigepunkte zwischen Regel- und bedarfsgesteuertem Angebot)	• Greven, FMO • Recke, Poststraße • Ochtrup, ZOB • Hopsten, Rathaus • Metelen, Busbahnhof • Wettringen, ZOB • Lienen, Rathaus • Laer, Holthausen Straße • Horstmar, Kirche • Rheine, Mesum

■ **Tabelle 17: Richtwerte der Anschlussbildung an Verknüpfungspunkten**

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

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

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

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

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, z. B. durch eine Unterscheidung der Liniennummern (z. B. vorangestellte Buchstaben für SchnellBusverbindungen oder Linien des Regionalen Hauptnetzes oder Verwendung bestimmter Nummernkreise). 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 18 gibt einen Überblick der bereits im Kreis Steinfurt etablierten Produktformen im ÖPNV. Nicht alle Verkehre sind dabei Produkte, sondern nur die mit ihren Merkmalen klar profilierbaren Angebote.

■ **Tabelle 18: Angebotsformen des Gesamt-ÖPNV im Kreis Steinfurt**

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 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 ohne direkte Schienenanbindung. Besitzt hochwertige Innenausstattung (z. B. besondere, hochwertige Bestuhlung) und Serviceleistungen (z. B. Zeitungen)
RegioBus (R)	Dient der Flächenerschließung und der Verbindung der Städte und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienen- und SchnellBus-Korridore. Er kann in Korridoren ohne ergänzende Stadtbussysteme auch die Ortserschließung übernehmen (sofern umlauftechnisch möglich). RegioBusse sichern das Grundangebot des regionalen ÖPNV, den Zugang zum Schienenverkehr sowie die Anbindung an das zugehörige Zentrum. Verkehren taktgebunden im 30- oder 60-Minuten-Takt.
StadtBus (C)	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde (vielerorts auch Schülerverkehre) und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Verkehren taktgebunden im 30- oder 60-Minuten-Takt.
NachtBus (N)	Dient insbesondere dem Freizeitverkehr und der Verbindung der Städte und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienenkorridore in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende.
TaxiBus (T)	Ersetzt den Stadt-/ Orts- und Regionalbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten sehr geringer Nachfrage. Linienhafte, zuschlagsfreie Bedienung mit Taxi und Kleinbus von festen Haltestellen in einem festgelegten Fahrplan nach rechtzeitiger telefonischer Anmeldung oder als Anschlusslinie zum RegioBus, StadtBus oder NachtBus mit Anmeldung im Bus. Der TaxiBus sichert den Anschluss an Stadt-/ Orts- und Regionalbusse. Die Nutzung ist zuschlagsfrei.
AnrufSammelTaxi (AST)	Ergänzungsangebot zum Stadt-/ Orts- und Regionalbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten sehr geringer Nachfrage. Bedarfsorientierte flächendeckende Bedienung mit Taxen oder Kleinbussen nach rechtzeitiger telefonischer Anmeldung. Einstieg an jeder Haltestelle, Ausstieg vor der Haustür; eigener AST-Tarif.

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

6.3.8 Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

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

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

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

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

6.3.9 Garantie- und Serviceleistungen

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

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

Bei Abfahrtsverspätungen von mehr als 20 Minuten können Fahrgäste im NRW-Nahverkehr einen Fernverkehrszug oder ein Taxi⁴⁸ 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.⁴⁹

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

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

⁴⁸ Es werden tagsüber bis zu 25 €/Person und im Abend- und Nachtverkehr (20 Uhr bis 5 Uhr) bis zu 50 €/Person erstattet.

⁴⁹ Siehe www.mobigarantie-nrw.de.

6.3.10 Qualitätsanforderungen Haltestellen

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

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Haltestellen gelten grundsätzlich für alle Haltestellen im Kreisgebiet. **Für die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind grundsätzlich die 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 gegenüberliegen, 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 (siehe Tabelle 19).

■ **Tabelle 19: Kategorisierung der Haltestellen**

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 ■ Rheine, Bahnhof ■ Ibbenbüren, Bahnhof/ Busbahnhof ■ Burgsteinfurt, Bahnhof ■ Lengerich, Bahnhof ■ Emsdetten, Bahnhof
Kategorie II	Weitere Verknüpfungspunkte und Haltestellen mit, hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen und durchschnittlicher Umsteigebedeutung ■ Greven, Rathaus/ ZOB ■ Greven, Bahnhof ■ Rheine Bustreff ■ Mettingen, Schultenhof ■ Lengerich, Feuerwehrhaus ■ Lotte, L501 ■ Saerbeck, Friedhof ■ Westerkappeln, Friedhof ■ Recke, Poststraße ■ Hopsten, Bunte Straße/ Rathaus ■ Altenberge, Bahnhof ■ Nordwalde, ZOB ■ Metelen, Metelen Land Bahnhof
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 20: Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen**

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
<i>Komfort, Kundenservice und Sauberkeit</i>				
Witterungsschutz und Sitzgelegenheit ⁵⁰ 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 ⁵¹	■	■	■	■
Fahrplaninformationen an jedem Bussteig	■	■	■	■
Informationstafeln mit abgerundeten Kanten (Stoßgefahr)	■	■	■	■
Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig oder an einem zentralen Punkt inkl. Uhr	■	1	-	-
Umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (Fahrplan, Tarifinformationen ⁵² , schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan)	■	1	1	-
<i>behindertengerechte Gestaltung/ Barrierefreiheit</i>				

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

51 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.

52 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
barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle	■	■	■	○*
Bushaltestellen in der Regel als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen gestalten, Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit	■	■	■	○*
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung ⁵³ (Bordhöhen: 18 cm ⁵⁴)	■	■	■	_*
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	○	1 ⁵⁵	-	-
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)	■	■	○	-

⁵³ 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.

⁵⁴ Bei Busbuchten im Ausnahmefall 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche).

⁵⁵ An Haltestellen der Kategorie II ist die Einrichtung bzw. Vorhaltung von (barrierefreien) WC im Einzelfall der örtlichen Situation (z. B. öffentliche WC im Nahbereich) zu klären.

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Videoüberwachung/ Videoschutz ⁵⁶	■ ¹	○ ¹	-	-
Notruf/ Telefon	■	○	-	-
Ausstattung inter- und multimodale Verknüpfung⁵⁷				
Fahrradabstellanlagen/ Fahrradboxen und -käfige ⁵⁸	■	■	- ¹	- ¹
Kurzzeitparkzonen	■	○	- ¹	-
Park+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 Schilder⁵⁹ und haben die Haltestellen hinsichtlich der Fahrgastinformationen auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit zu kontrollieren. Fehlende bzw. beschädigte Fahrgastinformationen sind unverzüglich durch das Verkehrsunternehmen nach Meldung zu ersetzen. Die **Kommunen** oder von ihnen beauftragte Dritte sind für die Reparatur von beschädigten Haltestellenflächen und Unterständen verantwortlich. Mängel an Haltestellenflächen und Unterständen sind unverzüglich zu beseitigen.

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

Weiteres Ziel ist ein sukzessiver Aufbau eines webbasierten, vereinheitlichten Haltestellenkatasters.⁶⁰ Der Zugriff soll sowohl für den Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen, die Fahrgäste und ggf. weitere Planungsbeteiligte ermöglicht werden.

⁵⁶ 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.

⁵⁷ Unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und der örtlichen Gegebenheiten.

⁵⁸ In Abhängigkeit der jeweiligen örtlichen Situation.

⁵⁹ Verkehrszeichen 224 StVO.

⁶⁰ Derzeit in Bearbeitung (Stand 10.01.2017).

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.

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. Zudem ist der Erlass des MBWSV NRW vom 15.03.2017 zu berücksichtigen.

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Fahrzeuge gelten grundsätzlich für alle im Kreis Steinfurt 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 21 regelt die Ausstattungsstandards für Fahrzeuge für Verkehre im Linienbetrieb.

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

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

■ **Tabelle 21: 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. Als bevorzugte Möglichkeit ist die Übertragung der Echtzeitinformationen durch das VU an die IST-Datendrehscheibe (IDS) bei der zentralen Koordinierungsstelle (ZKS) des ÖV-Datenverbundes NRW. Das Fahrplanauskunftssystem kann dann – ebenso wie andere abnehmenden Systeme (z. B. DFI – alle Pünktlichkeitsinformationen am IDS abonnieren und bei der Fahrtauskunft berücksichtigen.	■	■	○	-
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 10 m Länge ist mindestens eine doppelbreite Tür (> 1.250 mm) erforderlich.	■	■	■	○
Doppeldecker-Busse im Linienverkehr haben zwei Treppen (ein Aufstieg und ein Abstieg)	■	■	■	■
Ein- und Ausstieg, Raumangebot				
Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge mit Kneelingfunktion	■	■	○	○
Kleinfahrzeuge als Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge	-	■	○	○
„Schwerbehindertensitzplätze“ müssen stufenfrei erreichbar sein und dürfen nicht auf Podesten angeordnet sein	■	■	○	○
Rampe an der Ausstiegstür (Tür 2)	■	■	○	○
Mehrzweckfläche (mind. 900 x 1300 mm) für mindestens einen Rollstuhl, Kinderwagen, Fahrräder oder Ähnliches, mit Klappsitzen	■	■	○	○
Anhängerkupplung für Fahrradanhänger	○	○	○	-
Fahrgastsicherheit				
Reversiereinrichtung an allen Türen	■	■	■	■

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
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	■	■	■	■
Videoschutteinrichtung	○	○	-	-
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	■	■	■	■
Fahrkartenverkauf				
Der Auftragnehmer rüstet die Fahrzeuge mit einem elektronischen Fahrscheindrucker für den Fahrscheinverkauf gemäß den Richtlinien der Tarifgemeinschaft Münsterland/ Ruhr-Lippe aus.	■	■	■	■
Der Auftragnehmer rüstet die Fahrzeuge mindestens mit einem Entwerter aus	■	■	■	○
Prüfmöglichkeit für e-Tickets gemäß Vorgaben der Tarifgemeinschaft Münsterland/Ruhr-Lippe	■	■	■	○

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Reisekomfort				
Klimaanlage	■	■*	○	○
12-m-Bus mind. 34 Sitze, 15-m-Bus und Gelenkbus mind. 54 Sitze, Doppeldecker mind. 80 Sitzplätze.	■	■	○	○
Liniengerechte Bestuhlung mit ausreichend Festhaltungsmöglichkeiten. Regelsitzabstand 720 mm; soweit wegen technisch konstruktiver Randbedingungen bei einzelnen Sitzen die Realisierung nicht möglich ist, kann das Maß unterschritten werden. Sitzfläche und Rückenlehne gepolstert.	■	■	■	■
Werbung auf dem Wagenkasten darf nur zu einem kleinen Teil die Fensterfläche mit einbeziehen. Falls Werbung auf den Fensterflächen vorgesehen ist, ist der Umfang der Beeinträchtigung vorab mit dem Auftraggeber abzustimmen.	■	■	■	■
Kostenloses WLAN	■	■	○	
Fest installierter Abfallbehälter	■	■	■	○
Emissionen				
Einhaltung der aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerten bei Neubeschaffung ⁶¹	■	■	○	○
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	■	■	■	■
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“)	■	■	■	■

⁶¹ 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
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 NachtBus Kategorie III: SR – Sonstige Regionallinien, Linien mit unregelmäßiger Bedienung Kategorie IV: EV – Ergänzungsverkehre und Einsatzfahrten

■ **Tabelle 22: Anforderungen an das Fahrpersonal**

Anforderungen an das Fahrpersonal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Sicheres Beherrschen der deutschen Sprache	■ ⁶²	■ ⁶²	■ ⁶³	■ ⁶³
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	■	■	■	■
Sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten	■	■	■	■
Ordentliches, sauberes äußeres Erscheinungsbild	■	■	■	■
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	■	■	■	■

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

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

	Kategorie			
Anforderungen an das Fahrpersonal	I	II	III	IV
Dienstkleidung	■	■	■	○

■ **Tabelle 23: Anforderungen an die Verkehrsunternehmen**

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

6.3.13 Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement

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

Für einen pünktlichen ÖPNV sind geplante Eingriffe im Straßennetz, die Störungen des Betriebs nach sich ziehen werden, rechtzeitig beim Aufgabenträger und beim 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 Steinfurt** abzustimmen. Zuständig für das Umleitungsmanagement im Falle von Baustellen oder Veranstaltungen auf den Linienwegen ist grundsätzlich das Verkehrsunternehmen.

Die Straßenbaulastträger sind verantwortlich für eine störungs- und mangelfreie Straßeninfrastruktur. Der Kreis Steinfurt 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 Steinfurt.

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

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

Es kommen folgende Informations- und Vertriebswege in Betracht:

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

Information und Vertrieb per Telefon, Internet und smartphone-App

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

Für die zunehmend bedeutsameren bedarfsgesteuerten Bedienungsformen (AnrufSammel-Taxi und TaxiBus) sind einheitliche Buchungsmöglichkeiten anzustreben.

■ **Tabelle 24: Anforderungen an Informationen und Vertrieb über Telefon, Internet und smart-phone-App**

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 auf die Tarifauskunft mindestens der Tarifräume (Westfalen, VRR, NRW-Tarif) zu verlinken. • Informationen zu aktuellen Änderungen (z. B. Zusatzverkehr zu Großveranstaltungen) sind so frühzeitig an die regionale Koordinierungsstelle (RKS) im Rahmen des ÖV-Datenverbundes NRW zu liefern, sodass eine Integration in die Fahrplanauskunft mindestens 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, sodass alle dieses Auskunftssystem anfragenden Systeme (z. B. Bubim-App) die Informationen anzeigen können. • Über die Homepages der Verkehrsunternehmen ist die Möglichkeit zu geben, Informationen zu bestellen. • Der Fahrscheinverkauf erfolgt im Rahmen der Vertriebsrichtlinie zum WestfalenTarif. • 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 im 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 Anrufern 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.

Kategorie	Anforderungen/ Messgrößen
	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 Steinfurt 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. - eTickets müssen nach dem Standard VDV-KA und den Richtlinien des Westfalentarifs im Bus geprüft werden können. Auf Kooperationsachsen die Stadtgebiete Münster und Osnabrück betreffend muss zudem die Validierung/ Prüfung/ Aktivierung der lokalen eTicket-Produkte sowie die Bereitstellung der notwendigen Kundenanzeige (Prüfergebnis, Restzeit, Ticketerneuerung) gewährleistet werden.

Verkaufsstellen

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

Printmedien

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

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

■ **Tabelle 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 Stadtliniennetzpläne auszugeben.
Pocket-Folder, Mini-fahrpläne	Für SchnellBus-Linien, NachtBus-Linien und RegioBus-Linien sind die Fahrplaninformationen in Einzeldarstellungen (Pocket-Foldern, Minifahrpläne o. ä.) bereitzustellen. Informationen zum Tarif sind in kompakter Form anzubieten.
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 Wochen 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 etc.) werden Bekanntheitsgrad und Image des ÖPNV gepflegt und verbessert. Ziel ist es, vorhandene Kunden zu pflegen und neue zu gewinnen. Marketingmaßnahmen sollten im Layout der Dachmarke „Bus und Bahn im Münsterland“ durchgeführt werden.

6.3.16 Tarif

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

Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbünden oder Tarifgemeinschaften bestehen und sind sicherzustellen.

Das im WestfalenTarif vorgesehene Fahrkartensortiment ist anzubieten. Darüber hinaus sind regionale Erweiterungen von Tarifprodukten möglich und in der Tarifgemeinschaft mit allen Partnern abzustimmen.

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

6.3.17 Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement – Zielsetzungen aus Sicht des Kreises Steinfurt –

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

Abschließend zu klären ist, bei wem die Verantwortung für solche ergänzenden Mobilitätsangebote liegt. Sofern solche Systeme jedoch eingerichtet werden, sollten sie regional

durchgängig gestaltet sein (bezüglich Tarif, Marketing, Anbindung an den ÖPNV etc.). Fahrradverleihsysteme sollten Stationen an allen SPNV-Halten und wichtigen ÖPNV-Halten sowie an wichtigen Einkaufs- und Arbeitsplatzstandorten haben. Carsharing-Stationen sollten in eine Mobilitätsstation⁶⁴ integriert werden (Voraussetzung hierfür ist ein hochwertiger ÖPNV-Anschluss) und an Unternehmens-/ Verwaltungsstandorten als Angebot für Dienstwege vorgehalten werden. Ergänzende Mobilitätsangebote für den Kreis Steinfurt werden in Teil II des NVP bei der Maßnahmenentwicklung weiter ausgeführt.

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

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

Kategorie	Standards
allgemein	Der Aufgabenträger 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 (kommunale Verantwortung)	Neubürger werden über das vorhandene Mobilitätsangebot informiert. Neubürger erhalten eine kostenlose Schnupperkarte für das Fahrtenangebot im Kreis Steinfurt.

⁶⁴ Eine Mobilitätsstation – auch Mobilitätspunkt genannt – verknüpft unterschiedliche Mobilitätsangebote auf engem Raum. Nahverkehrshaltestellen und Bahnhöfe werden durch andere Services wie bspw. Carsharing, Mietradsystemen, Taxiständen, Fahrradabstellanlagen, Ladepunkten für elektrifizierte Verkehrsmittel, Park+Ride und Bike+Ride Flächen ergänzt.

6.3.18 Anforderungen an das Qualitätsmanagement

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

Das Qualitätsmanagement umfasst

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

Die **Qualitätsfestlegung** erfolgt durch den Aufgabenträger als „ausreichende 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.

Als vertragsgleiche Absicherung der „Qualitätszusicherung“ mit hoher Verbindlichkeit strebt der Kreis bei eigenwirtschaftlichen Verkehren eine „Qualitätsvereinbarung“ an. Gegenstand der Qualitätsvereinbarung ist die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienun-

- Absicherung der Mindeststandards der Vorabbekanntmachung sowie der verbindlichen Zusicherung des Antragstellers.

- Der Aufgabenträger hat das Recht, die Mindeststandards entsprechend Vorinformation bzw. die verbindlichen Zusicherungen zu kontrollieren.
- Das Verkehrsunternehmen erstellt turnusmäßige Qualitätsberichte und übermittelt diese fristgerecht dem Aufgabenträger und der Genehmigungsbehörde.
- Bei Feststellung negativer Abweichungen von den Mindeststandards, kann der Aufgabenträger weiterführende Erläuterungen, Berichte oder Daten des Verkehrsunternehmens verlangen. Er kann weiterhin die Erarbeitung von Maßnahmen zur Qualitätssicherung einfordern (z. B. gemeinsame Arbeitsgruppe unter Einbindung der Genehmigungsbehörde).
- Bereitstellung von Daten an den Aufgabenträger:
 - Fahrplandaten (Soll-Daten) sind in einem mit dem Aufgabenträger abgestimmten, verwertbaren Format bereitzustellen, sodass eine Verwendung für die elektronische Fahrplanauskunft ermöglicht wird. Für die rechtzeitige Integration in den ÖV-Datenpool NRW beträgt die Mindestvorlaufzeit vier Wochen;
 - geplante einzusetzende Fahrzeuge
 - ggf. RBL-Daten zum Betriebsablauf (Echtzeitdaten), soweit RBL gefordert
 - ggf. Pünktlichkeitsstatistiken
 - ggf. Beschwerdemanagement
- Recht des Aufgabenträgers zur Durchführung von eigenen Verkehrserhebungen.
- Gegenseitiges Recht zur Abstimmung bzw. zu Verhandlungen über Leistungsänderungen.

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 und/ oder dem Aufgabenträger) 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 und
- Sanktionen bei (wiederholter bzw. permanenter) Nichterfüllung der Anforderungen (bei eigenwirtschaftlichen Verkehren Sanktionen ausschließlich durch Genehmigungsbehörde).

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

Hierzu zählen:

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

Bei nach Ausschreibung vergebenen Verkehrsleistungen (Verkehrsvertrag) werden zur Sanktionierung von den Aufgabenträgern schwerpunktmäßig Vertragsstrafen und Maluszah-
lungen vorgesehen. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren erfolgt die Sanktionierung durch die Genehmigungsbehörde. Hierzu ist insbesondere eine regelmäßige Information durch den Aufgabenträger über seine Kontrollergebnisse zielführend.

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 direkten Steuerung wesentlich geringer. Hier ist, soweit es nicht zu einer verbindlichen „Qualitätsvereinbarung“ kommt, die Genehmigungsbehörde unmittelbar zuständig.

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

eigenwirtschaftliche Verkehre (Genehmigungswettbewerb)	öffentliche Dienstleistungsaufträge (Direktvergaben bzw. nach Ausschreibung erfolgte Vergaben)
Qualitätsfestlegung	
Auflage der verbindlich zu erfüllende Leistungen und Qualitäten im Genehmigungsbescheid auf Basis des Antrages des siegreichen Verkehrsunternehmens (Hinweis: Nahverkehrsplan und/ oder Vorabbekanntmachung sind von der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen (§ 8, Absatz 3a PBefG)). Aufgabenträger erwartet Abschluss einer Qualitätsvereinbarung mit dem Genehmigungsinhaber. (Zielsetzung des AT: Qualitätsvereinbarung als verbindlicher Bestandteil des Antrages)	verbindliche Festlegung der Leistungen und Qualitäten in den Vergabeunterlagen (Vertrag zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen)
Qualitätskontrolle	
Aufgabenträger prüft Erfüllung der zugesicherten und verbindlich zu erfüllende Leistungen und Qualitäten laut Genehmigungsbescheid bzw. laut Qualitätszusage des Genehmigungsinhabers. Genehmigungsinhaber prüft die Qualität und legt die Ergebnisse dem Aufgabenträger offen, wenn dies im Genehmigungsantrag zugesichert wurde.	Direktvergabe: Aufgabenträger überwacht und dokumentiert kontinuierlich mit verschiedenen Instrumenten (siehe Tabelle 29) 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

■ **Tabelle 29: Instrumente der Qualitätskontrolle**

Was? Instrument	Wer? Zuständigkeit	Wie? Methode	Wann? Zeitpunkte Erfassung und Nachweise
Direkte Messung	Verkehrsunternehmen/ Genehmigungsinhaber	Auswertung der Daten aus kontinuierlichen Erfassungen des Verkehrsunternehmens (RBL, Zählsysteme) und Abgleich der Zielerfüllung anhand festgelegter Zielwerte: ■ Pünktlichkeit ■ Fahrtausfälle ■ Anschlusssicherheit (Pünktlichkeit an festgelegten Anschlussknoten) ■ Überlastung ■ Inanspruchnahme der „Mobilitätsgarantie NRW“ ■ Anteil Niederflurfahrzeuge an den durchgeführten Fahrten	■ Permanente Erfassung ■ Monatlicher Nachweis über Statusbericht
Offene Kontrolle	Aufgabenträger	■ unmittelbare Kontrolle der Leistungserfüllung durch vom Aufgabenträger autorisierte Personen ■ Das Verkehrsunternehmen wird kurzfristig mit Kontrollergebnis konfrontiert.	■ regelmäßige, möglichst turnusmäßige Durchführung ■ Rückmeldung an Verkehrsunternehmen zu den Kontrollergebnissen
Mystery Shopping / Profitester	Verkehrsunternehmen/ Genehmigungsinhaber (ggf. auch Aufgabenträger bei eigenwirtschaftlichen Verkehren)	■ objektive Messmethode ■ Fixierung von Zielwerten in den Vergabeunterlagen bzw. im Genehmigungsantrag ■ verdeckte Kontrolle der Leistungserfüllung durch (dem Verkehrsunternehmen) unbekannte Personen	■ Durchführung mindestens zweijährlich, möglichst jährlich ■ Erhebungen per Zufallsprinzip, stichprobenweise über das ganze Jahr und das Bedienungsgebiet verteilt (möglichst periodische oder kontinuierliche Erhebung)
Kundenzufriedenheitsbefragungen	Verkehrsunternehmen/ Genehmigungsinhaber (ggf. auch Aufgabenträger bei eigenwirtschaftlichen Verkehren)	■ Wahrnehmung der Dienstleistungs- und Servicequalität durch die Fahrgäste	■ Kundenzufriedenheitsbefragungen können z. B. über regelmäßige (jährliche) systematisierte Kundenbarometer erfolgen

Was? Instrument	Wer? Zuständigkeit	Wie? Methode	Wann? Zeitpunkte Erfassung und Nachweise
			■ Dokumentation in den jährlichen Qualitätsberichten
Kundenhinweise	Verkehrsunternehmen/ Genehmigungsinhaber	Kundenhinweise und Beschwerden sind keine objektiven Messgrößen, da sie nicht repräsentativ sind. Sie liefern jedoch wichtige Hinweise über Schwerpunkte der Nichterfüllung von Qualitäten. Kundenhinweise werden Bestandteil des Qualitätsmanagements, wenn diese vom Verkehrsunternehmen gegenüber dem Aufgabenträger offengelegt werden (z. B. überblickartige Darstellung im Qualitätsbericht)	■ Permanente Erfassung ■ Monatlicher Nachweis über Statusbericht (Auswertung in Kategorien)

7 Bestandsbewertung der Angebotsqualität

7.1 Bewertung der Erschließungsqualität

Zur Bewertung der Erschließungsqualität im Kreis Steinfurt dienen die in Kapitel 6.3.4 definierten Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche.

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

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

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

Größere Erschließungsdefizite wurden in folgenden Orten/ Ortsteilen festgestellt:

- Altenberge (Gewerbegebiet West, Randbereiche, Wohngebiet nord-westlich vom Bahnhof),
- Hörstel (Gewerbegebiet Ost, Wohngebiet im westlichen Bereich sowie Randbereiche in Bevergern, Birgte, Dreierwalde, Riesenbeck),
- Ibbenbüren (Gewerbegebiet Schafberg Randbereiche sowie Siedlungsbereiche im Westen bzw. Süden von Laggenbeck und Püsselbüren),
- Ladbergen (Randbereiche, Wohngebiet im südlichen Siedlungsbereich des Kernortes),
- Laer (Randbereiche, Wohngebiet im südlichen Bereich),
- Neuenkirchen (Wohngebiet im nord-westlichen, süd-westlichen und östlichen Bereich, kleinerer zusammenhängender Siedlungsbereich „Landersum“ sowie östlicher Siedlungsbereich in Sankt Arnold),
- Nordwalde (Wohngebiet im nord-westlichen, süd-westlichen und östlichen Bereich),
- Tecklenburg (Randbereiche, Wohngebiet Ortsmitte),
- Westerkappeln (Wohngebiet nördlicher, süd-östlicher und süd-westlicher Bereich),

- Wettringen (Wohngebiet im nördlichen und südlichen Bereich sowie Randbereich in Tie-Esch).

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

Die Analyse der nicht bzw. unzureichend erschlossenen Gebiete im Kreisgebiet zeigt nur in wenigen Teilbereichen eine Defizitprägung, die mit einem gewissen Handlungsbedarf im regionalen Verkehr bewertet werden kann. Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes werden im Einzelfall Lösungsvorschläge unterbreitet, sofern diese verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll zu realisieren sind.

Für viele Bereiche ist eine eigenständige ÖPNV-Anbindung im regionalen Verkehr jedoch wirtschaftlich oft nicht darstellbar. Hier sollte geprüft werden, ob und welche Möglichkeiten es gibt, mit alternativen und ergänzenden Mobilitätsangeboten die Erschließung zu verbessern (siehe Kapitel 10 und 12 -> Teil II des NVP).

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

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

7.2 Bewertung der Bedienungsqualität

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

Hinweis:

Aufgrund der Ortsferne der Bahnhöfe (Entfernung ab ca. 1 km) zum zentralen Siedlungsbereich werden bei regionalen Verbindungen mit Bezug zu den Städten und Gemeinden Lengrich, Ochtrup, Greven, Nordwalde und Altenberge jeweils zwei Untersuchungen durchgeführt (Referenzhaltestelle am Bahnhof und im Zentrum). Im Nachbarortsverkehr (z. B. Altenberg – Steinfurt, Altenberge – Münster, Metelen – Steinfurt, Nordwalde – Altenberge etc.) wird jeweils die zentrale Haltestelle im Ortskern als Referenz für die Verbindung angenommen. Aufgrund der meist vergleichsweise geringen Entfernung zwischen den benachbarten Orten im Kontext mit der Entfernung der Bahnhöfe zum Ortskern der o. g. Kommunen ist die SPNV-Nutzung auf den betreffenden Relationen voraussichtlich vergleichsweise gering.

Ergebnisse – Zusammenfassende Darstellung

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

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

Defizite in der Bedienungsqualität resultieren in erster Linie aus der infolge eines veränderten Mobilitätsverhaltens erfolgten Ausweitung der Verkehrszeiten gegenüber dem NVP 2005. Diese sind in unterschiedlicher Ausprägung weitgehend flächendeckend über das gesamte Kreisgebiet verteilt erkennbar. Es ergibt sich ein konkreter Handlungsbedarf, für den in der Maßnahmenkonzeption des NVP Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.

■ Karte 7: Defizite in der Bedienungsqualität – Abweichungen von den definierten Standards zur Bedienungsqualität

Bedienungsangebot auf Relationen der Kategorie Achse

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

Aufgrund eines nichtdurchgängigen 30-Minuten-Taktes in der HVZ auf der SPNV-Linie RB64, weist der Korridor Münster – Nordwalde – Steinfurt – Ochtrup – Gronau gegenüber dem definierten Bedienungsstandard einzelne Defizite auf. Geplant ist die Elektrifizierung und punktuell ein zweigleisiger Ausbau zur Ermöglichung des Begegnungsverkehrs bei erhöhter Taktdichte. Mittelfristig ist eine Ausweitung des Angebotes auf der Linie RB64 tagesdurchgängig auf einen 30-Minuten-Takt geplant.

Auf den SchnellBus- sowie RegioBus-Linien wird meist ein durchgängiger 60-Minuten-Takt mit einzelnen Verstärkerfahrten in der HVZ vorgehalten, so dass auf weiteren als Achse definierten Relationen, wie beispielsweise Mettringen – Westerkappeln – Osnabrück, einzelne Defizite in der HVZ bestehen. Aufgrund von fehlenden Fahrten in den zeitlichen Randlagen an Samstagen sowie dem in der Regel vorgehaltenen 120-Minuten-Takt an Sonn- und Feiertagen, weisen diese Relationen hinsichtlich der definierten Bedienungsqualität häufig Defizite am Wochenende auf.

Erläuterung der nachfolgenden Tabelle:

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

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

Rheine – Emsdetten – Greven – Münster

bestimmende Linie: RB65, RE15, RE7, IC

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

Greven (Zentrum) – Münster

bestimmende Linie: R51, 172/250-RB65/ RE15/ RE7, N9 (zusätzliche Busanbindung Innenstadt über diverse Linien: 257, 161, 251)

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

Rheine – Osnabrück

bestimmende Linie: RB61, RE60, IC

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

Ibbenbüren – Osnabrück

bestimmende Linie: RB61, RE60 (IC)

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

Steinfurt (Burgsteinfurt) – Münster

bestimmende Linie: RB64 (N5)

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

Steinfurt (Burgsteinfurt) – Gronau

bestimmende Linie: RB64

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

Nordwalde (Bahnhof) – Münster

bestimmende Linie: RB64

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

Nordwalde (Zentrum) – Münster

bestimmende Linie: R73, N5 (177, 172/178-RB64)

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

Altenberge (Zentrum) – Münster

bestimmende Linie: (RB64,) R72, R73, N5 (R73/ R72/ T89-RB64, 771-N9, RB64-N5); (grundsätzlich fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs von Altenberge (ca. 1,4 km))

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

Lotte – Osnabrück

bestimmende Linie: R31

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

Mettingen – Osnabrück

bestimmende Linie: S10 (R24-RB61)

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

Westerkappeln – Osnabrück

bestimmende Linie: S10, R11, N19

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

Bedienungsangebot auf Relationen der Kategorie Hauptverbindung

Das Bedienungsangebot auf den Relationen der Kategorie **Hauptverbindungen** ist insbesondere an Werktagen als gut zu bezeichnen. An Werktagen liegen Defizite in erster Linie in Tagesrandlagen der SVZ vor. Weitere systematische Defizite bestehen am Wochenende und Feiertagen. An Samstagen sind die Defizite in erster Linie bedingt durch die frühzeitige Ausdünnung des Angebotes in den frühen Nachmittagsstunden sowie fehlenden Fahrten in zeitlichen Randlagen. Auch an Sonn- und Feiertagen sind die Defizite hauptsächlich in Tagesrandlagen. Darüber hinaus weisen einzelne RegioBus-Linien sonn- und feiertags nur einzelne Fahrtenpaare auf (z. B. R26) bzw. es wird kein Angebot vorgehalten (z. B. R785).

■ Tabelle 31: Bedienungsqualität auf Hauptverbindung im Kreis Steinfurt (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards

Rheine – Salzbergen

bestimmende Linie: RB61, RE15

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

Rheine – Schüttorf

bestimmende Linie: RB61

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

Rheine – Emsbüren

bestimmende Linie: RE15

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

Rheine – Ibbenbüren

bestimmende Linie: RB61, RE60

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

Ochtrup (Bahnhof) – Münster

bestimmende Linie: RB64

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

Ochtrup (Zentrum) – Münster

bestimmende Linie: 182/174-RB64) (grundsätzlich fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt von Ochtrup (ca. 1 km))

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

Ochtrup (Bahnhof) – Gronau

bestimmende Linie: RB64

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

Ochtrup (Zentrum) – Gronau

bestimmende Linie: 182, 174, 182-RB64 (grundsätzlich fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt von Ochtrup
(ca. 1 km)

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

Lengerich (Bahnhof) – Osnabrück

bestimmende Linie: RB66

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

Lengerich (Zentrum) – Osnabrück

bestimmende Linie: R45/R46-RB66 (143/ 146/ T40-RB66)

	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		H	H	X			
So+Fei					H	H										R		

Lengerich (Bahnhof) – Münster

bestimmende Linie: RB66

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

Lengerich (Zentrum) – Münster

bestimmende Linie: R45/R46-RB66 (143/ 146/ 147/ T40-RB66)

	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		H	H	X			
So+Fei						H	H									R		

Recke – Ibbenbüren

bestimmende Linie: R26 (T12-R27, S10-R24/ R20, N28-N19)

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

Recke – Mettingen

bestimmende Linie: S10

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

Mettingen – Ibbenbüren

bestimmende Linie: R20, R24 (124, S10-R26)

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

Mettingen – Westerkappeln

bestimmende Linie: S10, N19

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

Ibbenbüren – Tecklenburg – Lengerich (Zentrum)

bestimmende Linie: R45

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

Lengerich (Zentrum) – Lienen

bestimmende Linie: R46

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

Lengerich (Zentrum) – Ladbergen

bestimmende Linie: R51

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

Ladbergen – FM0

bestimmende Linie: X150, R51

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

FM0 – Saerbeck

bestimmende Linie: S50

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

Saerbeck – Ibbenbüren

bestimmende Linie: S50 (R61-S50 mit Weiterfahrt Saerbeck Friedhof)

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

Saerbeck – Greven (Zentrum)

bestimmende Linie: R61, Ng

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

Greven (Zentrum) – FMO

bestimmende Linie: R51 (R61-S50)

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

FMO – Münster

bestimmende Linie: S50 (R51, D50)

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

Greven (Bahnhof) – Rheine

bestimmende Linie: RE7, RE15, RB65

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

Greven (Zentrum) – Rheine

bestimmende Linie: 250-RE7/RE15/RB65, zusätzliche Busanbindung Innenstadt über diverse Linien: 172, 257, 161, 251)

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

Rheine – Steinfurt (Burgsteinfurt)

bestimmende Linie: R80 (182-R80, R75- RB65)

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

Steinfurt (Burgsteinfurt) – Emsdetten

bestimmende Linie: R75

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

Steinfurt (Burgsteinfurt) – Altenberge (Zentrum)

bestimmende Linie: R73, RB64-R73 (kürzere Reisezeit), N5 (T89-RB64)

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

Steinfurt (Burgsteinfurt) – Horstmar

bestimmende Linie: R81

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

Horstmar – Ahaus

bestimmende Linie: S70/S71

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

Horstmar – Coesfeld

bestimmende Linie: R81

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

Horstmar – Laer – Münster

bestimmende Linie: S70/S71, N6 (772-R72, R73-772)

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

Bedienungsangebot auf Relationen der Kategorie Grundverbindung

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

Vermehrte Defizite sind auf der Relation Wettringen – Ochtrup vorzufinden. Ochtrup ist weder an das SchnellBus- noch an das RegioBus-Netz angebunden. Das Angebot der in Ochtrup verkehrenden Linien beschränkt sich größtenteils auf einzelne Fahrten an Werktagen. Die Relation Hopsten – Rheine weist am Wochenende richtungsbezogene Defizite auf, die durch eine mangelnde Verbindung beider Orte bedingt sind. Während die Relation an Werktagen zu den maßgeblichen Verkehrszeiten durch die Linie 190 direkt bedient wird, existiert an Samstagen lediglich die Verbindung R27-RB61, die in Richtung Rheine eine Wartezeit von bis zu 32 Min. erfordert.

■ Tabelle 32: Bedienungsqualität auf Grundverbindung im Kreis Steinfurt (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards

Steinfurt – Laer

bestimmende Linie: RB64-T89 (187, R81-S70/S71)

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

Neuenkirchen – Wettringen

bestimmende Linie: R80

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

Wettringen – Ochtrup (Zentrum)

bestimmende Linie: 182

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

Metelen (Zentrum) – Metelen (Metelen Land Bf.)

bestimmende Linie: T17 (171)

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

Metelen (Zentrum) – Steinfurt (Burgsteinfurt)

bestimmende Linie: T17 (171)

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

Steinfurt (Burgsteinfurt) – Nordwalde (Zentrum)

bestimmende Linie: R73 (RB64-R73 mit kürzerer Reisezeit), N5, (RB64-172)

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

Nordwalde (Zentrum) – Altenberge (Zentrum)

bestimmende Linie: R73, N5

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

Nordwalde (Zentrum) – Greven (Zentrum)

bestimmende Linie: 172

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

Emsdetten – Saerbeck

bestimmende Linie: R62

	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+Fei						kein Angebot												

Emsdetten – Ibbenbüren

bestimmende Linie: RB65-RB61, RE15-RE60

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

Ibbenbüren – Lotte

bestimmende Linie: R30

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

Ibbenbüren – Westerkappeln

bestimmende Linie: R24-S10 (über Mettingen Schultenhof), N19, R20-S10 (über Mettingen Schultenhof)
mit bis zu 20 Min. Wartezeit

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

Ibbenbüren – Hopsten

bestimmende Linie: R27 (R26-T12)

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

Hopsten – Rheine

bestimmende Linie: R27-RB61 (über Ibbenbüren bis ca. 7 Min. Wartezeit), 190 (einzelne Fahrten)

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

Hopsten – Recke

bestimmende Linie: T12

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

Bedienungsangebot auf Relationen der Kategorie Ergänzungsverbindung

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

Vermehrte Defizite bestehen entlang der Relation Ochtrup – Metelen. Das ÖPNV-Angebot in Ochtrup beschränkt sich größtenteils auf einzelne Fahrten an Werktagen.

■ **Tabelle 33: Bedienungsqualität auf Ergänzungsverbindung im Kreis Steinfurt (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards**

Metelen (Zentrum) – Heek

bestimmende Linie: T17

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

kein Angebot

Ochtrup (Zentrum) – Metelen (Zentrum)

bestimmende Linie: BB Metelen (L800, 174-T17)

	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			R						
Sa																		
So+Fei																		

Lengerich (Zentrum) – Lotte

bestimmende Linie: R41

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

kein Angebot

Überbedienung / Überschreitung der Standards:

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

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

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

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

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

7.3 Bewertung der Verbindungsqualität und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

7.3.1 Bewertung der Verbindungsqualität

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

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

Reisezeit

Relationen, mit Defiziten bei der Reisezeit wurden zusammenfassend in der Karte 8 dargestellt. Im Einzelnen sind dies:

- Lotte – Osnabrück (Achse),
- Steinfurt, Burgsteinfurt – Altenberge (Hauptverbindung),
- Ibbenbüren – Westerkappeln (Grundverbindung).

Auf der erstgenannten Relation überschreitet das festgestellte Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV trotz direkter Linienführung leicht die im Anforderungsprofil definierten Zielwerte. Auch entlang der Relation Steinfurt, Burgsteinfurt – Altenberge können die Anforderungen zum Reisezeitverhältnis mit der die Innenstadt direkt erschließenden Linie R73 nicht eingehalten werden. Bei Nutzung des SPNV wird jedoch das definierte Reisezeitverhältnis eingehalten. Der Fußweg vom Altenberger Ortskern zum Bahnhof beträgt etwa 1,5 km. Für beide Relationen kann trotz festgestelltem leichten Defizit jedoch kein direkter Handlungsbedarf abgeleitet werden. Die Reisezeit ist in der Wegeführung begründet.

Aufgrund der fehlenden Direktverbindung und somit Umsteigeerfordernis zwischen Westerkappel und Ibbenbüren (S10-R24) wird auch hier der Zielwert des Reisezeitverhältnisses leicht überschritten.

Erreichbarkeit des nächstgelegenen Oberzentrums aus den Mittelzentren

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

Die Anforderung an die Umsteigefreiheit wird lediglich aus den zentralen Siedlungsbereichen von Lengerich (an Osnabrück) und Ochtrup (an Münster) aufgrund der Ortsrandlage der Bahnhöfe nicht erfüllt (vgl. Tabelle 34). Ausgehend von den Bahnhöfen besteht jedoch auch für diese beiden Städte eine Direktanbindung an die nächstgelegenen Oberzentren, so dass im Hinblick auf die Erfüllung der Reisezeit hier sowohl die Anbindung aus dem Kernbereich als auch die Anbindung ab Bahnhof untersucht wird. Aufgrund der Ortsferne des Bahnhofs werden auch für Greven jeweils zwei Untersuchungen durchgeführt (Bahnhof und ZOB/Rathaus).

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

■ **Tabelle 34: Erreichbarkeit des nächstgelegenen Oberzentrums aus den Mittelzentren – Darstellung der Relationen, die die Anforderungen nicht bzw. nicht vollständig erfüllen**

Relation	Reisezeit ÖPNV (Min.)	Linien	Umstiege	Bewertung (<i>grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen</i>)
Lengerich, Feuerwehrhaus – Münster, Hbf.	00:42	R45-RB66	1	Prüfauftrag: Verringerung der Reisezeit durch Verbesserung der Anschlusssituation. Aber: Die Anschlusssituation am Bahnhof Lengerich ist aktuell für alle Richtungen weitgehend optimiert. Eine Verschiebung der Fahrplanlage einer Linie bedingt an anderer Stelle Verschlechterungen der Situation.
Münster, Hbf. – Lengerich, Feuerwehrhaus	00:42	RB66-R45	1	Prüfauftrag: Verringerung der Reisezeit durch Verbesserung der Anschlusssituation. Aber: Die Anschlusssituation am Bahnhof Lengerich ist aktuell für alle Richtungen weitgehend optimiert. Eine Verschiebung der Fahrplanlage einer Linie bedingt an anderer Stelle Verschlechterungen der Situation.
Ochtrup, ZOB – Münster, Hbf.	~ 01:15	182-RB64	1	Prüfauftrag: Verringerung der Reisezeit durch Verbesserung der Anschlusssituation
Münster, Hbf. – Ochtrup, ZOB/ Prof.-Gärtner-Str.	~ 01:13	174-RB64 (über Burgsteinfurt)	1	Prüfauftrag: Verringerung der Reisezeit durch Verbesserung der Anschlusssituation

Erreichbarkeit des nächstgelegenen Oberzentrums aus den Grundzentren

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

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

Erreichbarkeit der Mittelzentren im Kreis Steinfurt untereinander

Untersucht wurden Verbindungen zwischen einzelnen Mittelzentren des Kreises, welche aufgrund der verkehrlichen Verflechtungen untereinander eine gewisse Relevanz aufweisen. Diese Verbindungen sind insgesamt als gut zu bewerten, lediglich die Anbindung zwischen Ochtrup und Rheine sowie zwischen Ochtrup und Steinfurt weist je nach Fahrtbeziehung teilweise vergleichsweise lange Reisezeit auf.

Eine im ÖPNV vergleichsweise unattraktive Verbindung weist außerdem die Relation zwischen den Innenstädten von Steinfurt, Burgsteinfurt und Greven auf. Aufgrund der bestehenden moderaten verkehrlichen Verflechtungen wird hier jedoch kein Handlungsbedarf gesehen.

Alle übrigen untersuchten Relationen sind als gut zu bewerten, die Mittelzentren sind untereinander i. d. R. in weniger als einer Stunde Reisezeit zu erreichen.

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

Verbindung der Ortsteile mit > 1.500 Einwohnern mit dem nächstgelegenen Mittelzentrum

Laut Anforderungsprofil (Kapitel 6.3.6) ist eine Verbindung der Ortsteile mit > 1.500 Einwohnern mit dem nächstgelegenen Mittelzentrum innerhalb von 45 Minuten mit maximal einem Umstieg zu gewährleisten. Diese Zielwerte werden für alle Ortsteile erreicht, es bestehen keine Defizite. Für die Ortsteile Büren und Wersen (Gemeinde Lotte) wurde aufgrund der geografischen Lage die Verbindung zu dem Oberzentrum Osnabrück untersucht.

Karte 8 enthält eine Zusammenfassung der Abweichungen von den definierten Bedienungs- und Verbindungsstandards.

- **Karte 8: Abweichungen von den definierten Standards zur Bedienungs- und Verbindungsqualität (Mo-Fr) – Zusammenfassung**

7.3.2 Bewertung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Kreis Steinfurt

Verbindung der Ortsteile mit > 1.500 Einwohnern an ihren Hauptort

Kriterien zur Bewertung einer ausreichenden Anbindung der Ortsteile an ihren Hauptort sind das Vorhandensein einer regelmäßigen Anbindung an den Hauptort in Hin- und Rückrichtung von Montag bis Freitag zur Erreichbarkeit der Schul-, Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorte, sowie ein Grundangebot am Samstag, um auch hier die Erreichbarkeit der Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorte zu gewährleisten. Sofern die Ortsteile nicht direkt an das regionale ÖPNV-Netz angeschlossen sind, soll an den im Hauptort festgelegten Referenzhaltestellen eine Anschlussmöglichkeit bestehen.

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

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

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

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

■ **Tabelle 35: Anbindung der Ortsteile > 1.500 Einwohner an ihren Hauptort – Darstellung der Relationen, die im Hinblick auf die Anbindung an den Hauptort Defizite aufweisen**

Dorf/ Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung der Anbindung Mo-Fr und Sa (<i>grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen</i>)
Hörstel		
Bevergern, Apotheke	Hörstel, Marktplatz Linie T60: Mo-Fr T60 (05/06-18/19 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Angebot nach Rheine, Bustreff/ Bf. Linie R93: Mo-Fr T60 (05/06- 19/20 Uhr), Sa T60 (07/08- 15/16 Uhr), kein Angebot So+Fei Linie R93 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Rheine Bustreff/ Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des regionalen ÖPNV sowie über Bevergern, Apotheke mit Anschluss an weitere Linien des regionalen	Fehlendes Angebot am Samstag zum Hauptort, jedoch ausreichende Anbindung zum Mittelzentrum ► kein konkreter Handlungsbedarf

Dorf/ Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung der Anbindung Mo-Fr und Sa (<i>grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen</i>)
	ÖPNV	
Dreierwalde, Post	Hörstel, Marktplatz Keine Anbindung zum Hauptort Angebot nach Rheine, Bustreff/ Bf. Linie 190: Mo-Fr T60/T120, Sa und So+Fei kein Angebot Linie 190 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Rheine Bustreff/ Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des regionalen ÖPNV sowie über Hopsten, Bunte Straße/ Rathaus mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV	Keine Anbindung zum Hauptort, Anbindung zum Mittelzentrum nicht ausreichend ► Prüfen: Aufwerten der Linie 190
Lotte		
Büren, Gartenstr.	Lotte, Sparkasse Linie 137: Mo-Fr EF Schulverkehr (07, 14, 16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Osnabrück, Neumarkt Linie R11: Mo-Fr T20(T15/T30) (05- 22/23 Uhr), Sa T30/T60 (05/06-18/19 Uhr), So+Fei T60 (08/09- 18/19 Uhr) Linie R11 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Westerkappeln, Friedhof mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV	Keine ausreichende Anbindung zum Hauptort, jedoch ausreichende Anbindung zum Oberzentrum ► kein konkreter Handlungsbedarf
Wersen, Rathaus	Lotte, Sparkasse Linie 136: Mo-Fr EF Schulverkehr (07, 13, 14, 15, 16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie 137: Mo-Fr EF Schulverkehr (07, 14, 16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie 223/T223: Mo-Fr TaxiBus-Fahrten in T60 (14/15-19/20 Uhr) sowie Verstärkerfahrten mit 223 Schulverkehr (ab 06/07 zwischenzeitlich), Sa und So+Fei kein Angebot Osnabrück, Neumarkt Linie R11: Mo-Fr T20(T15/T30) (05- 22/23 Uhr), Sa T30/T60 (05/06-18/19 Uhr), So+Fei T60 (08/09- 18/19 Uhr) Linie R11 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Westerkappeln, Friedhof mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV	Keine ausreichende Anbindung zum Hauptort, jedoch ausreichende Anbindung zum Oberzentrum ► kein konkreter Handlungsbedarf

Dorf/ Ortsteil mit Referenzhaltestelle	Anbindung an Hauptort mit Referenzhaltestelle	Bewertung des Anbindung Mo-Fr und Sa (<i>grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen</i>)
Neuenkirchen		
Sankt Arnold, Sepp-Herber-Str.	Neuenkirchen, Feldhof Linie R80: Mo-Fr EF (05/07-10, 18 Uhr) über Sankt Arnold, Sa und So+Fei keine Fahrten über Sankt Arnold BürgerBus: Di-Fr T90 (08-11 Uhr) und Mo-Fr T90 (13-16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie R80 verkehrt über die Verknüpfungspunkte Rheine, Bf. und Burgsteinfurt, Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des regionalen ÖPNV	Fehlendes Angebot am Samstag zum Hauptort ► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung von weiteren Fahrten Mo-Fr. sowie eines Grundangebotes am Samstag (Die Zuständigkeit liegt aufgrund der innerörtlichen Erschließungsfunktion bei der Kommune)
Tecklenburg		
Leeden, Feuerwehrhaus	Tecklenburg, Stadt Keine Anbindung zum Hauptort Angebot nach Lengerich, Feuerwehrhaus Linie R41: Mo-Fr T60 (06/07-18/19 Uhr), Sa T60 (07/08-16/17 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie R41 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Lengerich, Feuerwehrhaus mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV	Keine Anbindung zum Hauptort, jedoch ausreichende Anbindung zum Mittelzentrum ► kein konkreter Handlungsbedarf

ÖPNV-Anbindung der Krankenhäuser

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

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

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

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

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

■ **Tabelle 36: Kliniken und Krankenhäuser mit Defiziten in der ÖPNV-Anbindung**

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Maria-Josef-Hospital Greven Greven	Haltestelle Krankenhaus-MJH (< 50 m; ca. 500 m bis zum ZOB/ Rathaus) Linie 250a: Mo-Fr T60 mit Verstärkern (06-19 Uhr) Sa T60 (08-14 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie 253(nur Richtung Schmedehausen-Greven): Mo-Fr T120 als TaxiBus (08-18 Uhr), Sa T120 als TaxiBus(08-12 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie 255: Mo-Fr T120 als TaxiBus (09-17 Uhr), Sa T120 als TaxiBus (09-13 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie 256: Mo-Fr T120 als TaxiBus (08-18 Uhr), Sa T120 als TaxiBus (08-12 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie 257: Mo-Fr T120 als TaxiBus (09-19 Uhr), Sa T120 als TaxiBus (09-13 Uhr), So+Fei kein Angebot Alle Linien verkehren über den Verknüpfungspunkt Greven, ZOB/ Rathaus mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV	► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Ausweitung des Fahrtenangebotes am Samstag sowie zur Einrichtung eines Fahrtenangebots am Sonntag im Ortsbus-Verkehr
HELIOS Klinik Lengerich Lengerich	Haltestelle Helios Klinik Lengerich – (< 50 m) Linie T40: Mo-Fr T60 (08/07-18/17 Uhr), Sa T60 (08-13 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie T40 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Lengerich, Feuerwehrhaus mit Anschluss an weitere Linien des regionalen ÖPNV sowie über den Verknüpfungspunkt Lengerich, Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des regionalen ÖPNV	► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines Fahrtenangebots am Sonntag
LWL-Klinik Lengerich Lengerich	Haltestelle LWL-Klinik (ca. 300 m; ca. 800 m bis Feuerwehrhaus) Linie R41: Mo-Fr T60 (06/07 und 18/19 Uhr), Sa T60 (07/08-16/17 Uhr), So+Fei kein Angebot Weitere Linien im Schulverkehr mit EF von Mo-Fr (Linien 141, 149). Linie R41 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Lengerich, Feuerwehrhaus mit Anschluss an weitere Linien	► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines Fahrtenangebots am Sonntag

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
	des regionalen ÖPNV.	
Pius-Hospital Ochtrup Ochtrup	Haltestelle Krankenhaus (< 50 m; ca. 650 m bis zum ZOB) Linie BB: Stadtverkehr Ochtrup Mo-Fr EF (14, 16 Uhr) und Di-Fr EF (08-12 Uhr), Langenhorst/ Welbergen Mo und Mi (15, 17 Uhr), Ochtrup/Wester Di (15, 17 Uhr) Ochtrup/ Oster Do (15, 17 Uhr), Oster- und Kommunalfriedhof Fr (15 Uhr); Sa und So+Fei kein Angebot Haltestelle Becker (ca. 200 m) Linie 182: Mo-Fr EF/T60 (05-11, 13-16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie BB: Stadtverkehr Ochtrup Mo-Fr EF (14, 16 Uhr) und Di-Fr EF (08-12 Uhr), Langenhorst/ Welbergen Mo und Mi (15, 17 Uhr), Ochtrup/Wester Di (15, 17 Uhr) Ochtrup/ Oster Do (15, 17 Uhr), Oster- und Kommunalfriedhof Fr (15 Uhr); Sa und So+Fei kein Angebot Linie BBM: Di-Fr EF (09-18 Uhr), Mo, Sa und So+Fei kein Angebot Weitere Linien im Schulverkehr mit EF von Mo-Fr (Linien 174, L800)	► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines regelmäßigen Angebotes von Montag bis Freitag und eines Grundangebotes am Wochenende
Krankenhaus Steinfurt, Borghorst	Haltestelle Krankenhaus (< 50 m) Linie B2: Mo kein Angebot, Di-Fr T120 (09/10-17 Uhr), Sa T120 (09/10-11/12 Uhr), So+Fei kein Angebot Haltestelle Kirche (ca. 300 m) Linie R73: Mo-Fr T60 mit Verstärkern (05/06-22/00 Uhr), Sa T60/T120 (06/07-16/17 Uhr; zusätzliche Fahrten im Spätverkehr mit N5), So+Fei T120 (09-22 Uhr) Linie R75: Mo-Fr T60 mit Verstärkern (06-18 Uhr), Sa T60 (06-14 Uhr), So+Fei kein Angebot Weitere Linien im Schulverkehr mit EF von Mo-Fr (Linien 156, 172, 177, 178 (mit EF am Sa)). Linien B2, R73 und R75 verkehren über den Verknüpfungspunkt Burgsteinfurt Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV.	► aufgrund der überregionalen Bedeutung des Krankenhausstandortes Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung von zusätzlichen Fahrten Mo-Fr sowie Schaffen eines Grundangebotes am Wochenende

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

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

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

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

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

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

■ **Tabelle 37: Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 400 Arbeitsplätzen mit Defiziten in der ÖPNV-Anbindung**

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (<i>grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen</i>)
Gewerbegebiet West Altenberge	Haltestelle P+R-Platz (ca. 1,4 km) Linie T89: Mo-Fr T60 (06-19/20 Uhr), Sa T60 (06-14 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie S70/S71: Mo-Fr T30/T60 (06-19/20 Uhr), Sa T60 (06-18 Uhr), So+Fei T60 (08-20 Uhr); Mo-Sa zusätzliche Fahrten im Spätverkehr mit 772 (Richtung Ahaus), R73 bzw. N6 (von Sa auf So+Fei) Weitere Linien im Schulverkehr mit EF von Mo-Fr (Linien 771 (mit EF am Sa), 772 (mit EF am So+Fei), R72) Haltestelle Lindenstraße (ca. 1,1 km) Linie T89: Mo-Fr T60 (06-19/20 Uhr), Sa T60 (06-14 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie R72: Mo-Fr T60 (07/08-18 Uhr), Sa T60(T120) (09-17/19 Uhr), So+Fei T120 (11/12-15/18 Uhr) Weitere Linien im Schulverkehr mit EF von Mo-Fr (Linien 178, 771 (mit EF am Sa),	Keine Haltestelle in direkter Nähe ► Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots oder einer zusätzlichen Haltestelle

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (<i>grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen</i>)
	772 (mit EF am So+Fei)). Linie T89 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Altenberge Bahnhof mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV	
Industriegebiet Süd, westlich der Bahn Emsdetten	Haltestelle Blumenstraße (<50 m bis Südring, ca. 1,4 km bis Gutenbergstr.) Linie BB1: Mo-Fr T120 (08-18/19 Uhr), Sa T120 (10-18/19 Uhr), So+Fei T120 (12-18 Uhr) Linie BB2: Mo-Fr T60 (09-11 Uhr, 14-16 Uhr), Sa T60 (9-11 Uhr), So+Fei kein Angebot Linien BB1 und BB2 verkehren über den Verknüpfungspunkt Emsdetten Bahnhof mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV	► Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots oder einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Gutenbergstr. ► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten Mo-Fr vor 08 Uhr
Industriegebiet Süd, östlich der Bahn Emsdetten	Haltestelle Sportlerklause (ca. 550 m bis Hollefeldstr., ca. 1 km bis Wilmersstr.) Linie C1: Mo-Fr T60 (zwischen 12 und 14 Uhr T120 und um 14 Uhr T30) (08-17 Uhr), Sa T60 (09-12 Uhr), So+Fei kein Angebot Weitere Linien im Schulverkehr mit EF von Mo-Fr (Linie 260) C1 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Emsdetten Bahnhof mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV	► Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots oder einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Wilmersstr. ► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten Mo-Fr vor 08 und nach 17 Uhr
Gewerbegebiet West nördlicher Bereich Emsdetten	Haltestelle Wildgrund (bis ca. 1 km) Linie C1: Mo-Fr T60 (zwischen 11 und 15 Uhr T120) (08-17 Uhr), Sa T60 (09-11 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie verkehrt über den Verknüpfungspunkt Emsdetten Bahnhof mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV Weitere Haltestellen in fußläufiger Erreichbarkeit von etwa 400 m Entfernung (Haltestellen Westumer Lansstr., Venneweg 108, Silberweg) mit Einzelfahrten im Schulverkehr	► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines vertakteten Fahrtenangebots Mo-Fr (mind. zwischen 06 und 08 Uhr sowie 15 und 19 Uhr) ► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Sicherstellung des Angebots in den Schulferien

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Gewerbegebiet West, südlicher Bereich Emsdetten	Haltestelle Sozialkaufhaus (bis ca. 400 m) Linie BB2: Mo-Fr T60 (09-11 Uhr, 14-16 Uhr), Sa T60 (9-11 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie verkehrt über den Verknüpfungspunkt Emsdetten Bahnhof mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV. Weitere Haltestellen in fußläufiger Erreichbarkeit von etwa 400 m Entfernung (Haltestellen Abzw. Habichtshöhe, Brookweg) mit Einzelfahrten im Schulverkehr	► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten Mo-Fr vor 08 und nach 16 Uhr bzw. Sicherstellung des Angebotes in den Schulferien (an Haltestelle Abzw. Habichtshöhe und Brookweg) ► Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots (an Haltestelle Sozialkaufhaus)
Fa. Fiege Mega-Center (Logistikunternehmen) Hörstel	Haltestelle Uffeln, Bf. (Ibbenbüren) (bis ca. 1,8 km) Linie T28: Mo-Fr T60 (06-18 Uhr), Sa T60 (07-15 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie T28 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Ibbenbüren Busbf./ Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV. Weitere Linien im Schulverkehr mit EF von Mo-Fr (Linien 128, 228, 237, 240) Haltestelle Oststr. (bis ca. 1,9 km) Linie 293 mit Einzelfahrten im Schulverkehr (Mo-Do(Fr) 08, 13-16 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot	Keine Haltestelle in direkter Nähe ► Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots
Fa. Bischof und Klein Lengerich	Haltestelle Badeanstalt (ca. 350 m) Linie T40: Mo-Fr T60 (07/08-17/18 Uhr), Sa T60 (08-13 Uhr), So+Fei kein Angebot Weitere Linien im Schulverkehr mit EF von Mo-Fr (Linien 147, 245) Haltestelle Bahnhof (ca. 1,5 km) Linie T40: Mo-Fr T60 (07/08-17/18 Uhr), Sa T60 (08-13 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie R45: Mo-Fr T60 mit Verstärkern (06-19/20 Uhr), Sa T60(T120) (06-16/19 Uhr), So+Fei T120 (09/11-17/19 Uhr) Linie R46: Mo-Fr T60 mit Verstärkern (Taktspünge) (06-19/20 Uhr), Sa T60(T120) (07-16/18 Uhr), So+Fei T120 (09/11-19 Uhr) Linie RB66: Mo-Fr T30/T60 (05-23 Uhr), Sa T60 (06-01 Uhr), So+Fei T60 (07-01	► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten Mo-Fr vor 07 und nach 18 Uhr ► Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots am Bahnhof

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
	Uhr) Weitere Linien im Schulverkehr mit EF von Mo-Fr (Linien 143, 146, 147) Alle Linien verkehren über den Verknüpfungspunkt Lengerich Bahnhof mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV sowie über den Verknüpfungspunkt Lengerich Feuerwehrhaus mit Anschluss an weitere Linien des ÖPNV	
Gewerbegebiet Lienen	Haltestelle Mersch (ca. 300 m bis 1 km) Linie T46: Mo-Fr kein Angebot, Sa EF (15/16, 16/18 Uhr), So+Fei T120 (09/11-17/19 Uhr)	► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines Fahrtenangebots Mo-Fr (mind. zwischen 06 und 08r sowie 15 und 19 Uhr)
Gewerbegebiet Süd Neuenkirchen	Haltestelle Claas (bis ca. 800 m) Linie 185: Mo-Fr EF (06, 09 Uhr (16 Uhr im Schulv., 14 Uhr am Fr, 17 Uhr Mo-Do im Schulv.), Sa und So+Fei kein Angebot Linie R80 (verkehrt nur vereinzelt über die Haltestelle Clas): Mo-Fr EF (05, 07-08, 10, 18 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Weitere Linien im Schulverkehr mit EF von Mo-Fr (Linie 184)	► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten Mo-Fr vor 08 und nach 16 Uhr sowie Sicherstellung des Angebotes in den Schulferien
Gewerbegebiet Ost Ochtrup	Haltestelle Voss (bis ca. 1 km) Linie BB: Langenhorst/ Welbergen Mo und Mi (15, 17 Uhr); Sa und So+Fei kein Angebot Haltestelle Langenhorst, Ehem. Bahnhof (bis ca. 1 km) Linie 174: Mo-Fr EF (07/12-17 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie 182: Mo-Fr EF (06-17 Uhr; kein Angebot in der Mittagszeit), Sa und So+Fei kein Angebot Linie BB: Stadtverkehr Ochtrup Di-Fr EF (08 Uhr), Langenhorst/ Welbergen Mo und Mi (15, 17 Uhr); Sa und So+Fei kein Angebot Weitere Linien im Schulverkehr mit EF von Mo-Fr (Linie 200)	► Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines Fahrtenangebots Mo-Fr (mind. zwischen 06 und 08 Uhr sowie 15 und 19 Uhr) oder eines alternativen Mobilitätsangebots
Einzelhandelsstandort, Designer Outlet Center Ochtrup	Haltestelle Hellstiege (ca. 200 m) Linie 182: Mo-Fr EF (06-17 Uhr; kein Angebot in der Mittagszeit), Sa und So+Fei kein Angebot	► Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines vertakten Fahrtenangebots Mo-Fr aufgrund der Relevanz,

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (<i>grau hinterlegt: Hand- lungsbedarf prüfen</i>)
	Linie 174: Mo-Fr EF (07/12-17 Uhr) Sa und So+Fei kein Angebot Linie BB: Stadtverkehr Ochtrup Di-Fr EF (08, 12 Uhr), Langenhorst/ Welbergen Mo und Mi (15, 17 Uhr), Ochtrup/ Wester Di (17 Uhr) Ochtrup/ Oster Do (17 Uhr), Oster- und Kommunalfriedhof Fr (17 Uhr); Sa und So+Fei kein Angebot Linie BBM: Di-Fr EF (09-18 Uhr), Mo, Sa und So+Fei kein Angebot Haltestelle FOC/ Laurenz Cafe (< 50 m) Linie BB: Stadtverkehr Ochtrup Mo-Fr EF (14, 16 Uhr) und Di-Fr EF (08-12 Uhr), Langenhorst/ Welbergen Mo und Mi (15, 17 Uhr), Ochtrup/Wester Di (15, 17 Uhr) Ochtrup/ Oster Do (15, 17 Uhr); Sa und So+Fei kein Angebot	sowie Einrichten eines Grundangebotes am Samstag aufgrund des – Besucher-/ Einkaufsverkehr
Gewerbegebiet Am Schulkamp Saerbeck	Haltestelle Wohngebiet Schulkamp (bis ca. 1 km) Linie BB1: Mo kein Angebot, Di-Fr T120 (09-19 Uhr), Sa T120 (09/11-19 Uhr), So+Fei T120 (11/13-17/19 Uhr) Haltestelle Am Schulkamp (bis ca. 1,5 km) Linie S50: Mo-Fr T60 mit Verstärkern (05/07-19/21 Uhr), Sa T60/T120 (06/09-16/19 Uhr), So+Fei T120 (08/11-18/21 Uhr) Linie BB1: Mo kein Angebot, Di-Fr T120 (09-19 Uhr), Sa T120 (09/11-19 Uhr), So+Fei T120 (11/13-17/19 Uhr) Linie N9: Nacht von Sa auf So+Fei T120 (18/20-04/03 Uhr) Weitere Linien im Schulverkehr mit EF von Mo-Fr (Linie 161) Linie BB1 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Emsdetten Bahnhof mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV, die Linien S50 und N9 verkehren über den Verknüpfungspunkt Saerbeck Friedhof mit Anschluss an weitere Linien des ÖPNV und die Linie S50 verkehrt zudem über den Verknüpfungspunkt Ibbenbüren Busbf./ Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV	► Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots oder einer zusätzlichen Haltestelle ► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten am Mo sowie Mo-Fr vor 09 Uhr

ÖPNV-Anbindung der berufsbildenden Schulen und Hochschulen

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

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

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

Anlagenband I enthält eine vollständige Darstellung und Bewertung aller überprüften Schulstandorte.

Freizeitziele mit gesteigerter Bedeutung für den ÖPNV

Im Folgenden wird die ÖPNV-Anbindung der wesentlichen Freizeitziele im Kreis Steinfurt bewertet und ggf. der Handlungsbedarf dargestellt. Eine gewisse Relevanz für den ÖPNV haben in der Regel nur die Einrichtungen, die mehr als mindestens ca. 20.000 Besucher pro Jahr aufweisen. Die Bewertung der ÖPNV-Anbindung der Freizeitziele wird für das Wochenende als relevantester Besucherzeitraum vorgenommen.

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

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Aufstellung der Freizeitziele, die im Hinblick auf die Anbindung im ÖPNV Defizite aufweisen.

Anlagenband I enthält eine Darstellung und Bewertung der ÖPNV-Anbindung aller überprüften Freizeitziele im Kreis.

■ **Tabelle 38: Freizeitziele mit gesteigerter Bedeutung für den ÖPNV mit Defiziten in der ÖPNV-Anbindung**

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (<i>grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen</i>)
Stroetmanns Fabrik und EMS-HALLE Emsdetten	Haltestelle Kriegerdenkmal (ca. 200 m, ca. 800 m bis zum Bf.) Linie 176: Mo-Fr EF (07/14-16/18 Uhr), Sa EF (15 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie BB1: Mo kein Angebot, Di-Fr T120 (08-18/19 Uhr), Sa 120 (10-18/19 Uhr), So+Fei T120 (12-18 Uhr) Weitere Linien im Schulverkehr mit EF von Mo-Fr (Linien 262, 263, 264, 265)	► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten insbesondere am Wochenende aufgrund des vielfältigen Angebotes

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
	Haltestelle Gesundheitszentrum (ca. 300 m) Linie C2: Mo-Fr T60 (08/09-11/12, 15/16-17 /18Uhr), Sa T60 (09/10-11/12) Linien C2, 176 und BB1 verkehren über den Verknüpfungspunkt Emsdetten Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV	
NaturZoo Rheine	Haltestelle NaturZoo (ca. 300 m) Linie C12: Mo-Fr T30(T60) (06-19 Uhr), Sa T30/T60 (07-18/19 Uhr), So+Fei T60 (13/14-18/19 Uhr) Linie C12 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Rheine Bustreff/ Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV	► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten am Sonntag vor 14 Uhr insbesondere am Wochenende aufgrund des vielfältigen Angebotes
Salinenpark Bentlage/ Salzwerkstatt Rheine	Haltestelle Saline (ca. 400 m) Linie C12: Mo-Fr T30(T60) (06/07-19 Uhr), Sa T30/T60 (07-19 Uhr), So+Fei T60 (14-19 Uhr) Linie C12 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Rheine Bustreff/ Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV	► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten am Sonntag vor 14 Uhr insbesondere am Wochenende aufgrund des vielfältigen Angebotes
Historischer Stadtkern Tecklenburg	Haltestelle Stadt (zentrale Haltestelle) Linie R45: Mo-Fr T60 mit Verstärkern (05/06-19/20 Uhr), Sa T60/T120 (06-16/18 Uhr), So+Fei T120 (09/11-17/19 Uhr) Linie R45 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Ibbenbüren Busbf./ Bf. und Lengerich Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV sowie über den Verknüpfungspunkt Lengerich Feuerwehrhaus mit Anschluss an weitere Linien des ÖPNV Weitere Linien im Schulverkehr mit EF von Mo-Fr (Linien 137, 140, 143, 146, 148, 149, 208, 209)	Anbindung ausreichend; ► ggf. Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten im Spätverkehr (ggf. saisonal) aufgrund der touristischen Bedeutung der Stadt

Weitere für den ÖPNV-relevante Infrastruktureinrichtungen

Neben den genannten Zielen gibt es vereinzelt weitere Ziele insbesondere im sozialen Bereich, die eine gewisse ÖPNV-Relevanz aufweisen können. Hierzu können z. B. Alten- und Pflegeeinrichtungen (mindestens 120 Betten) gezählt werden. Die Bewertung der ÖPNV-

Anbindung dieser Infrastruktureinrichtungen wird für das Wochenende als relevantester Besucherzeitraum vorgenommen.

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

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Aufstellung der sonstigen Ziele im Kreis Steinfurt mit ÖPNV-Relevanz, die im Hinblick auf die ÖPNV-Anbindung Defizite aufweisen.

Anlagenband I enthält eine vollständige Darstellung und Bewertung der Ziele im Kreis.

■ **Tabelle 39: ÖPNV-relevante Infrastruktureinrichtungen mit Defiziten in der ÖPNV-Anbindung**

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (<i>grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen</i>)
Anna-Stift und St. Georg-Wohngemeinschaft Hopsten	Haltestelle Anna-Stift (<50 m, ca. 600 m bis Rathaus) Linie 190: Mo-Fr EF (06/07-16/19 Uhr), Sa und So+Fei kein Angebot Linie T27 (nur R. Bunte Straße): Mo-Fr T60 (05-18 Uhr, zwischen 07 und 18 Uhr nur Ausstieg), Sa nicht bis Anna-Stift, So+Fei kein Angebot Linie R27 (nur R. Ibbenbüren): Mo-Fr T60 mit Verstärkern (T30) im Schulverkehr (06-18 Uhr), Sa T60 (07-16 Uhr), So+Fei kein Angebot Alle Linien verkehren über den Verknüpfungspunkt Hopsten Bunte Straße/ Rathaus mit Anschluss an weitere Linien des ÖPNV Linie 190 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Rheine Bustreff/ Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV Linie R27 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Ibbenbüren Busbf./ Bf. mit Anschluss an den SPNV und weitere Linien des ÖPNV Weitere Linien im Schulverkehr mit EF von Mo-Fr (Linie 127)	► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten in beide Richtungen sowie an Sonn- und Feiertagen
Jugendbildungsstätte Nordwalde	Haltestelle Grevener Str. (ca. 300 m) Linie 172: Mo-Fr T60 mit Verstärkern (06/07-18 /19 Uhr), Sa T60 (T120) (06/08-13/14 Uhr), So+Fei kein Angebot Linie 172 verkehrt über den Verknüpfungspunkt Nordwalde ZOB mit Anschluss an weitere Linien des ÖPNV	► Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten an Sonn- und Feiertagen

7.3.3 Bewertung der Verknüpfung und Anschlussbildung

Durch die RVM AnschlussGarantie (siehe Kapitel 7.6) wird zwischen diversen Linien im Kreis Steinfurt der Umstieg sichergestellt. Dabei nicht nur zwischen den Hauptorten im Kreisgebiet, sondern auch Umstiege in die Fläche zu kleineren Siedlungseinheiten. Darüber hinaus verknüpfen im Kreis Steinfurt weitere Linien verkehrsunternehmenübergreifend miteinander und schaffen ein ineinandergreifendes System.

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

Im Anforderungsprofil (Kapitel 6.3.6) wurden die bedeutendsten, systemrelevanten Verknüpfungspunkte Bus/ Schiene und Bus/ Bus mit Relationen von regionaler Bedeutung im Kreis Steinfurt definiert. Von größter Systemrelevanz sind hierbei die Verknüpfungspunkte 1. Ordnung:

- Rheine Bahnhof,
- Ibbenbüren Busbahnhof/ Bahnhof,
- Burgsteinfurt Bahnhof,
- Lengerich Bahnhof,
- Emsdetten Busbahnhof.

Die Auswertung der Verknüpfungssituation erfolgt auf Basis des in Kapitel 6.3.6 festgelegten Wertes von 10 Minuten Umsteigezeit.

Im Anlagenband III (Karten) wird das Thema der Verknüpfung für die genannten Haltepunkte in Form von Umsteigeuhren dargestellt. Betrachtet werden alle vertakteten Linien des ÖPNV- und SPNV-Angebots am jeweiligen Verknüpfungspunkt.

Die Umsteigeuhren zeigen die ankommenden und die abfahrenden ÖPNV und SPNV-Linien zu den jeweils bestimmenden Taktlagen an Werktagen an. Die Zeitdifferenz zwischen ankommenden und abfahrenden Produkten zeigt die Übergangs- bzw. Umsteigezeit zwischen den verschiedenen Linien an.

Anschlussituation am Verknüpfungspunkt Rheine Bahnhof

Bezüglich der Bus/ Schiene-Verknüpfung ist die Linie R80 auf den RE 7 in Richtung Münster bzw. auf die RB65 aus Richtung Münster sowie auf die Linie RE60 in Richtung Osnabrück und in Gegenrichtung auf die RB61 aus Richtung Osnabrück ausgerichtet. Zudem besteht Anschluss an die RB61 in und aus Richtung Bad Bentheim. Die Linie R93 aus Bevergern ist mit einer Umsteigezeit von 7 Minuten mit dem RE15 in Richtung Münster verknüpft. In Gegenrichtung liegt der Umstieg von dem RE15 aus Richtung Münster auf die R93 in Richtung

Bevergern mit 11 Minuten leicht über der im Anforderungsprofil definierten Umsteigezeit von maximal 10 Minuten, bietet aber dennoch eine ausreichende Verknüpfungsmöglichkeit.

Die Verknüpfung zwischen den Buslinien R80 aus Richtung Burgsteinfurt und R93 in Richtung Bevergern ist eher zufällig, beträgt jedoch weniger als 10 Minuten. In Gegenrichtung besteht keine Verknüpfung zwischen den beiden regionalen Buslinien. Eine Anpassung der Ankunfts- und Abfahrzeiten der Linie R93 an die der Linie R80 am Bahnhof in Rheine und somit eine Verknüpfung beider Linien auch in Gegenrichtung ist nicht möglich, da die Priorität im Fall der Linie R93 auf der Anschlussbildung mit der Linie R63 am Verknüpfungspunkt Bevergern, Apotheke liegt. Hier besteht eine RVM-Anschlussgarantie zwischen den Linien, die sicherzustellen ist.

■ **Karte 9a-b: Verknüpfungssituation Rheine Bahnhof (Mo-Fr)**

Anschlussituation am Verknüpfungspunkt Ibbenbüren Busbahnhof/ Bahnhof

Grundsätzlich ist die Bus/ Schiene-Verknüpfung zwischen der RB61 in und aus Richtung Osnabrück sowie Bad Bentheim für die Linien R27 (Hopsten), T290 (Laggenbeck), R20 (Mettingen), S50 (Münster), R26 (Recke), R63 (Bevergern), R30 (Lotte) und T28 (Steinbeck) und bedingt auch für die R45 (Lengerich) gegeben, wobei die Ankunft der Linie R30 und T28 zeitgleich mit der Abfahrt der RB61 in Richtung Osnabrück ist und somit in der Regel nicht funktioniert. Auch der Übergang von den Linien R26 aus Richtung Recke und R63 aus Richtung Bevergern auf die RB61 in Richtung Osnabrück ist mit einer Umsteigezeit von 2 Minuten potenziell störanfällig. Nicht in diesen Umsteigeknoten mit einbezogen sind die Linien R24/T24 und T290 sowie bedingt auch die R45.

Eine Bus/ Schiene-Verknüpfungen mit der RE60 in und aus Richtung Rheine sowie in und aus Richtung Osnabrück existieren nicht. Ein Defizit besteht hier jedoch nicht, da eine Verknüpfung zwischen der RB61 in und aus Richtung Osnabrück sowie Bad Bentheim (über Rheine) und den regionalen Buslinien besteht.

Hinsichtlich der Bus/ Bus-Verknüpfung besteht eine Rundumanschlussgarantie der RVM zwischen den Linien S50, R20, R26, R27, T28, R30, R45, R63 und T290/T44 sowie der Linie 228.

Eine Anpassung der Ankunftszeiten der regionalen Buslinien an die Abfahrzeiten des SPNVs ist nicht möglich, da die Bus/ Bus- Verknüpfung an dem Verknüpfungspunkt Ibbenbüren Busbahnhof/ Bahnhof sowie im weiteren Verlauf an anderen Verknüpfungspunkten, wie beispielsweise Recke Poststraße oder Saerbeck Friedhof, systemrelevante Priorität besitzt.

Die Linie R24/T24 ist nicht in den Rundumanschluss, da sie zum Einen eine alternierende Anbindung zur Linie R20 auf der Relation Mettingen – Ibbenbüren herstellen und zudem eine Verknüpfung mit der SchnellBus-Linie S10 am Verknüpfungspunkt Mettingen Schulthof (2. Ordnung) vorsieht.

Bei der Linie R45 liegt im Hinblick auf die Anschlussbildung die Priorität bei dem Verknüpfungspunkt Lengerich Bahnhof (1. Ordnung). Hier ist die Linie R45 mit der Linie R46 verknüpft.

Demzufolge besteht an diesem Verknüpfungspunkt kein Handlungsbedarf.

■ **Karte 9c-d: Verknüpfungssituation Ibbenbüren Bahnhof (Mo-Fr)**

Anschlussituation am Verknüpfungspunkt Burgsteinfurt Bahnhof

Am Bahnhof Burgsteinfurt sind die regionalen Buslinien von ihrer verkehrlichen Funktion nicht auf die Anbindung an den SPNV ausgerichtet.

Auch hinsichtlich der Bus/ Bus-Umsteigebeziehungen liegt die Priorität bei verschiedenen Linien auf anderen Verknüpfungspunkten. So ist die Linie R80 auf die Verknüpfungen am Bahnhof in Rheine ausgerichtet. Die Linie R75 sichert den Anschluss mit der Linie R62 am Emsdetten Bahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung), die mit weiteren Linien am Verknüpfungspunkt Saerbeck Friedhof (2. Ordnung) verknüpft ist. Des Weiteren ist die Linie R81 auf die Stadt Coesfeld sowie die Linie R73 auf die Stadt Münster prioritär ausgerichtet. Aufgrund der fast zeitgleichen Ankunft (innerhalb von 5 Minuten) der regionalen Buslinien, sind einige Verknüpfungen zwischen den Buslinien dennoch gegeben:

- Linie R73 (Altenberge/ Münster) auf Linie R80 (Rheine): in beide Fahrtrichtungen unter 10 Minuten,
- Linie R75 aus Richtung Emsdetten auf Linie R80 in Richtung Rheine sowie auf Linie R73 in Richtung Altenberge/ Münster: weniger als 10 Minuten,
- Linie R81 aus Richtung Coesfeld auf Linie R80 in Richtung Rheine: 5 Minuten (in Gegenrichtung 8 Minuten) und auf die Linie R73 in Richtung Altenberge/ Münster: 6 Minuten.

Eine Verknüpfung mit unter 10 Minuten zwischen der Linie R75 in Richtung Emsdetten und den anderen regionalen Buslinien ist nicht gegeben. Jedoch liegen die Umsteigezeiten zwischen zu regionalen Buslinien mit zwischen 13 und 18 Minuten im Rahmen, so dass kein prioritärer Handlungsbedarf besteht.

■ **Karte 9e-f: Verknüpfungssituation Burgsteinfurt Bahnhof (Mo-Fr)**

Anschlussituation am Verknüpfungspunkt Lengerich Bahnhof

Eine Bus/ Schiene-Umsteigebeziehung am Verknüpfungspunkt Lengerich Bahnhof, die den Anforderungen an die Umsteigezeit entsprechen, ist zwischen der RB66 (Osnabrück) und den Buslinien R45 (Ibbenbüren), R46 (Linien) sowie T40 (Lengerich, Feuerwehrhaus, Helios-Klinik) in beiden Fahrtrichtungen gegeben. Der Umstieg zwischen diesen Buslinien und der RB66 in und aus Richtung Münster liegt bei 11-14 Minuten und bietet somit ebenfalls ein als ausreichend zu bewertende Verknüpfungsmöglichkeit. Die Linien R46 in/ aus Richtung Lengerich sowie T40 in/ aus Richtung Lengerich, Dr.-Mann-Siedlung sind mit dem SPNV nicht verknüpft.

Zwischen den Linien R46 aus Richtung Lienen und R46 in Richtung Lengerich sowie der Linie T40 in Richtung Lengerich, Dr.-Mann-Siedlung bestehen direkte Übergänge.

■ **Karte 9g-h: Verknüpfungssituation Lengerich Bahnhof (Mo-Fr)**

Anschlussituation am Verknüpfungspunkt Emsdetten Bahnhof

Am Verknüpfungspunkt Emsdetten Bahnhof besteht ein Anschluss zwischen der Linie R62 (Saerbeck) und den Schienenverkehrsangeboten RE15 und RB65 jeweils in und aus Richtung

Münster und Rheine.

Zudem besteht eine Bus/ Schiene-Verknüpfung zwischen der Buslinie R75 (Burgsteinfurt) und der RE7 (Rheine) in beide Fahrtrichtungen.

Auch ist ein Umstieg von der StadtBuslinie C1 auf die RE15 in Richtung Münster auf die RE7 in Richtung Rheine möglich. In Gegenrichtung wird die definierte Umsteigezeit von 10 Minuten jeweils leicht überschritten (16 bzw. 11 Minuten), wird jedoch noch als ausreichend bewertet.

Alle zwei Stunden ist der Umstieg von der BürgerBus-Linie BB1 aus Richtung Saerbeck auf die RE7 nach Münster und auf die RE15 nach Rheine möglich. In Gegenrichtung ist ein Umstieg von der RE15 aus Richtung Münster sowie von der RE7 aus Richtung Rheine auf die Linie BB1 möglich.

In Bezug auf die BusBus-Umsteigebeziehungen besteht ein systematischer Anschluss in beiden Fahrtrichtungen zwischen den Linien R75 (Burgsteinfurt) und R62 (Saerbeck). Für die Verbindung Burgsteinfurt – Saerbeck existiert eine Anschlussgarantie der RVM an diesem Verknüpfungspunkt.

Im Weiteren gibt es einen Übergang von der StadtBus-Linie C1 auf die Linie R62 in Richtung Saerbeck mit einer Umsteigezeit von 5 Minuten. Dieser Anschluss ist eher zufällig und besteht nur in eine Richtung.

■ Karte 9i-j: Verknüpfungssituation Emsdetten Bahnhof (Mo-Fr)

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Sicherstellung der Verknüpfung zwischen Linien auf systemrelevanten Relationen durch Ausdehnung der AnschlussGarantie über Linien der RVM hinaus
- ➔ Prüfung der Anpassung der Taktlage bei systemrelevanten Verknüpfungen, insbesondere Bus-Schiene; ggf. Verschiebung der Fahrplanlage im niedrigen Minutenbereich für verschiedene Relationen.

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 Steinfurt werden alle regulären Bus- und Bahnlinien dargestellt. Die Differenzierung in der Liniendarstellung ermöglicht dem Leser das Bedienungsangebot zu erfassen. Die Buslinien werden in der Kartendarstellung hinsichtlich ihrer Produktzuordnung SchnellBus (S), RegioBus (R), StadtBus (C), NachtBus (N), TaxiBus (T) unterschieden. Zusätzlich werden Angebote außerhalb dieser Produktpalette betreffend ihrer Linienführung dargestellt. BürgerBus-

Linien (B/ BB) werden durch eine eigene Signatur kenntlich gemacht, „sonstige Linie“ sind durch die 3-stellige Liniennummer erkennbar.

Weitere Linien, die auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet sind sowie lediglich mit einzelnen Fahrten verkehren, werden nicht im Liniennetzplan dargestellt. Allerdings ist diese Regelung nicht ganz eindeutig, da verschiedene als „sonstige Buslinien“ definierte Linien im Netzplan dargestellt werden, obwohl auch sie weitgehend Schulverkehrsaufgaben übernehmen.

- Die umfangreiche Darstellung des Linienangebotes erschwert demgegenüber an verschiedenen Stellen im Netz aber auch die Übersichtlichkeit über das tatsächlich vorhandene Angebot und suggeriert beispielsweise ein deutlich höheres Bedienungsangebot als de facto tatsächlich vorhanden ist (z. B. Stadt Ochtrup, Stadt Greven).
- Einzelne Linien verkehren nicht zu jeder Zeit auf einem einheitlichen Linienweg (z. B. Linie R80, R73). Die punktuell bedienten Abschnitte werden nicht differenziert zu dem regulären Linienweg dargestellt. Dies kann punktuell insbesondere dem Gelegenheitsnutzer die Nutzung des ÖPNV erschweren.

■ Nummerierung der Linien:

- Linien mit Produktzuordnung werden in der Kartendarstellung entsprechend gekennzeichnet und sind somit leicht erkennbar (s. u. „Produktdifferenzierung der Linien“).
- Sonstigen Linien und jenen mit überwiegender Schulverkehrsfunktion wurden dreistellige Bezeichnungen ohne Buchstaben zugeordnet.
- Diese Differenzierung ermöglicht es dem Leser, das Bedienungsangebot schnell zu erfassen und Linien mit dichtem Angebot von Linien mit eingeschränktem Angebot bzw. hauptsächlichlicher Bedienung im Schulverkehr zu unterscheiden.

■ Produktdifferenzierung der Linien:

- Für alle Linien wird die Produktdifferenzierung durch die vorgeschalteten Buchstaben deutlich (siehe unter „Darstellung des Liniennetzes“).

■ Fahrplangestaltung:

- Linien, die in ihrer Funktion über ein Grundangebot im Schülerverkehr hinausgehen, weisen zu einem Großteil ein Bedienungsangebot mit gut merkbarem Taktmuster auf.
- Alternierende Linienenden bzw. Linienführungen „unterwegs“, abweichende Abfahrtszeiten an den Haltestellen in verschiedenen Bedienungszeiträumen etc., sind vor allem bei Grund- und Ergänzungsverbindungen abseits der Hauptachsen feststellbar. Diese stellen sich jedoch als zeitliche und räumliche Notwendigkeit dar, um unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit ein gesichertes Grundangebot in der ÖPNV- Bedienung/ ÖPNV-Anbindung gewährleisten zu können. Entlang der Achsen und Hauptverbindungen sind die Linienwege in der Regel fest und ohne Abweichungen.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ kein expliziter Handlungsbedarf, Fortschreibung des Status Quo
- ➔ punktuell Prüfen von Linienwegen zum Abbau umwegiger Linienführungen.

7.5 Bewertung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Aktuelle Situation

Aktuell liegen keine Daten zur Bewertung der Pünktlichkeit vor, eine zunehmende Bedeutung erhält diese Thematik zukünftig jedoch insbesondere im Zusammenhang mit der vom Aufgabenträger geplanten Einführung eines Qualitätscontrollings (vgl. 6.3.18 „Anforderungen an das Qualitätsmanagement“).

Maßgebliche Problempunkte aus Sicht der Verkehrsunternehmen

Betriebliche Defizite und Verspätungen im System entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr.

Die Verkehrsunternehmen haben die in der folgenden Tabelle dargestellten Probleme, Störungen und Kapazitätsengpässe, die sich negativ auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV auswirken, in der schriftlichen Befragung genannt. Die hier genannten, problematischen Bereiche decken sich mit der Einschätzung des Aufgabenträgers.

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

Linie	Linienabschnitt/ Haltestelle	Störung/ Problem	Grund (sofern bekannt)
R73	Altenberge – Münster	teilweise große Verspätungen	Hohes Verkehrsaufkommen in Richtung Münster, insbesondere im Berufsverkehr
Nachrichtlich Aufnahme in den NVP (<i>außerhalb des Kreises Steinfurt</i>)			
S10	vornehmlich in Osnabrück	Verspätungen	Innerstädtische Verkehrsdichte, insbesondere in den Spitzenzeiten. Langfristige Großbaustelle Osnabrück Neumarkt. Die S10 hat einen sehr langen Linienweg in dessen Verlauf nahezu ständig auf unterschiedlichen Streckenabschnitten Baumaßnahmen durchgeführt werden.
S50	vornehmlich in Münster	Verspätungen	Innerstädtische Verkehrsdichte, insbesondere in den Spitzenzeiten.

Linie	Linienabschnitt/ Haltestelle	Störung/ Problem	Grund (sofern bekannt)
			Veränderung der LSA-Zeiten im Frühjahr 2016 zum Nachteil des motorisierten Verkehrs. Dadurch drastische Zunahme der Verspätungen. Die S50 hat einen sehr langen Linienweg in dessen Verlauf nahezu ständig auf unterschiedlichen Streckenabschnitten Baumaßnahmen durchgeführt werden. Aufgrund von Mitnahme von Rollstuhlfahrern und Kinderwagen muss oft die Autobahn gemieden werden.
R31	Osnabrück	Verspätungen	Innerstädtische Verkehrsdichte, insbesondere in den Spitzenzeiten. Langfristige Großbaustelle Osnabrück Neumarkt. Durch den vorgelagerten innerstädtischen Verkehr fährt die Linie oft bereits mit Verspätungen an der Einsatzhaltestelle ab.
R51	Münster	Verspätungen	Baustellen, Verkehrsdichte
R72	Münster	Verspätungen	Innerstädtische Verkehrsdichte, insbesondere in den Spitzenzeiten Veränderung der LSA-Zeiten im Frühjahr 2016 zum Nachteil des motorisierten Verkehrs. Dadurch drastische Zunahme der Verspätungen.

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
S10	Westerkappeln – Osnabrück	Spitzenzeiten
S50	Saerbeck – Münster	Spitzenzeiten
Schulbezogene Linien		Spitzenzeiten

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Insgesamt bestehen im wichtigen Themenfeld Pünktlichkeit des ÖPNV nur wenige dringliche Handlungsbedarfe, aufgrund nur weniger problematischer Bereiche und der tlw. nur zeitlich begrenzten Störanfälligkeit.
- ➔ Das gute Niveau gilt es auch zukünftig zu erhalten und die einzelnen Störanfälligkeiten und Beeinträchtigung zu beseitigen.
- ➔ Lieferung von Echtzeitdaten an die EFA ist umzusetzen.
- ➔ Eine verbesserte Kommunikation zwischen den Verkehrsunternehmen zur Anschluss-sicherung.

7.6 Bewertung der Garantie- und Serviceleistungen

Im Kreis Steinfurt 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 Steinfurt 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 Steinfurt⁶⁵:

■ **Tabelle 42: AnschlussGarantie im Kreis Steinfurt**

Umsteigehaltestelle	Linie	aus/ nach	Linie	nach/ aus
Ibbenbüren, Busbahnhof	Rundumanschluss zwischen den Linien S50 (Münster), R20 (Laggenbeck – Mettingen), R26 (Steinbeck – Recke), R27 (Dickenberg – Hopsten), T28 (Uffeln – Bad Steinbeck), R30 (Lotte – Osnabrück), R45 (Lengerich), R63 (Bevergern – Rheine), T290/T44 (Laggenbeck/ Ledde-Leeden), 228 (Dickenberg)			
Laggenbeck, Wieker Berg	T290	Ibbenbüren Busbf.	T44	Ledde – Leeden
Recke, Poststraße	S10	Osnabrück	R26	Steinbeck
	S10	Osnabrück	T12	Hopsten
	S10	Osnabrück	T29	Bad Steinbeck – Püßelbüren
Mettingen, Schultenhof	S10	Osnabrück	R24	Ibbenbüren

⁶⁵ RVM: Flyer „Informationen zur AnschlussGarantie“ sowie Linienfahrpläne (Stand März 2018).

Westerkappeln, Friedhof	S10	Recke	R11	Wersen/ Büren
Lotte, L501	R31	Osnabrück	R41	Lengerich
	R31	Osnabrück	R30	Ibbenbüren
Lengerich, Bahnhof	R45	Ibbenbüren	R46	Lienen
Saerbeck, Friedhof	S50	Münster – FMO	R62	Emsdetten
	S50	Ibbenbüren	R61	Greven
	R61	Greven	R62	Emsdetten
Emsdetten, Bahnhof	R62	Saerbeck	R75	Burgsteinfurt
Ibbenbüren Brügge/ Disco	Rundumanschluss zwischen den NachtBus-Linien N9, N16, N19 und N28			

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Ausbau des Nutzungskomforts und des Sicherheitsgefühls in den Abendstunden durch Bewerbung der Serviceleistung des ‚Haltens auf Wunsch‘
- ➔ Ausdehnung der AnschlussGarantie auf weitere Umsteigehaltestellen und -knoten und die dort zuständigen Verkehrsunternehmen.

7.7 Bewertung der Haltestellen

Haltestellen sind eines der Aushängeschilder für den ÖPNV. Um Fahrgäste anzusprechen, ist es notwendig, dass neben einem ansprechenden Erscheinungsbild auch entsprechende Ausstattungselemente zum Komfort, Fahrgastinformation und Sicherheit vorhanden sind. Neben den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit gewinnt das Thema auch im Zuge einer älter werdenden Gesellschaft immer mehr an Bedeutung. Dabei geht es zum einen um die bauliche Ausgestaltung der Haltestellen (u. a. Zugang zur Haltestelle, Hochbord, taktile Leitstreifen), als auch um eine entsprechend vorhandene Fahrgastinformation.

Die Bushaltestelle ist der Zugang zum ÖPNV und somit auch der Zugang zur Mobilität für Menschen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Haltestellen, die nicht barrierefrei ausgebaut sind, können von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen nur eingeschränkt genutzt werden. Neben rein baulichen Elementen wie Hochbordstein und taktilen Leitstreifen gehören dazu auch gut lesbare und verständliche Fahrgastinformationen im „Zwei-Sinne-Prinzip“.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die Verknüpfungspunkte und Haltestellen der Kategorien I und II im Kreis Steinfurt (vgl. Anforderungsprofil) hinsichtlich verschiedener Qualitätsmerkmale, wie Lage, Zugänglichkeit, Ausstattung etc. untersucht.

Der Umbau bzw. die Verlegung des ZOBs in Nordwalde (Verknüpfungspunkt 2. Ordnung) ist in naher Zukunft geplant und wird deshalb bei der Ableitung des Handlungsbedarfs nicht berücksichtigt.

Die Bestandsbewertung erfolgt unter Zugrundelegung der Anforderungen nach dem jetzigen Stand der Technik und berücksichtigt nicht den Stand der Technik zur Entstehungszeit bzw. zur Zeit des Umbaus einer Haltestelle.

Komfort und Kundenservice

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

Zur Gewährleistung eines möglichst münsterlandweit einheitlichen Standards orientiert sich die Gestaltung der Haltestellen im Hinblick auf Masten, Fahnen und Fahrplanaushang an den Vorgaben gemäß des „Handbuch Dachmarke Bus und Bahn im Münsterland“ des ZVM Bus.

Einen einheitlichen Standard in Form einer Gestaltungsrichtlinie für den Haltestellenausbau gibt es im Kreis Steinfurt nicht. Um den Fahrgästen eine möglichst einfache und einheitliche Nutzung des ÖPNV im gesamten Nahverkehrsraum zu ermöglichen, sollte zukünftig auf eine einheitliche Ausstattung auch im Hinblick auf die funktionalen Elemente geachtet werden. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Nutzer birgt dies oft große Vorteile (z. B. einheitliches Blindenleitsystem).

Die nachfragestarken Haltestellen im Kreis Steinfurt verfügen weitgehend mindestens in der Haupteinstiegsrichtung über Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten. Defizite sind an einzelnen Verknüpfungspunkten 2. Ordnung festzustellen, bei denen in verschiedenen Fällen keine Fahrgastunterstände bzw. Sitzgelegenheiten am Bussteig vorzufinden sind.

Die Ableitung eines Handlungsbedarfs kann an dieser Stelle nur eingeschränkt erfolgen. Der Ausbau von witterungsgeschützten Fahrgastunterständen und Sitzgelegenheiten muss im Einzelfall unter Berücksichtigung der spezifischen Straßenraumverhältnisse geprüft werden.

Fahrgastinformation

Die untersuchten Bushaltestellen im Kreis Steinfurt sind grundsätzlich mit einer Beschilderung mit Angabe des Haltestellennamens, der Liniennummer(n) der diese Haltestelle anfahrenen Linien sowie des Fahrtziels und des Verkehrsunternehmens ausgestattet. Auch sind die Haltestellen mit dem aktuellen Fahrplan ausgestattet.

Weitergehende Informationen zum ÖPNV wie Umgebungspläne und Liniennetzpläne (bzw. Ausschnitte) sind auch an den zentral gelegenen Haltestellen sowie an Haltestellen mit Übergang zum SPNV nicht immer vorhanden.

Eine Dynamische Fahrgastinformation gibt es im Kreisgebiet aktuell nur am neuen Bustreff in Rheine, die Einrichtung ist jedoch für die folgenden Haltestellen geplant:

- Altenberge, Münsterstraße,
- Burgsteinfurt, Bahnhof,

- Emsdetten, Bahnhof,
- Horstmar, Kirche,
- Ibbenbüren, ZOB,
- Laer, Hohe Straße,
- Lengerich, Bahnhof,
- Mettingen, Schultenhof,
- Recke, Poststraße,
- Saerbeck, Friedhof,
- Westerkappeln, Friedhof.

Grundsätzlich favorisiert der Kreis Steinfurt, dass die Fahrgäste Informationen über Echtzeit und Störungen über ihre eigenen Smartphones oder Computer ortsunabhängig erfragen können. DFI-Masten sollen nur an Haltestellen mit Bus-Schiene oder Bus-Bus-Verknüpfungen sowie an ausgewählten Haltestellen mit starkem Fahrgastaufkommen aufgebaut werden.

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Im Bereich inter- und multimodaler Verknüpfungen an Haltestellen und Bahnhöfen ist der Kreis Steinfurt vor allem in Bezug auf den Fahrradverkehr gut aufgestellt. Bis auf die Haltestelle Bunte Straße in Hopsten (Verknüpfungspunkt 2. Ordnung) sind alle untersuchten Verknüpfungspunkte mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Die Fahrradabstellanlagen sind in unterschiedlichen Ausführungen vorhanden (überdachte und nicht überdachte Fahrradständer/-bügel, witterungsgeschützte und abschließbare Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkhäuser). Dies bedeutet, dass punktuell die Attraktivität der Anlagen, z. B. aufgrund des fehlenden Witterungsschutzes, als eingeschränkt zu bewerten ist.

Sogenannte Radstationen befinden sich am (Busbahnhof/) Bahnhof in Burgsteinfurt, Ibbenbüren und in Rheine. Die Radstation bietet eine überwachte und witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeit mit zum Teil unterschiedlichen Serviceleistungen, wie beispielsweise Reparaturservice, Fahrradverleih und Ladestation für E-Bikes und Elektroroller.

Weitere Fahrradvermietungen werden im Kreis Steinfurt privat organisiert, ein flächendeckendes Fahrradverleihsystem gibt es nicht (Modellprojekt „STmobil vgl. Kapitel 7.14).

Im Bereich der inter- und multimodalen Verknüpfung mit dem MIV sind die Haltestellen und Bahnhöfen im Kreis Steinfurt jedoch ausbaufähig. Einige Verknüpfungspunkte 1. Ordnung sowie nur wenige Verknüpfungspunkte 2. Ordnung bieten die Möglichkeit des Kurzparkens an. Zudem ist ein Großteil der vorhandenen Stellplätze gebührenpflichtig und nicht als Park+Ride-Stellplätze gekennzeichnet. Auch Carsharing-Stellplätze bzw. -Verleihsysteme sind an den untersuchten Haltestellen und Bahnhöfen nicht vorhanden.

Ein Handlungsbedarf in Hinsicht auf die Kategorie inter- und multimodaler Verknüpfung lässt sich nur individuell ableiten, da sowohl der individuelle Bedarf vor Ort aber auch die Flächenverfügbarkeit sowie die örtlichen Gegebenheiten an den jeweiligen Verknüpfungspunkten berücksichtigt werden müssen.

Sicherheit

Die Lage der Haltestellen ist ein wichtiges Kriterium für den Fahrgast. Die Nutzung bzw. die Sicherheit an den Haltestellen werden eingeschränkt durch:

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

Auch das Haltestellenumfeld (Querungshilfe über die Straße und eine Abgrenzung zur Straße) ist bei der Bewertung der Sicherheit ein bedeutsames Kriterium.

Weitere Sicherheitsmerkmale wie Videoüberwachung sowie die Möglichkeit des Absetzens eines Notrufs sind an den wenigsten Haltestellen im Kreis Steinfurt gegeben.

In Bezug auf eine transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes entsprechen nahezu alle Verknüpfungspunkte den Anforderungen. Lediglich die Verknüpfungspunkte Lengerich Feuerwehrhaus (zum Teil) und Nordwalde ZOB (2. Ordnung) weisen hier Defizite auf.

Durch die transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes an der Haltestelle Feuerwehrhaus in Lengerich sowie Nordwalde ZOB können die Defizite im Bereich Sicherheit zum Teil behoben werden. Außerdem sollten an den Bahnhöfen in Emsdetten und Lengerich Telefonzellen bzw. Notrufsäulen installiert werden. Die Realisierung von Videoschutzanlagen an wichtigen Haltestellen und Verknüpfungspunkten ist im Einzelfall bezüglich der Erfordernis datenschutzrechtlich zu bewerten und abzustimmen.

Barrierefreiheit

Aufgrund der Komplexität der Thematik kann im Nahverkehrsplan nicht für alle Komponenten des ÖPNV-Systems und für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen eine detaillierte und vollständige Defizitliste erstellt werden. Vielmehr soll beispielhaft auf allgemeine und übergeordnete Mängel hingewiesen werden, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung einer barrierefreien Reisekette führen.

Im Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt wird der Fokus bei der Bewertung der Barrierefreiheit

- auf die Erreichbarkeit/ den Zugang zur Haltestellenkante,
- auf den stufenfreien Ein- und Ausstieg und
- auf die Ausrüstung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren

gelegt.

Für einen optimalen Einsatz von Niederflurfahrzeugen sind die Haltestellen entsprechend zu gestalten. Daher sollten sich Haltestellen nicht in Kurvenbereichen befinden und niederflurgerechte Bordsteinhöhen aufweisen. Auch die Anfahrt an die Haltestelle bzw. in die

Haltestellenbucht muss so möglich sein, dass Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante minimal sind. Zur einfachen und sicheren Nutzung des ÖPNV von Blinden oder sehbehinderten Fahrgästen sollten Haltestellen über Leitstreifen mit einem Aufmerksamkeitsfeld in Höhe der vorderen Bustür verfügen.

Grundsätzlich geht der Begriff „Barrierefreiheit“ über die genannten Kriterien hinaus und umfasst entsprechend BGG alle potenziellen Nutzer mit Mobilitätseinschränkung (z. B. Hochbetagte, Kleinwüchsige, Personen mit Orientierungsschwierigkeiten, Personen mit Gleichgewichtsstörungen, Personen mit geistiger Behinderung etc.) (vgl. Kapitel 5).

Insgesamt wird die Situation an den Bus- und Bahnhofshaltestellen bezüglich der Barrierefreiheit im Kreis Steinfurt nach Einschätzung des Gutachters für einen eher ländlich geprägten Kreis als durchschnittlich, jedoch verbesserungswürdig eingeschätzt. Die durchgeführte Bewertung zeigt, dass auch einige der nachfragestärksten Verknüpfungspunkte im Kreis Defizite im Hinblick auf die Barrierefreiheit aufweisen, wodurch die barrierefreie Nutzbarkeit des Gesamtsystems beeinträchtigt wird.

Nur wenige Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind nach obigen Kriterien vollständig barrierefrei nutzbar. Zwar sind einige der wichtigsten Verknüpfungspunkte mit Hochborden ausgestattet (siehe Tabelle 43), ein Großteil der übrigen Haltestellen, auch an den regionalen Hauptlinien, verfügt jedoch nicht über einen niederflurgerechten Hochbord (erforderliche Bordsteinhöhe 16 – 18 cm). Da ein wesentlicher Teil der Bushaltestellen somit (noch) nicht niederflurgerecht ausgebaut ist, können die von den Verkehrsunternehmen meist eingesetzten Niederflurbusse ihre Vorteile in der Konsequenz (noch) nicht systemweit ausspielen.

Auffällig ist der hohe Anteil an Busbuchten im Busnetz des Kreises. Viele dieser Busbuchten sind in ihrer baulichen Ausbildung zu kurz, so dass in der Folge die Haltepositionen (unabhängig von der Bordsteinausbildung) fahrdynamisch vom Bus nicht spaltfrei anfahrbar sind⁶⁶.

⁶⁶ Hinweis: Busbuchten müssen eine Gesamtlänge von 88,70 m für den Betrieb mit Standardlinienbussen aufweisen (siehe: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2013).

■ **Abbildung 12: Haltestellen mit zu kurzer Busbucht (Beispiel: Haltestelle Ladbergen Christiäner)**



Erschwerend wirkt an einigen Haltestellen, an denen die Verkehrsflächen für den Bus in Beton- bzw. Natursteinpflaster ausgebildet sind, die Spurrillenbildung. Mittel- bis langfristig können diese die spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestellenkante behindern.

■ **Abbildung 13: An Haltestellen mit Natur- bzw. Betonsteinpflaster kann die spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestellenkante durch Spurrillenbildung mittel- bis langfristig behindert werden (Beispiel: Haltestelle Greven Rathaus/ ZOB)**



Darüber hinaus ist der Ausbauzustand bei vielen der untersuchten Haltestellen in Bezug auf taktile Leitsysteme als defizitär zu bewerten. Lediglich wenige Haltestellenbereiche sind überhaupt mit taktilen Bodenindikatoren ausgerüstet, auch viele der bereits niederflurge-

recht ausgebauten Haltestellen verfügen nicht oder nur unvollständig über Leitsysteme (Tabelle 43).

- **Abbildung 14: Zentrale Haltestelle ohne taktiles Leitsystem**
(Beispiel: Haltestelle Emsdetten Bahnhof)



Nur einzelne Bushaltestellen verfügen über Hochborde und Leitstreifen.

- **Abbildung 15: Beispiel für Haltestelle mit hohem Ausbaustandard im Hinblick auf die Barrierefreiheit** (Beispiel: Haltestelle Ibbenbüren Mauritiuskirche)



Die folgende Tabelle enthält eine zusammenfassende Darstellung der Haltestellenausstattung an den Verknüpfungspunkten und Haltestellen der Kategorien I und II im Kreis Steinfurt (vgl. Kapitel 0 Qualitätsanforderungen Haltestellen). Der Fokus liegt hier insbesondere auf der Einschätzung zur Barrierefreiheit. Kreisweit umfassende Daten liegen nicht vor, so

dass im NVP ein beispielhafter Auszug zur Einschätzung der Gesamtsituation gegeben wird. Die Bewertung beruht auf einer Vor-Ort-Erkundung.

Die durchgeführte Bewertung⁶⁷ zeigt, dass einige der nachfragestärksten Haltestellen und auch wichtige Verknüpfungspunkte im Kreis Steinfurt Defizite im Hinblick auf die Barrierefreiheit aufweisen, wodurch die barrierefreie Nutzbarkeit des Gesamtsystems stark beeinträchtigt wird.

⁶⁷ Die Bewertung basiert im Wesentlichen auf der im Frühjahr 2017 durchgeführten Ortsbesichtigung und berücksichtigt bei der Mängelfeststellung ausdrücklich nicht die Ausbauvorhaben in den nächsten Jahren.

■ **Tabelle 43:**
Einschätzung zur Haltestellenausstattung an Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung

Verknüpfungspunkte und Haltestellen 1. Ordnung (Stand 25. April 2017)

Burgsteinfurt, Bahnhof



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Bussteige mit Sägezaufstellung zur spaltfreien Anfahrbarkeit

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrgastinformation
- Telefonzelle
- teilw. großzügige Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten an allen Abfahrtspositionen
- P+R-Anlage angrenzend
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), Fahrradparkhaus
- Toiletten
- Radstation mit Fahrradservice, -verleih, Ladestation für E-Bikes und Elektroroller u. ä., bewachtes und witterungsgeschütztes Fahrradparken.

Defizite:

- kein taktils und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- keine DFI
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)



Emsdetten, Bahnhof



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Bussteige

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrgastinformation
- großzügiger Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten
- Parkplatz angrenzend
- Fahrradabstellanlage (Fahrradstände)
- Fahrradparkhaus
- Toilette im Bahnhof
- Einkaufsmöglichkeiten im Bahnhof
- zentrale Lage

Defizite:

- kein taktils und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- keine DFI
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Ibbenbüren, Bahnhof/ Busbahnhof



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Bussteige, außen teilw. mit Sägezahnauflage zur spaltfreien Anfahrbareit
- im Straßenbereich an der Fahrbahnkante

wichtige Ausstattungselemente:

- einzelne Haltepositionen mit niederflurgerechtem Hochbord
- taktile Elemente bedingt vorhanden (Leitstreifen entlang der Haltestellenkante)
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrgastinformation
- Toiletten
- Telefonzelle
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten an allen Abfahrtspositionen
- angrenzende P+R-Anlage
- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel und -stände)
- Radstation, überwachte, witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage, Fahrradverleih und -service

Defizite:

- keine DFI
- Busbahnhof im Straßenbereich keine taktilen und visuellen Elemente
- kein Einstiegsfeld an der ersten Tür
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)
- Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer teilweise im Grenzbereich (insb. im Bereich der Bussteige)
- Ein- und Ausstiegssituation im Bereich der mittleren Bussteigs bei hohem Fahrgastaufkommen beengt

Lengerich, Bahnhof



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

wichtige Ausstattungselemente:

- einzelne Haltepositionen mit niederflurgerechtem Hochbord
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrgastinformation
- Toiletten
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten an allen Abfahrtspositionen
- angrenzende P+R-Anlage
- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel und -ständer),
- Fahrradstation mit abschließbarer, witterungsgeschützter Fahrradabstellanlage

Defizite:

- kein taktils und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- keine DFI
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)
- Abfahrtsposition Ri. Kreisel: Haltefläche zu kurz, kein spaltfreies Anfahren möglich

Rheine, Bahnhof



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht und Bussteige

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktils Leitsystem (Leistreifen und Einstiegsfelder vollständig aus Noppenplatten)
- Leistreifen entlang der Haltestellenkante
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrgastinformation
- Toiletten
- Telefonzelle
- Sitzgelegenheiten an allen Abfahrtspositionen
- gebührenpflichtige P+R-Anlage angrenzend
- Radstation, überwachte, witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage, Fahrradverleih und –service (Ladestation für E-Bikes)
- zentrale Lage mit Einkaufsgelegenheiten

Defizite:

- keine DFI
- kein Witterungsschutz an Bussteigen
- an verschiedenen Bussteigen Ein- und Ausstiegssituation bei hohem Fahrgastaufkommen beengt
- Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer teilweise im Grenzbereich

Verknüpfungspunkte und Haltestellen 2. Ordnung (Stand 25. April 2017)

Altenberge, Bahnhof



Bauliche Ausgestaltung:

- Busbucht

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), z. T. geschlossene Fahrradabstellanlage
- P+R-Anlage angrenzend
- K+R
- Taxi

Defizite:

- kein taktils und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)



Greven, Bahnhof



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Kombiniertes Bahn-/ Bussteig

wichtige Ausstattungselemente:

- Hochbord
- taktils Leitsystem vom Bahn- zum Bussteig
- großzügige (teilüberdachte) Fahrradabstellanlage (Fahrradständer), einzelne abschließbare Fahrradboxen
- P+R/ Parkhaus

Defizite:

- kein Witterungsschutz im Bereich des Bussteigs
- keine Sitzgelegenheiten im Bereich des Bussteigs



Greven, Rathaus/ ZOB



Bauliche Ausgestaltung:

- am Fahrbahnrand, teilw. als Busbucht

wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- Telefonzelle
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten und Stehhilfe
- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel)
- Parkplatz angrenzend (gebührenpflichtiges Parken)
- Imbiss mit Toiletten
- zentrale Lage mit Einkaufsgelegenheiten

Defizite:

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

Hörstel, Apotheke



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- am Fahrbahnrand

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- taktiler Leitsystem
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten an
- Fahrradabstellanlage an HST an Burgapotheke (Fahrradbügel) (ohne Überdachung)



Hopsten, Bunte Straße



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- am Fahrbahnrand

wichtige Ausstattungselemente:

- bedingt barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine (nur wg. Einfahrt neben HST)
- Fahrgastinformation

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiler und visueller Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- keine Fahrgastunterstände, Sitzgelegenheiten
- keine Fahrradabstellanlage



Lengerich, Feuerwehrhaus



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- Fahrgastinformation
- Fahrradabstellanlage (Fahrradständer) Abfahrtsposition Ri. Tecklenburger Str.

Defizite:

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



Lotte, L501



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

wichtige Ausstattungselemente:

- Hochbord, jedoch nicht niederflurgerecht
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- Fahrgastinformation
- Fahrradabstellanlage (Fahrradständer)

Defizite:

- kein taktils und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- keine barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine



Metelen, Metelen Land Bahnhof



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrand

wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- Fahrgastinformation
- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradständer)
- P+R angrenzend

Defizite:

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



Mettingen, Schultenhof



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- Fahrgastinformation
- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel)
- am Haltepunkt Schultenhof Mobilitätsstation: Rad+Bus Pedelec-Abstellanlage für Inhaber des MobilAbos
- Parkplatz angrenzend
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Telefonzelle
- Uhr
- zentrale Lage mit Einkaufsgelegenheiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktils und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)



Nordwalde, ZOB



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busstieg

wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradständer)
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten (jedoch nicht unmittelbar am Bussteig)
- Parkplatz angrenzend

Defizite:

- keine barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktils und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- keine Abschließmöglichkeiten für Fahrräder

Rheine, Bustreff



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Bussteige

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechtes Hochbord
- vollständiges taktils Leitsystem
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- DFI vorhanden
- großzügige Überdachung mit Sitzgelegenheiten
- Toilette
- zentrale Lage mit Einkaufsgelegenheiten in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs

am Bahnhof zusätzlich (vgl. Bewertung Verknüpfungspunkt Rheine Bahnhof s. o.):

- Toiletten
- Telefonzelle
- gebührenpflichtige P+R-Anlage angrenzend
- Radstation, überwachte, witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage, Fahrradverleih und -service (Ladestation für E-Bikes)



Saerbeck, Friedhof



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht (Abfahrtsposition am Friedhof), Fahrbahnrand (Abfahrtsposition ggü. Friedhof)

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktile Elemente (Leitstreifen entlang der Haltestellenkante)
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- Fahrgastinformation
- großzügige überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), Teilbereiche abschließbar
- Parkplatz angrenzend

Defizite:

- keine taktile Führung zur Fahrgastinfrastruktur (Auffindestreifen)
- kein Einstiegsfeld an der ersten Tür



Westerkappeln, Friedhof



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht (HST am Friedhof), Fahrbahnrand (HST ggü. Friedhof)

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- Leitstreifen entlang der Haltestellenkante
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- Fahrgastinformation
- teilw. überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradständer, Beton), Teilbereiche abschließbar
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine (wg. nebenliegenden Zufahrten)

Defizite:

- keine taktile Führung zur Fahrgastinfrastruktur (Auffindestreifen)
- kein Einstiegsfeld an der ersten Tür
- Abfahrtsposition Ri. Recke/ Mettingen: Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Fazit

Die Beförderungsqualität an den Haltestellen im Nahverkehrsraum ist unterschiedlich ausgeprägt. Insgesamt muss die Situation an vielen Bushaltestellen im Kreis Steinfurt hinsichtlich der Barrierefreiheit jedoch als verbesserungswürdig eingeschätzt werden. Neben den Defiziten im Zugang zum Fahrzeug sind darüber hinaus nur wenige Bushaltestellen mit einem taktilen und optischen Leitsystem ausgestattet. In der Konsequenz sind viele ÖPNV-

Zugangsstellen im Kreisgebiet von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen nicht ohne Hilfe nutzbar.

Insgesamt ergibt sich vor dem Hintergrund der Anforderungen aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan an einen „barrierefreien ÖPNV“ sowie den Anforderungen aus BGG und PBefG ein deutlicher Handlungsbedarf.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Erstellung eines Ausbauprogrammes für Verknüpfungspunkte/ Haltestellen mit Prioritätenliste unter Berücksichtigung der Frequentierung der Haltestellen
- ➔ Berücksichtigung der Barrierefreiheit gemäß PBefG (Umbau/ Ausbau von Haltestellen und Bahnhöfen zur Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit, Berücksichtigung für alle Medien zur Fahrplaninformation)
- ➔ Erweiterung der Fahrgastinformation in Form von dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) und umfassenden Informationspaketen an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung
- ➔ Programm für verbesserte Fahrgastinformation (bspw. ergänzende Wegweisung an den Haltestellen für eine verbesserte Orientierung)
- ➔ Prüfen: Installation von Notrufsäulen an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung
- ➔ weiterer Ausbau von inter- und multimodaler Verknüpfungen an Haltestellen und Bahnhöfen unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und der örtlichen Gegebenheiten.

7.8 Bewertung des Fahrpersonals und der sozialen Standards

In den Vorabbekanntmachungen werden Erwartungen an das Personal mit Kundenkontakt definiert:

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

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

Mit den im Anforderungsprofil definierten Kriterien an das Qualitätsmanagement/ Qualitätscontrolling werden die Voraussetzungen geschaffen, anhand derer zukünftig eine Bewertung der definierten Anforderungen erfolgen kann.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ aktuell kein Handlungsbedarf, Fortschreibung des Status Quo.

7.9 Bewertung der Fahrzeuge

Bei der Bewertung der Fahrzeuge ist zu berücksichtigen, dass nicht alle Verkehrsunternehmen aussagekräftige Rückmeldungen zu den eingesetzten Fahrzeugen erteilt haben.

Die nachfolgende Bewertung kann somit lediglich eine grobe Einschätzung des tatsächlich vorliegenden Bestands sein.

Im Nahverkehrsraum des Kreises Steinfurt werden Fahrzeuge von verschiedenen Verkehrsunternehmen, teils als Subunternehmer im Auftrag der RVM sowie anderer konzessionsinhabenden Verkehrsunternehmen, eingesetzt. Zu 340 Fahrzeugen, die zur Abwicklung des Regionalverkehrs im Kreis Steinfurt eingesetzt werden, liegen Rückmeldungen hinsichtlich des Fahrzeugstandards vor.⁶⁸

Von den 340 Fahrzeugen sind (inklusive der kooperierenden Konzessionäre):

- Kleinbusse (kleiner als 10 m) (ca. 10 %),
- Midi-Busse (ca. 10 m) (ca. 1 %),
- Standard-Linienbusse (ca. 12 m) (ca. 60 %),
- Busse zwischen 13,5 m und 15 m (ca. 3 %),
- Gelenkbusse (ca. 18 m) (ca. 21 %),
- Weitere (ca. 5 %).

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

Der Anteil der gemeldeten Fahrzeuge, die zum Analysezeitpunkt Frühjahr 2017 mit Niederflurtechnik sind, beträgt rund 80 %. Gut 50 % der Fahrzeuge verfügen darüber hinaus über Rampen (inkl. Low-Entry-Fahrzeuge). Dieser Wert wird aus Gutachtersicht für einen eher ländlich geprägten Raum als überdurchschnittlich eingeschätzt.

Rund 46 % aller benannten Fahrzeuge verfügen über digitale Fahrgastinformation im Innenraum.

In der folgenden Tabelle werden die Ausstattungsmerkmale der benannten Fahrzeuge aufgelistet. Zu berücksichtigen ist, dass ein hoher Anteil der Fahrzeuge mit unterdurchschnittlicher Qualität keinen Einsatz auf Produktlinien erfährt und ausschließlich für Schul-, Verstärker- u. Einsatzfahrten eingesetzt wird:

⁶⁸ Schriftliche Befragung der Verkehrsunternehmen, 3. Quartal 2016 (folgende im Kreis tätige Verkehrsunternehmen haben Angaben zu den Fahrzeugstandards getätigt: RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH, Kraftverkehr Münsterland, EBR Busreisen GmbH, VSR Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine mbH, Rheiner Verkehrsbetriebe Mersch GmbH, Frie Reisen OHG, Gronemann Reisen, Husmann Reisen GmbH, Verkehrsbetriebe Schäpers und WB Westfalen Bus GmbH).

■ **Tabelle 44: Fahrzeugtypen und Ausstattungsmerkmale**

Ausstattungsmerkmal	Kleinbus < 10 m	Midi-Bus (ca. 10 m)	Standard-Linienbus (ca. 12 m)	13,5 – 15 m-Bus	Gelenkbus (ca. 18 m)	Weitere	Gesamtanzahl	Anteil
Niederflurtechnik	2	2	191	9	68	1	273	80 %
Low-Entry	-	-	21	-	-	-	21	6 %
Rampe	2	1	108	9	51	1	172	51 %
Sondernutzungsfläche	3	1	107	9	55	1	176	52 %
Klimaanlage	8	2	98	11	49	8	176	52 %
Fahrgastinformation (Anzeige oder Ansage)	1	1	93	9	51	1	156	46 %
Elektronische Fahrtzielan- zeige	6	2	115	9	58	1	191	56 %

Vor dem Hintergrund des durchschnittlichen Fahrzeugalters von etwa 8,8 Jahren im Kreis erscheint der Anteil der Fahrzeuge, die über den Umweltstandard Euro IV und besser verfügen, durchschnittlich (ca. 76 %, Euro IV ab 2005). Allerdings liegen von 158 Fahrzeugen (überwiegend Fahrzeuge der Auftragsunternehmen der RVM, der Auftragsunternehmen der Frie Reisen OHG und der Gronemann Reisen) keine Angaben zu Schadstoffklassen vor, was einem Anteil von ca. 46 % der genannten im Kreis Steinfurt eingesetzten Fahrzeuge entspricht. Da diese Fahrzeuge jedoch ein ähnliches Durchschnittsalter aufweisen wie die restlichen Fahrzeuge (ca. 10 Jahre), ist davon auszugehen, dass der Anteil an Fahrzeugen mit dem Umweltstandard Euro IV und besser in ähnlicher Größenordnung liegt.

■ **Tabelle 45: Schadstoffklassifizierung der Fahrzeuge**

EURO-Norm	Anzahl der Fahrzeuge	Anteil
EURO-0	0	0 %
EURO-Norm I	2	1,1 %
EURO-Norm II	12	4,4 %
EURO-Norm III	39	18,7 %
EURO-Norm IV	43	22 %
EURO-Norm V	38	12,6 %
EURO-Norm VI	43	18,1 %
EEV-Standard	42	23,1 %

■ **Tabelle 46: Fahrzeuge mit rechnergestütztem Betriebssystem**

Rechnergestütztes Betriebs- system / Echtzeitdaten	Anzahl der Fahrzeuge	Anteil
RBL/ ITCS	90	26,5 %
Bereitstellung Echtzeitdaten	91	26,8 %

Rund 27 % der im Kreis Steinfurt eingesetzten Fahrzeuge haben die Voraussetzung zur Bereitstellung von Echtzeitdaten, wobei Angaben zu den Fahrzeugen der Auftragsunternehmen der RVM und der Auftragsunternehmen der Frie Reisen OHG fehlen.⁶⁹ Die Leitstellen der Verkehrsunternehmen stimmen sich untereinander über Anschlusswünsche der Fahrgäste ab. Wagen zu Wagen Funk ist häufig technisch nicht möglich. Vor allem bei Verspätungen und Fahrtausfällen ist somit die Sicherheit funktionierender Umsteigevorgänge nicht umfassend gewährleistet (aktuell über Betriebsfunk bzw. betriebliche Anweisungen zur Anschlussaufnahme).

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

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

⁶⁹ Voraussichtlich ab Winter 2018 verfügen auch die Auftragsunternehmen der Gronemann Reisen GmbH über ein RBL und können Echtzeitdaten erzeugen.

7.10 Bewertung des Betriebs- und Störungsmanagements

Betriebliche Defizite entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr.

Im Kreis Steinfurt gibt es in insgesamt acht Städten und Gemeinden Busbeschleunigungsmaßnahmen mittels Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, die z. B. an Problempunkten im Straßennetz zu einer Verkürzung der Fahrzeit oder zu einem verlässlicheren Betriebsablauf auch bei hohem Verkehrsaufkommen führen können. Einzelne Anlagen gibt es in Greven, Ibbenbüren, Lotte, Mettingen, Recke, Rheine, Saerbeck und Westerkappeln.⁷⁰

Zukünftig ist die Aktualisierung der LSA-Technik in Zusammenarbeit von RVM und Straßen.NRW geplant. Ziel ist, dass mittelfristig alle Verkehrsunternehmen über die entsprechende Technik zur Anforderung verfügen.

Gemäß den Rückmeldungen der Städte und Gemeinden sowie der Verkehrsunternehmen im Rahmen des Beteiligungsprozesses wird darüber hinaus kein konkreter Handlungsbedarf in diesem Handlungsfeld für den Kreis Steinfurt erkannt. Betriebliche Störungen konzentrieren sich aktuell insbesondere auf die innerstädtischen Verkehre in Osnabrück und Münster, diese orientieren sich zeitlich meist auf die Verkehrsspitzen (z. B. Linien S10, S50, R31, R51, R72, R73).

Im Nahverkehrsraum gibt es außer in der Stadt Münster und der Stadt Osnabrück keine eigenständigen Busspuren oder Bustrassen über einen längeren Abschnitt für einen störungsfreien Betrieb im Regionalbusverkehr. Lediglich in der Stadt Rheine gibt es Busschleusen, die zu einer Beschleunigung des ÖPNVs beitragen.

Die RVM kompensiert etwaige Störungen und damit ggf. verpasste Anschlüsse im Sinne der RVM-Anschlussgarantie (vgl. Kapitel 7.6). Diese garantiert den fahrplanmäßigen Anschluss an ausgewiesenen Haltestellen und Verknüpfungspunkten mit entsprechender Beschilderung. Sollte der Anschluss zwischen den Buslinien im Einzelfall nicht möglich sein, wird eine Taxibeförderung organisiert. Das Taxi sollte möglichst schon an der Umstiegshaltestelle stehen, wenn der verspätete Bus eintrifft. Der Fahrgast erhält einen Gutschein für das Taxi, welches den Fahrgast zur gewünschten Endhaltestelle befördert.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Im Hinblick auf eine funktionierende Anschlussicherung sollten die Möglichkeiten zur Einrichtung mindestens eines unternehmensübergreifenden einheitlichen Betriebsfunks ggf. eines gemeinsamen RBL bei den im Nahverkehrsraum tätigen Unternehmen geprüft werden.
- ➔ Ausweitung des Ansatzes der RVM-Anschlussgarantie auf weitere Verknüpfungspunkte und Verkehrsunternehmen.

⁷⁰ Befragung der Verkehrsunternehmen, 3. Quartal 2016.

7.11 Bewertung von Information und Vertrieb

Information

Insgesamt ist der Bereich „Information“ im Kreis Steinfurt als positiv zu bewerten. Die gesamte Produktpalette (vgl. Anforderungsprofil Kapitel 6.3.14) wird im Kreisgebiet vorgehalten. Lediglich bei einzelnen Medien besteht Handlungsbedarf.

Printmedien

- Neben einem kreisweiten Liniennetzplan (LNP) wird ein LNP für den Stadtverkehr in Rheine und Greven vorgehalten. Für die Städte Ibbenbüren und Hörstel hat die RVM zusätzlich zu dem kreisweiten LNP einen gesonderten LNP erstellt.
- Positiv ist, dass man anhand der Bezeichnungen und Signaturen im Liniennetzplan einen guten ersten Überblick über das vorhandene Bedienungsangebot bekommt. Die Lesbarkeit wird durch die farbliche Hervorhebung von Linien des regionalen ÖPNV unterstützt. Leider unterscheiden sich Linien mit nur zeitweiliger Bedienung in der Signatur nicht deutlich von den regelmäßig verkehrenden Linien. Vereinzelt könnte also aufgrund der großen Anzahl von Linien, z. B. im Bereich Ochtrup, der Eindruck entstehen, dass hier ein höheres Fahrtenaufkommen vorliegt, als es tatsächlich der Fall ist. Nicht aufgeführt werden im LNP die Linien mit unregelmäßigem Angebot und variierenden Fahrtenverläufen, die überwiegend im Schulverkehr fahren. Aus Gründen der Vollständigkeit wäre eine Darstellung aller verkehrenden Linien im Kreisgebiet einerseits zwar wünschenswert, hätte jedoch zur Folge, dass aufgrund der Vielzahl an zusätzlichen Linien die Übersichtlichkeit voraussichtlich stark eingeschränkt würde. Aus diesem Grund sollten dahingehende Überlegungen vorab ausführlich geprüft werden.
- Positiv anzumerken sind außerdem die umfangreichen Informationen, die den Fahrplanbüchern entnommen werden können. Neben einer Linienübersicht inkl. ausgewiesener Anschlussmöglichkeiten zum straßen- und schienengebundenen ÖPNV sind darüber hinaus weitergehenden Informationen zum Tarif (inkl. Preisbesonderheiten bei einzelnen Fahrten im Nahbereich) sowie auch Kontaktmöglichkeiten bei Rückfragen und Fahrplaninformationen („Schlaun Nummern“ und Verkehrsunternehmen) dargestellt.
 Des Weiteren sind auch die Fahrpläne des SPNV, ebenfalls mit ausgewiesenen Anschlussmöglichkeiten zu anderen Linien des SPNV, enthalten.
- Für mobilitätseingeschränkte Personen ist der Hinweis „Diese Linie wird durchgehend mit Niederflurbussen befahren“, der bei den entsprechenden Linien aufgeführt ist, sehr wertvoll. Wünschenswert wäre darüber hinaus eine Auflistung der barrierefrei/ niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Liniennetz, um die Nutzung des ÖPNV für diese Nutzergruppe zu erleichtern.

Digitale Informationskanäle

- Auch das Informationsangebot im Internet ist breit gefächert. So bieten die Seiten der Unternehmen umfangreiche Informationen, inklusive potenzieller Umleitungsverkehre. Auf der Internetseite der RVM wird eine interaktive Karte des Kreises Steinfurt

angeboten, die mit der EFA-Verbindungsanskunft 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.

Sukzessive sollten auch weitere Informationen, wie B+R-Plätze, P+R-Plätze, Verkaufsstellen und Weiteres einbezogen werden.

- Das zentrale Angebot und die Vermarktungsdachmarke für Fahrgastinformation, Verbindungsanskunft 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 zusammengefasst. Es bestehen Weiterleitungen zum Echtzeitabfahrtmonitor des VRR sowie der interaktiven EFA-Verbindungsanskunft.

Gerade für ländliche Regionen mit vergleichsweise schwer kommunizierbarem Fahrplanangebot bieten die elektronischen Fahrpläne mitunter eine erhebliche Erleichterung in der Angebotsdarstellung. Für viele Verbindungen können die verschiedenen Fahrtmöglichkeiten herausgefiltert werden, vorteilhaft ist hier, dass auch die Bürger-Bus-Linien im Fahrplanprogramm eingepflegt sind, so dass hier eine umfassende Informationsmöglichkeit besteht.

Negativ fällt allerdings auf, dass verschiedene Angebote einzelner privater Verkehrsunternehmen nicht über die übergreifende EFA-Fahrplanauskunft angezeigt werden.

- Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung sollte insbesondere auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit im ÖPNV/ barrierefreie Mobilitätskette im ÖPNV (vgl. Kapitel 5) die internetgestützte Informationsgebung zukünftig noch weiter ausgebaut werden.
- Positiv hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang das Informationsangebot mittels App (bubim-App).⁷¹ 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 Bus-Guide), 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. Es besteht ferner die Möglichkeit, sich die Einfahrt der Busse an der Haltestelle ansagen zu lassen und über eine Servicetaste den Einstiegswunsch an der hinteren Fahrzeugtür mit Kinderwagen oder Rollstuhl zu signalisieren. Sobald die Fahrzeuge mit den entsprechenden technischen Einrichtungen ausgestattet sind, kann die App während der Fahrt als Fernbedienung für die Haltewunschtaste dienen. Mit einer verbesserten Fahrgastinformation und einem somit gesteigerten Sicherheitsgefühl wird die selbstständige und unabhängige Nutzung des Nahverkehrs erleichtert.
- Über die ‚Schlaue Nummer‘, die zentrale telefonische Anlaufstelle für Informationen und Fahrgastbeschwerden in NRW und dem Münsterland, können rund um die Uhr Fahrplan- und Ticketinformation erfragt werden, auch ist es möglich Beschwerden zu äußern.

⁷¹ Aktuell Entwicklung der Bubim-App.

- WestfalenBus bietet neben einer Fahrplanauskunft auf der eigenen Homepage noch die App ‚Wohin du willst‘ an, in die deutschlandweit ÖPNV-, SPNV und Fernverkehrsangebote eingepflegt sind.
- Die RVM verfügt neben einer eigenen Internetpräsenz außerdem über einen Facebook-Account, über den Informationen zu Ticketangeboten, Fahrplanänderungen, Tarifänderungen und Verkehrsmeldungen bereitgestellt werden und ein Dialogmedium geboten wird.
- Im Zuge der weiteren Digitalisierung ist der RVM seit September 2016 bei ‚stomt‘ vertreten, einem Tool zum einfachen Feedback zwischen Kunden und Dienstleistern. Ein weiterer Ausbau der digitalen Präsenz für die Fahrgastinformation und -bindung ist für alle Verkehrsunternehmen im Kreisgebiet anzustreben.

Information an Haltestellen

- In der Regel sind die vorhandenen Fahrplaninformationen an den Haltestellen vollständig und insbesondere an den Verknüpfungspunkten umfangreich. Neben Standardinformationen wie Fahrplan und Liniennetzplan sind hier häufig noch weitergehende Informationen z. B. zum Tarif, zu Freizeitzielen in der Region oder auch Umgebungspläne vorhanden.
 Lediglich punktuell gibt es einzelne Defizite bei Fahrplanaushängen. Diese sind jedoch weniger der grundsätzlichen Darstellung der Fahrplaninformationen geschuldet, sondern der Pflege.

Vertrieb

Der Fahrkartenverkauf im Kreis Steinfurt erfolgt nach den Vorgaben im Westfalentarif. Neben dem direkten Erwerb beim Fahrpersonal in den Bussen gibt es außerdem einzelne Vorverkaufsstellen im Kreisgebiet, bei denen in der Regel alle Tickets bezogen werden können:

- Ibbenbüren (RVM-Betriebshof)
- Mettingen (Touristinformation Mettingen und Reisebüro Forsmann).

Die verschiedenen Tickets und Abo-Angebote können zudem in verschiedenen Ticketshops auch für das Handy 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.
- ➔ Intensivierung der unternehmensübergreifenden Fahrgastinformation (inkl. Störungen) und des unternehmensübergreifenden Marketings
- ➔ Die Öffnungszeiten der Fahrkarten-Vorverkaufsstellen sind flexibler an die Bedürfnisse der Fahrgäste anzupassen.

7.12 Bewertung des Marketings

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

Das Tarifmarketing wird grundsätzlich gemeinsam durch die Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe-Münsterland GmbH betrieben.

Ergänzend wirken verschiedenste unternehmensspezifische Marketingmaßnahmen, die sich in aller Regel über alle Münsterlandkreise erstrecken. Hierdurch werden vorrangig folgende Ziele verfolgt:

- Ansprache der Senioren,
- Ansprache der jungen mobilen Generation,
- Ertragssteigerung und Verkaufsförderung,
- Senkung von Zugangsbarrieren und
- Produktwerbung.

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

- Plakat- und Printwerbung
 Zur Vermarktung neuer und bestehender Produkte wie Tarife oder Linien werden Prospekte und Plakate verteilt, aber auch über kurz- bis mittelfristige Veränderungen von Linienwegen wird über Printmedien informiert. Um neue und Gelegenheitskunden zu erreichen werden Neubürger mit Informationsmaterial versorgt und Veranstaltungsverkehre beworben.
- SchnupperAbos und Probetickets
 Saisonal bieten die Verkehrsunternehmen SchnupperAbos zum Test des Angebotes von Bus und Bahn für drei Monate an. Neubürger erhalten ein Willkommenspaket mit einem Testticket.
- Online-Marketing:
 Insbesondere um jüngere Kundengruppen zu erreichen, wird die Präsenz auf sozialen Medien wie z. B. Facebook gestärkt. Auch neue Homepage-Strukturen mit optimierter Darstellung für mobile Endgeräte wurden erarbeitet, um den Zugang an Informationen zu erleichtern. Zusätzlich kann man über die Bubim-App auch unterwegs wichtige Informationen zum lokalen ÖPNV-Angebot abrufen.
- Direkter Kundenkontakt
 Der direkte Kundenkontakt geschieht durch den Kontakt des Personals mit Kunden und Fahrgästen.

■ Service & Information

- Für Flüchtlinge hat die DB Regio Bus NRW die Broschüre „Unterwegs in NRW“ aufgelegt. In fünf Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch, Arabisch und Farsi) und mit Unterstützung zahlreicher Piktogramme erfahren Flüchtlinge in der Broschüre das Wichtigste zum Thema Bus fahren. Die Broschüre wird kostenfrei an Erstaufnahmeeinrichtungen, caritative Organisationen und Kommunen verteilt.
- Die Veranstaltung von Rollatortagen und Busschulen durch die Verkehrsunternehmen bauen Hemmschwellen für mobilitätseingeschränkte Senioren ab und fördern die Verkehrssicherheit insbesondere zur Hauptverkehrszeit an Schultagen.

■ Bewerbung von Freizeitverkehren

Besonderen Raum in der Vermarktung der Freizeitverkehre nehmen die Kombination ÖPNV und Wandern/ Geocaching (z. B. „StadtLandFluss BUS“) sowie ÖPNV und Radfahren ein (z. B. Fahrradanhänger/ FietsenBusse auf verschiedenen Linien am Wochenende und an Feiertagen zwischen Mai und Oktober).

Weitere Marketing- und Informationsmaßnahmen sind Haltestellenaushänge zu Linienfahrplänen und Tarifen v. a. in den dichter besiedelten Gebieten.

Aus der Onlinebefragung der 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 Mobilitätsprojekte und -produkte umzusetzen.
- ➔ Die Bündelung aller Marketingaktivitäten unter der münsterlandweiten Dachmarke ‚Bus und Bahn im Münsterland‘ ist weiter auszubauen.

7.13 Bewertung des Tarifs

Im August 2017 wurde der bis dahin im Kreis Steinfurt und im gesamten Münsterland gültige Münsterland-Tarif durch den WestfalenTarif abgelöst. Ziel des WestfalenTarifs ist das Zusammenwachsen der heutigen fünf westfälischen Nahverkehrstarife

- Münsterland-Tarif (in den Kreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt, Warendorf und der Stadt Münster),
- Ruhr-Lippe-Tarif (in den Kreisen Unna, Soest, dem Märkischen Kreis, dem Hochsauerlandkreis und der Stadt Hamm),

- Der Sechser (in den Kreisen Herford, Minden-Lübbecke, Lippe, Gütersloh und der Stadt Bielefeld),
- Hochstift-Tarif (in den Kreisen Paderborn und Höxter) und
- Westfalen-Süd-Tarif (in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe)

zu einem großen Flächentarif.

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

Durch eine Kooperation beim Tarif gibt es auch eine Anknüpfung an die Stadt Osnabrück sowie einige Gemeinden im Landkreis Osnabrück.

Das Tarifsortiment des Westfalentarifs, das für alle ÖPNV-Angebote im Kreis Steinfurt gilt, besteht aus einem ausdifferenzierten Tarif- und Ticketangebot. Es umfasst:

- EinzelTicket und 4er Ticket
- KinderTicket und 4er KinderTicket
- TagesTicket 1 Person, TagesTicket 5 Personen und 9 Uhr TagesTicket 1 Person, 9 Uhr TagesTicket 5 Personen
- 7 TageTicket
- MonatsTicket, 9 Uhr MonatsTicket und Schüler/ AzubiMonatsTicket
- Abo (übertragbar, personalisiert) und 9 Uhr Abo (übertragbar, personalisiert)
- FunTicket und FunAbo
- 60plusAbo
- AnschlussTicket und 4er AnschlussTicket
- FahrradTagesTicket, FahrradMonatsTicket und FahrradAbo
- 1. Klasse Aufpreis: EinzelTicket, 7 TageTicket, MonatsTicket, Abo/ Job

Neben dem allgemeinen Tarifsortiment kann im Kreis ein Sozialticket bezogen werden. Die sogenannten MobiTickets sind vergünstigte Abo-Tickets für Empfänger von Sozialleistungen. Vergünstigungen gibt es für die Abovarianten FunAbo, Abo (für den Heimatort und je nach Entfernung für die Nachbarorte; Preisstufe 2M oder Preisstufe 3M), 9 Uhr Abo (für den Heimatort und je nach Entfernung für die Nachbarorte; Preisstufe 2M oder Preisstufe 3M) und 60plusAbo (für den Heimatkreis oder das Münsterland). Das MobiTicket ist ein Angebot des Kreises, welches durch Fördergelder des Landes NRW ermöglicht wird. Eine Weiterführung des Angebotes ist zukünftig abhängig von der Fördersituation.

Außerdem haben die NRW-weiten Fahrkarten wie SchönerTagTicket etc. auch Gültigkeit im Kreis Steinfurt. Einzelpersonen können zudem das AnschlussTicket NRW Hin&Rück für eine Hin- und Rückfahrt nutzen, wenn für eine Teilstrecke der Reise bereits ein Ticket vorhanden ist. Das Ticket erweitert den Gültigkeitsbereich einer vorhandenen Zeitkarte, eines KombiTi-

ckets oder sonstiger DB-Tickets für Fahrten von/ nach AVV, VRR und VRS in/ aus dem westfälischen Tarifraum. Es ist nach Fahrtantritt nicht übertragbar.

Für ausgewählte Arbeitgeber werden darüber hinaus JobTickets ausgegeben. Für verschiedene Tickets im Jedermannverkehr gilt als Zusatznutzen die Mitnahme weiterer Personen abends bzw. am Wochenende.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Das Tarif und Ticketangebot ist insgesamt als sehr gut und ausreichend differenziert zu bewerten. Das Angebot ist in seiner Vielfalt aufrechtzuerhalten.
- ➔ Durch Einführung des WestfalenTarifs wurden die Tarifgrenzen innerhalb Westfalens beseitigt und die Übergänge zu den Nachbarkreisen und den Städten vereinfacht, somit besteht hier kein Handlungsbedarf.
- ➔ Entwicklung einer Mobilitätskarte (E-Ticket), die den Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, Carsharing, Leihfahrräder, Abstellanlagen etc.) gewährleistet und die durchgängige Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote erleichtert.

7.14 Bewertung von Verleihsystemen, Mitnahmeangeboten und Mobilitätsmanagement

Carsharing

Das vorhandene Carsharing-Angebot im Kreis Steinfurt ist bislang nur sehr rudimentär ausgeprägt. Der Carsharing-Anbieter „Stadtteilauto – Carsharing Münster GmbH“ hat in und um die Stadt Münster insgesamt 40 Stationen mit bis zu 30 Fahrzeugen, davon jeweils eine Station in Steinfurt (Burgsteinfurt), Greven und Havixbeck. Für privates Carsharing sind auf einschlägigen Anbieter-Plattformen einzelne Angebote zu finden. Ein flächendeckendes System ist nicht gegeben.

Aufgrund der hohen Motorisierung im Kreis Steinfurt, die mit 573 Pkw pro 1.000 EW deutlich über dem NRW-weiten Durchschnitt liegt, wird der Bedarf hier vergleichsweise gering eingeschätzt. Potenziale gibt es ggf. an SPNV-Verknüpfungspunkten insbesondere für Geschäftsleute, nachrangig ggf. auch für den Tourismusbereich.

Hinweis:

Im Rahmen des Masterplans klimafreundliche Mobilität im Kreis Steinfurt wurden einige Projekte zum Thema Carsharing entwickelt. Aus dem Baustein „Verknüpfung intermodaler und flexibler Angebote“ wurde ein Projekt zum Thema Verknüpfungspunkte entwickelt, der sich mit dem Ausbau von Bahnhöfen und zentralen Haltestellen zu Mobilitätsknotenpunkten befasst. An den Mobilitätsknotenpunkten sollen nicht nur attraktive Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, E-Ladestationen und privilegiertes Parken für Elektrofahrzeuge sondern auch Carsharing-Angebote integriert werden. Unter dem Begriff „Benutzen statt Besitzen“ wurden

zwei weitere Pilotprojekte zum Thema Carsharing ausgearbeitet. Die Projekte „Carsharing im ländlichen Raum – Nachbarschaftsauto“ sowie „Dorf-Auto – kommunales Carsharing“ beinhalten das Aufbauen eines Carsharing-Systems im Münsterland. Das System soll durch einen gemeinschaftlichen Fahrzeugpool dazu beitragen den Zweit- und/oder den Drittwagen zu ersetzen. In Bezug auf Dienstfahrzeuge ist zudem eine Idee zu betrieblichen Carsharing-Pools für den Außendienst entstanden.

Fahrradverleihsysteme

An allen Bahnhöfen und Haltepunkten im Kreis Steinfurt sind in unterschiedlicher Qualität und Quantität Abstellanlagen für Fahrräder installiert. Ein oder mehrere flächendeckende Fahrradverleihsysteme sind im Kreis jedoch nicht vorhanden. Lediglich die Radstationen am (Busbahnhof/) Bahnhof in Burgsteinfurt, Ibbenbüren und in Rheine bieten tageweise Leihfahrräder an und ermöglichen somit die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln. Aktuell werden diese ähnlich wie die privaten Fahrradvermietungen fast ausschließlich zu touristischen Zwecken genutzt.

Im Kreis Steinfurt wurde zudem das Modellprojekt „STmobil“ etabliert. Das Gesamtkonzept beinhaltet unter anderem eine Mobilitätsstation in der Gemeinde Mettingen. Neben dem Verleih und der Betreuung von Pedelecs und E-Bikes, werden außerdem Mobilitätsberatungen, Fahrplaninformationen, Ticketverkauf sowie ÖPNV- und Pedelec-Trainings an der Mobilitätsstation angeboten.

Ein erster Schritt zur Stärkung der inter- bzw. multimodalen Mobilität ist somit gemacht.

Hinweis:

Aus dem Masterplan klimafreundliche Mobilität sind ebenso einige Projekte im Bereich Fahrradverleihsysteme entstanden. Zum einen soll das Best-Practice-Beispiel STmobil weitergeführt und ausgebaut werden. Unter den Namen „Klimafreundlich über Berg und Tal – Mobilitätskonzept für die Region“ sollen Maßnahmen entwickelt werden, die zu einer multimodalen Vernetzung der Städte und Gemeinden des Tecklenburger Landes bis zum Jahr 2025 beitragen sollen. Die Themenfelder dieser Projektvision beinhalten u. a. den Ausbau an E-Bike-Verleihangeboten. Des Weiteren soll ein Leihfahrradsystem im Kreis Steinfurt etabliert werden. Für den Verleih sollen beispielsweise Free-Floating-Fahrräder, Lastenfahrräder sowie Pedelecs zur Verfügung stehen. So ein Verleihsystem erfordert eine Konzeptentwicklung, in der einfache Ausleihmodalitäten sowie Leasing-Konzepte erarbeitet werden. Ebenso sind Vereinbarungen mit ortsansässigen Fahrradhändlern sowie mit weiteren Kooperationspartnern (z. B. lokale Akteure, Vereine oder Gewerbebetreiber) und eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit notwendig. Ein Fahrradverleihsystem soll zudem auf Unternehmen und Firmen übertragen werden, so dass ein sogenanntes LeaseRad als Dienstfahrrad den Mitarbeitern zur Verfügung steht.

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, wurde auf Ebene der verschiedenen Regierungsbezirke Netzwerke aufgebaut, die durch das Ministerium gefördert werden.

Es wurden Koordinationsstellen in den Regierungsbezirken 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 Steinfurt ist Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW und beschäftigt sich somit bereits seit einigen Jahren damit, die nachhaltige und vernetzte Mobilität zu fördern. Dazu zählt unter anderem die Etablierung der Mobilstation in Mettingen als Best-Practice-Beispiel.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Vertiefung und Intensivierung der hier aufgeführten Aktivitäten
- ➔ Verankerung des Mobilitätsmanagements im NVP als andauernde und langfristige Handlungsaufgabe
- ➔ Ausdifferenzierter Ansatz des Mobilitätsmanagements für unterschiedliche Zielgruppen

7.15 Bewertung des Qualitätscontrollings

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

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 in erster Linie Kundenzufriedenheitsbefragungen durchgenommen und Kundenhinweise aufgenommen.

2009 und 2014 nahm die RVM am bundesweiten ÖPNV-Kundenbarometer von TNS Infratest mit 250 Kundeninterviews teil. Eine weitere Kundenbefragung fand unter Leitung der WVG im Jahr 2013 zur Untersuchung der Wirksamkeit der Fahrgastinformation statt.

WestfalenBus führt jährlich eine Erhebung der Kundenzufriedenheit im Personennahverkehr durch.

Aktuell wird das Qualitätscontrolling für die RVM gemäß und im Rahmen des ÖDA durchgeführt.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Einführen eines Qualitätsmanagementsystems inkl. Qualitätscontrolling gemäß der in Kapitel 6.3.18 dargelegten Zusammenhänge und Anforderungen.
- ➔ Vertiefung und Intensivierung der hier aufgeführten Aktivitäten.

7.16 Kundenbewertungen und -meinungen zum ÖPNV-Angebot

Dem Kundenbarometer⁷², welches im Jahr 2014 im Auftrag der RVM durchgeführt wurde, sind folgende Kundeneinschätzungen zum ÖPNV-Angebot im Kreis Steinfurt zu entnehmen:

- Die Kategorien „Sauberkeit und Gepflegtheit im Fahrzeug“ und „Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit“ werden mit sehr gut bewertet, wobei die „Sauberkeit und Gepflegtheit im Fahrzeug“ eine Zunahme und die „Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit“ eine leichte Abnahme der Zufriedenheit gegenüber dem Kundenbarometer aus dem Jahr 2009 aufweisen.

⁷² Das ÖPNV Kundenbarometer beruht auf 250 Interviews mit Fahrgästen ab 16 Jahren. Die Stichprobe wurde in Steinfurt gezogen. Um die Repräsentativität der Untersuchung bezogen auf die ÖPNV-Nutzer im Kreis Steinfurt zu gewährleisten, wurde die Altersverteilung ins Verhältnis zu der durchschnittlichen Nutzungshäufigkeit der Altersgruppen gesetzt. Das Kundenbarometer wurde durch TNS Infratest GmbH für die RVM erstellt.

- Weitere abgefragte Merkmale der Fahrzeuge wie „Komfort und Bequemlichkeit des Fahrzeugs“ und „Information im Fahrzeug“ werden mit gut bewertet, das „Platzangebot im Fahrzeug“ liegt im Bereich „eher gut“.
- Eine gute Bewertung erhielten zudem die Kategorien „Freundlichkeit des Fahrpersonals“ und „Gedruckter Fahrplan der RVM zu Hause“.
- In Bezug auf die Veränderung gegenüber dem Jahr 2009 nahm die Zufriedenheit bei der „Sicherheit im Fahrzeug (abends)“, die mit gut bewertet wurde, im Vergleich zu den anderen Kategorien am stärksten zu.
- Die „Schnelligkeit der Beförderung“ liegt ebenso im guten Bereich. Gegenüber dem Jahr 2009 ist dieser Wert jedoch stärker gesunken. Eine starke Abnahme der Zufriedenheit ist zudem bei den Kategorien „Fahrkartensortiment“ und „Internet-Auftritt (Homepage) der RVM“ festzustellen, wobei das „Fahrkartensortiment“ mit durchschnittlich und der „Internet-Auftritt (Homepage) der RVM“ mit eher schlecht bewertet wurden.
- Das „Linien- und Streckennetz“ werden mit durchschnittlich bewertet, so dass eine leichte Steigerung der Zufriedenheit besteht. Ebenso liegt die „Fahrplanauskunft der RVM im Internet“ im durchschnittlichen Bereich.
- Weitere positive Veränderungen sind in den Kategorien „Sauberkeit und Gepflegtheit der Haltestellen“, „Sicherheit an Haltestellen (abends)“ und „Komfort und Ausstattung der Haltestellen“ festzustellen, jedoch ist die Zufriedenheit bei den drei Kategorien schlecht. Hingegen die Kategorie „Fahrplan-Informationen an den Haltestellen“ mit eher gut von den Befragten bewertet wird und eine eher negative Veränderung vorweist.
- Als schlecht werden von den Befragten zudem die Kategorien „Anschlüsse“, „Tarifsystem“ und „Taktfrequenz“ bewertet. Gegenüber dem Jahr 2009 ergibt sich für diese Kategorien darüber hinaus eine leichte Abnahme der Zufriedenheit.
- Die Zufriedenheit mit dem „Preis-Leistungs-Verhältnis“ nahm gegenüber dem Jahr 2009 ebenfalls ab, und liegt weiterhin im sehr schlechten Bereich. Auch das Merkmal „Informationen bei Störungen und Verspätungen“ liegt im sehr schlechten Bereich.

In der Auftaktbefragung der Verkehrsunternehmen wurden folgende Angaben zu Kundenbeschwerden gemacht:

■ **Tabelle 47: Rückmeldung von Fahrgästen an die Verkehrsunternehmen**

Linie	Linienabschnitt/ Haltestelle	Beschwerde	Grund
S10	Westerkappeln	Nicht funktionierender Umstieg R11 – S10 in beiden Richtungen	Verständigungsproblemen zwischen RVM und Stadtwerke Osnabrück
S50	Ladbergen	Umstieg von Linie S50 in X150. (Hinweis: Der Kundschaft wird eine Anschlussgarantie geboten.)	Veränderung der Linienführung im Frühjahr 2016
TaxiBus		Nichterscheinen	Langer und damit anfälliger Bestellweg
Viele Produktlinien		Zu kleines Betriebszeitfenster	Mo-Fr nach 19 Uhr häufig kein Angebot mehr. Samstag und Sonntag+Fei zu wenige Fahrten.
R73	Nordwalde	Anbindung Bahnhof Nordwalde	
Nachrichtlich Aufnahme in den NVP <i>(außerhalb des Kreises Steinfurt)</i>			
S50/R72	Münster	(Zunahme der) Verspätungen	Umstellung der LSA-Zeiten zum Nachteil des motorisierten Verkehrs

8 Verkehrsprognose

Für die zukünftige Weiterentwicklung des ÖPNV-Verkehrsangebotes im Kreis Steinfurt sind neben den heutigen Verkehrsbeziehungen auch die absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Siedlungs- und Gewerbeflächen sowie Entwicklungen bei den Schulstandorten und Schulverkehrsbeziehungen. Zunehmend in den Fokus rücken außerdem die Entwicklungen in den Bereichen Versorgungs- und Freizeitverkehr als wesentliche Nachfragegruppe des ÖPNV.

Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2025 festgelegt, Basisjahr für die Vorausschätzung ist 2014.

Die Abschätzung der voraussichtlichen Bedarfsänderungen erfolgt auf Basis folgender Quellen:

- Gemeindemodellrechnung 2015 bis 2040 – Basis – nach Altersjahren und Geschlecht – kreisangehörige Gemeinden – Stichtag 01.01, Information und Technik Nordrhein-Westfalen,
- Untersuchung „Mobilitätsverhalten 2011“,
- Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden im Kreis Steinfurt (Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Infrastruktur), Befragung der Kommunen im 3. Quartal 2016,
- Allgemeine zukünftige Entwicklungen bei der Motorisierung der Bevölkerung.

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartenden Entwicklungen auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbildet. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen nachhaltig beeinflusst werden.

8.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Abhängig von den verschiedenen datenbereitstellenden Institutionen, dem Prognosezeitpunkt und der etwaigen Berücksichtigung aktueller Entwicklungen (beispielsweise der Zuwanderung), existieren mittlerweile diverse Bevölkerungsprognosen, mit teilweise sehr unterschiedlichen Ergebnissen. So wird beispielsweise in älteren Studien in der Regel noch von einer stärkeren Schrumpfung ausgegangen als dies in den aktuellsten Prognosen der Fall ist. Daneben gehen die Städte und Gemeinde sowie die Kreisverwaltungen individuell bei dem Bezug und der Verarbeitung von Daten vor. Vor diesem Hintergrund und mit Bezug auf die durch die Städte und Gemeinden gemeldeten Daten kann im Folgenden nur eine Tendenz der Bevölkerungsentwicklung beschrieben werden.

Mit Blick auf die einheitliche Datengrundlage wird für die Darstellung der grundsätzlichen sowie der demografischen Entwicklung der Einwohnerdaten auf Daten des statistischen Landesamtes IT.NRW zurückgegriffen.

Kleinräumige Entwicklungen

Die Bevölkerungsprognose des Landes NRW weist für den Kreis Steinfurt eine insgesamt weitgehend stabile Bevölkerungsentwicklung auf (ca. +0,4 %/ ca. +1.800 EW).

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung zeigt die Bevölkerungsentwicklung eine vergleichsweise disperse Verteilung über die meisten kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Ein deutlicher Zuwachs wird z. B. sowohl prozentual als auch absolut für die Gemeinde Lotte prognostiziert (ca. +10 %/ ca. +1.400 EW). Hier wirkt die räumliche Nähe zum Oberzentrum Osnabrück positiv. Der größte Rückgang wird für die Gemeinde Recke erwartet (ca. -8 %/ ca. -900 EW).

■ **Tabelle 48: Bevölkerungsprognose für die Städte und Gemeinden im Kreis Steinfurt (2015 – 2025)**

Stadt/ Gemeinde	Bevölkerung 2015	Prognose 2025	Entwicklung 2015 bis 2025 (in %)
Altenberge	10.121	10.846	+7,2 %
Emsdetten	35.411	34.819	-1,7 %
Greven	35.536	37.920	+6,7 %
Hörstel	19.450	18.957	-2,5 %
Hopsten	7.547	7.618	+0,9 %
Horstmar	6.346	6.159	-2,9 %
Ibbenbüren	50.545	51.077	+1,1 %
Ladbergen	6.443	6.349	-1,5 %
Laer	6.568	7.043	+7,2 %
Lengerich	21.962	21.582	-1,7 %
Lienen	8.503	8.312	-2,2 %
Lotte	14.094	15.501	+10,0 %
Metelen	6.428	6.632	+3,2 %
Mettingen	11.615	11.172	-3,8 %
Neuenkirchen	13.493	12.874	-4,6 %
Nordwalde	9.336	9.390	+0,6 %
Ochtrup	19.123	19.544	+2,2 %
Recke	11.144	10.240	-8,1 %
Rheine	73.549	73.666	+0,2 %
Saerbeck	7.079	7.315	+3,3 %

Stadt/ Gemeinde	Bevölkerung 2015	Prognose 2025	Entwicklung 2015 bis 2025 (in %)
Steinfurt	33.059	32.244	-2,5 %
Tecklenburg	8.784	8.594	-2,2 %
Westerkappeln	10.900	10.609	-2,7 %
Wettringen	7.952	8.308	+4,5 %
Insgesamt	434.988	436.771	+ 0,4 %

IT.NRW Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 – Basis – nach Geschlecht – kreisangehörige Gemeinden –
Stichtag 01.01.2015/ 01.01.2025

Demografische Entwicklung

Die Auswirkungen des demographischen Wandels und die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden sich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen. Neben der absoluten Bevölkerungsvorausberechnung für die Städte und Gemeinden, spielt insbesondere die Altersklassenentwicklung eine wichtige Rolle. Diese Betrachtungsweise dient der Abschätzung der zukünftigen ÖPNV-Nachfrage durch die verschiedenen Gruppen und bildet somit eine Grundlage für eine spätere Angebotsausgestaltung.

Für den Kreis Steinfurt sind folgende Tendenzen im kommenden Jahrzehnt erkennbar:

- Das Hauptkundenpotenzial speziell des straßengebundenen ÖPNV des Kreises Steinfurt sind Kinder und Jugendliche, die öffentliche Verkehrsmittel auf dem Weg zu ihren Schul- und Ausbildungsstätten sowie in ihrer Freizeit nutzen. Von den Einwohnerrückgängen im Kreis Steinfurt ist nun besonders die Altersgruppe der unter 20-Jährigen betroffen. Auch wenn die Geburtenzahlen seit einigen Jahren wieder stabil sind bzw. sogar ein leichter Anstieg zu verzeichnen ist, sind die Schülerzahlen an weiterführenden Schulen kurz- bis mittelfristig weiter deutlich rückläufig (bis 2025 ca. -18 %). Damit spiegelt sich auch im Kreis Steinfurt der bundesweit prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen unverkennbar wider.
- Auch die Altersgruppe der 19-24-Jährigen (Ausbildung/ potenziell Studierende) wird mittelfristig deutlich um annähernd 13 % zurückgehen.
- Weitgehend stabil bleiben die Altersgruppen der im Berufsleben stehenden Altersgruppen der 25-64-Jährigen.
- Ein deutlicher Zuwachs wird zukünftig für die Gruppe der Senioren, insbesondere der Hochbetagten, erwartet. Auffällig ist hier, dass insbesondere die Kommunen in direkter Nachbarschaft der beiden Oberzentren einen besonders starken Zuwachs in dieser Altersgruppe zeigen.

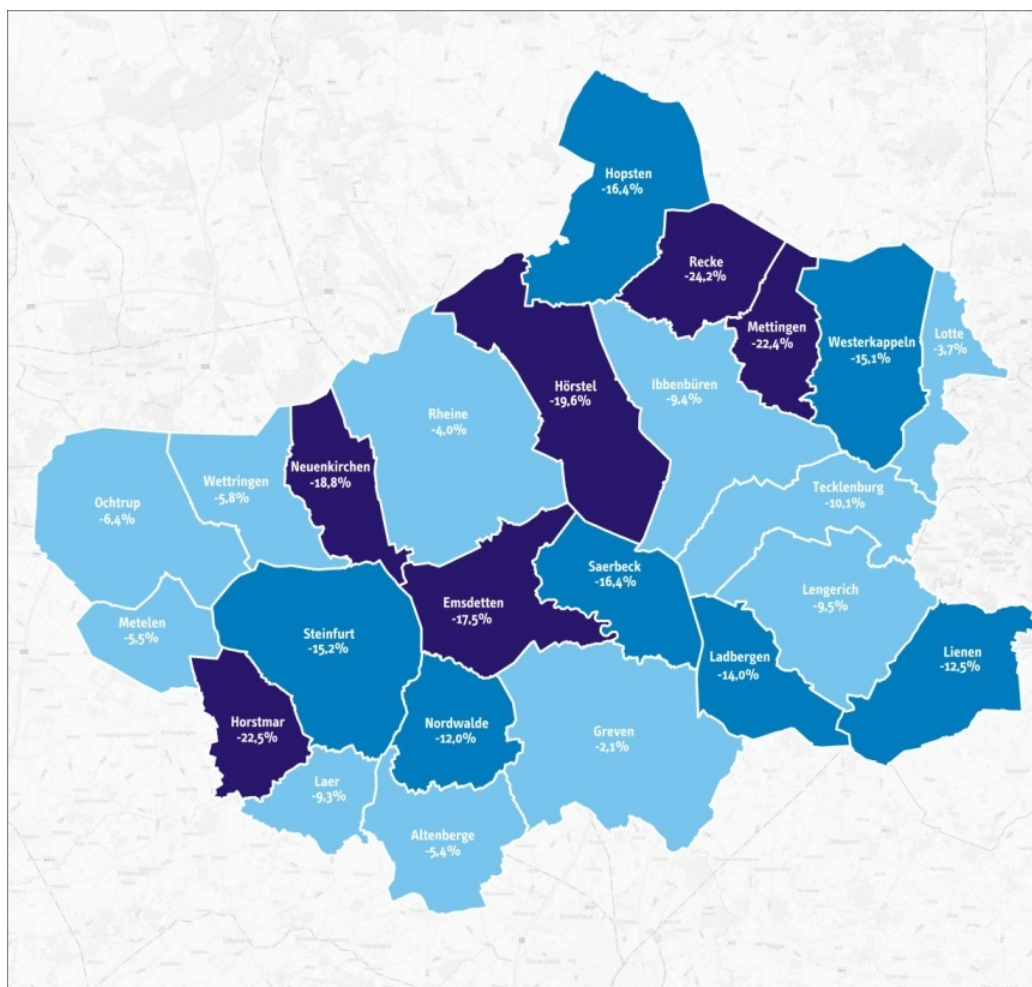
■ **Tabelle 49: Eckdaten der Bevölkerungsentwicklung im Kreis Steinfurt nach Altersgruppen**

Altersgruppe	Prognose 2025	Entwicklung 2015 bis 2025 (absolut/ prozentual)
unter 3	10.896	-1,7 %
3 bis unter 6	11.595	-0,5 %
6 bis unter 10	16.030	-4,5 %
10 bis unter 16	25.002	-15,2 %
16 bis unter 19	13.297	-22,3 %
19 bis unter 25	26.651	-12,7 %
25 bis unter 45	100.643	1,8 %
45 bis unter 65	131.630	-3,0 %
65 bis unter 80	69.942	14,9 %
80 oder älter	31.093	36,5 %
Insgesamt	436.779	+ 0,4 %

Bevölkerungsvorausberechnungen 2014 bis 2040 nach Altersjahren (g1) und Geschlecht - kreisfreie Städte und Kreise – Stichtag

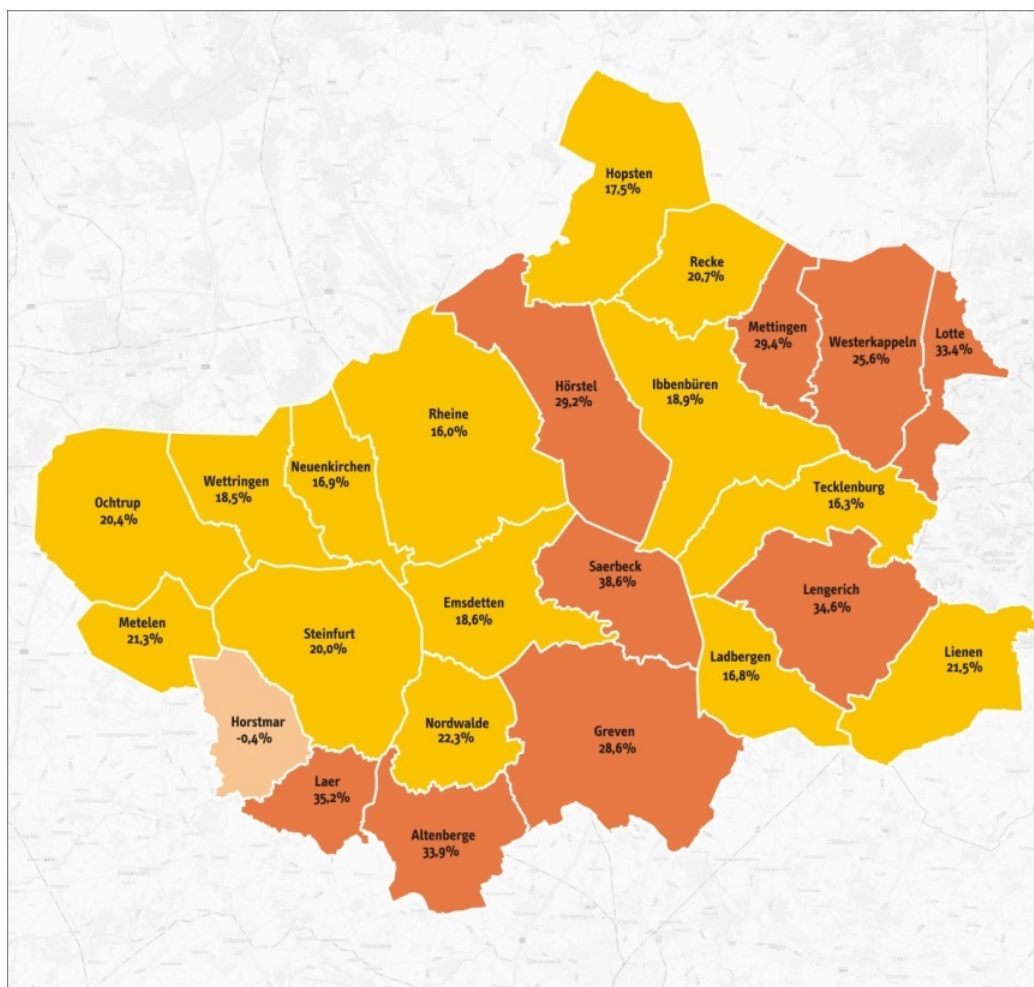
In den nachfolgenden Abbildungen werden die Veränderungen der Anteile bei den jüngeren und den älteren Altersgruppen in den Städten und Gemeinden zusammenfassend dargestellt.

■ **Abbildung 16: Veränderung des Anteils der unter 19-jährigen zwischen 2015 – 2025⁷³**



⁷³ IT.NRW, Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 – Basis – nach Geschlecht – kreisangehörige Gemeinden – Stichtag 01.01.2015/ 01.01.2025.

■ **Abbildung 17: Veränderung des Anteils der über 64-Jährigen zwischen 2014 – 2025⁷⁴**



8.2 Siedlungserweiterungen und Gewerbeflächenenerweiterungen

Geplante Flächenentwicklungen bis 2025

Bei der Befragung der Städte und Gemeinden (Stand 3. Quartal 2016) im Kreis Steinfurt wurden verschiedene Planungsvorhaben von Flächenentwicklungen bis 2025 gemeldet⁷⁵. Die größten gemeldeten Projekte werden im Folgenden aufgelistet:

Siedlungsflächenenerweiterung:

Die größten gemeldeten Projekte sind dabei:

- Altenberge, Ausweisung Wohngebiet „Bahnhofshügel“: ca. 150 Grundstücke (ca. 14 ha),
- Greven, Wohngebiet „Wüste“ (Innenstadt): gesamt ca. 550 WE in 4 Bauabschnitten (aktuell Entwicklung des letzten BA),

74 IT.NRW Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 – Basis – nach Geschlecht – kreisangehörige Gemeinden – Stichtag 01.01.2015/ 01.01.2025.

75 Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016; keine Angaben von der Stadt Ibbenbüren.

- Emsdetten, Wohngebiet (Neuenkirchener Str./ Lange Water): ca. 180 WE (8,5 ha),
- Laer, zwei Wohnbaugebiete (Freisenbrock III): 100 WE,
- Ochtrup, Erweiterung Wohnbaufläche (Metelenerstr./ Nienborger Damm): ca. 21 ha,
- Rheine, Wohnbebauung (gesamtes Stadtgebiet): 2.833 WE (ca. 109 ha),
- Wettringen, Ausweitung Wohnbaufläche (evtl. in südlicher und südwestlicher Richtung): ca. 150 WE.

Gewerbeflächenentwicklung:

- insgesamt ca. 236 ha kreisweit.

Die größten gemeldeten Projekte sind:

- Altenberge, Gewerbeflächenausweisung Kümper: insgesamt ca. 25,5 ha,
- Emsdetten, Industriegebiet Süd: insgesamt ca. 23 ha,
- Neuenkirchen, Gewerbegebiet „St. Arnold“: ca. 13,5 ha,
- Ochtrup, Erweiterung gewerbliche Fläche (Weiner): ca. 30 ha,
- Rheine, Holsterfeld-Ost – Teil Nord: ca. 21 ha,
- Rheine, Holsterfeld-Ost – Teil Süd: ca. 13 ha,
- Rheine, Baarentelgen-Ost: ca. 38 ha,
- Rheine, Kanalhafen-West: ca. 11 ha,
- Rheine, Osnabr. Str. – Süd: ca. 11 ha,
- Saerbeck, Gewerbegebiet Nord II: ca. 24,5 ha.

Im Bereich Freizeitanlagen ist die Einrichtung eines Campingplatzes in Burgsteinfurt geplant (10 ha; ab 2018), außerdem soll in Ochtrup ein neues Sportzentrum realisiert werden (8,5 ha, 2018 – 2022). Die Gemeinde Metelen plant darüber hinaus im Landschaftsschutzgebiet „Metelerner Heide“ die Wiedererrichtung eines Zoos bzw. einer ähnlichen Einrichtung. Ein Realisierungszeitpunkt hierfür liegt aktuell noch nicht vor.

8.3 Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur bis 2025

Planungen der Verkehrsinfrastruktur bis 2025

Nennung zu Planungen der Verkehrsinfrastruktur bis 2025 in der Befragung der Städte und Gemeinden umfassen neben dem Ausbau von Haltepunkten und Bahnhöfen, der Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn und verschiedenen BürgerBus-Projekten insbesondere den Ausbau der Radinfrastruktur. Dazu kommen verschiedene Projekte zum Ausbau von Verkehrswegen.

Eine Übersicht über die wichtigsten Investitionsmaßnahmen im ÖPNV bietet Tabelle 50. Eine vollständige Liste aller genannten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen bis 2025 ist Bestandteil des Anlagenbands I.

■ **Tabelle 50: Geplante Verkehrsinfrastrukturvorhaben bis 2025**

Gemeinde/ Stadt	Planungen der Verkehrsinfrastruktur bis 2025	
	Maßnahmen	Umsetzung
Emsdetten, Stadt	Erweiterung der P+R am Bahnhof	ab 2017
	Elektrobürgerbus (als LEADERPROJEKT)	NN.
Greven, Stadt	Erarbeitung des sachlichen Teilplans Mobilität, der den bestehenden Verkehrsentwicklungsplan von 1999 ersetzt	bis ca. Herbst 2017
	Umbau Schulbushaltestelle Gesamtschulzentrum (Teichstraße)	o. A.
Hörstel, Stadt	Erneuerung Buswartehallen	2016/ 17
Lengerich, Stadt	Modernisierung Bahnhof Lengerich (MOV 3) Antragstellung durch NWL	bis 2023
Lotte	Reaktivierung Tecklenburger Nordbahn	in Planung
	Westerkappeler Straße im Zuge der Kreisstraßensanierung + Radwegebau 2 Haltestellen am Rathaus/ -platz, in Planung	o. A.
Metelen	Weiterer Ausbau der Parkplatzanlage am Bahnhof Metelen-Land	o. A.
	Bau von Buswartehäusern für den Schulbusverkehr nach Ochtrup, Steinfurt und Heek nach Schließung der Hauptschule Metelen	ab 2018
Mettingen	Bürgerbusprojekt	2017
Nordwalde	Ortskernentwicklung (Verlagerung ZOB)	2018-2020
Ochtrup, Stadt	Verlegung der vorh. Busbucht an den Fahrbahnrand (Bereich südl. Laurenzstraße Höhe Hs-Nr. 8)	Ende 2016
Recke	Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn	in Planung
Rheine, Stadt	P+R und B+R Haltestelle Bf Mesum	2017
	Umbau des ZOB	2016-2017
Saerbeck	Neubau Park+Ride Platz (Emsdettener Straße, westlich des Friedhofs)	2017/ 2018
Tecklenburg, Stadt	Einrichtung einer Haltestelle auf Höhe der Kurklinik	o. A.
Westerkappeln	Reaktivierung Tecklenburger Nordbahn	in Planung
Wettringen	Ausstattung von Bushaltestellen im Gemeindegebiet, Bewilligung ist erfolgt	2017
	Verbesserung der Parksituation für Fahrräder am Busbahnhof (Parkboxen), Planung	evt. 2018
	Park+Ride Platz (Burgsteinfurter Straße)	2017
	Ausstattung von Bushaltestellen mit Wartehallen	2017

Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016 (keine Angaben von der Stadt Ibbenbüren)

8.4 Entwicklung des Arbeitsmarktes

Die aktuelle Entwicklung des Arbeitsmarktes im Kreis Steinfurt ist von der insgesamt positiven Gesamtsituation auf Bundesebene beeinflusst. Seit 2005 ist ein kontinuierlicher Rückgang der Arbeitslosenquote zu verzeichnen (ca. 8,6 % im 3. Quartal 2005, ca. 4,7 im 3. Quartal 2017⁷⁶), womit sich die Arbeitslosenquote im Kreis Steinfurt nachhaltig besser entwickelt als der Landesdurchschnitt NRW (ca. 8,0 %).⁷⁷ Auch die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Kreis hat im Zeitraum von 2005 bis 2016 deutlich um rund 22 % zugenommen und liegt derzeit bei ca. 150.000. Damit zeigt das Wachstum auf dem Arbeitsmarkt im Kreis Steinfurt eine stärkere Dynamik als in NRW.

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

- Verstärkte Zusammenarbeit kleiner und mittelständischer Unternehmen (KMU) mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen, wodurch mehr Menschen (auch von außerhalb des Kreises) mit differenzierten Anforderungen und Wünschen bei der Verkehrsmittelwahl in Erscheinung treten werden.
- Die Jugendarbeitslosigkeit der 15 bis unter 25-Jährigen im Kreis liegt mit im Durchschnitt etwa 5,1 % aktuell zwar noch deutlich unter dem Niveau des Landes NRW (6,6 %), die Tendenz ist jedoch steigend.
- Dennoch muss beachtet werden, dass das Potenzial an Schüler für Ausbildung und Studium kurz- bis mittelfristig stärker zurückgeht, da diese Gruppen zukünftig einen geringeren Anteil an der Gesamtbevölkerung einnehmen werden (vgl. Tabelle 49).
- Es besteht ein hohes Pendleraufkommen sowohl innerhalb des Kreises als auch über die Kreisgrenze hinweg (ca. 71.000 Auspendler aus dem Kreis, ca. 43.000 Einpendler in den Kreis sowie ca. 67.000 Binnenpendler innerhalb des Kreises).
- Sowohl die in der Vergangenheit erfolgten Gewerbeflächenentwicklungen (siehe Anlagenband I) sowie auch die zukünftig geplanten (siehe Kapitel 8.2) finden im Kreisgebiet an unterschiedlichen Orten gleichzeitig statt. Nicht immer wird bei der Planung der Gewerbeflächen der Anschluss an den ÖPNV berücksichtigt. Die in der Folge einhergehende Entwicklung und Umverteilung von Arbeitsplätzen haben somit eine bedeutende Rolle für das Verkehrsgeschehen und dabei auch für das zukünftige ÖPNV-Angebot.

Die dargestellten Aspekte zeigen auf, dass die Arbeitsplatzmobilität heute schon von besonderer Bedeutung im Kreis Steinfurt ist. Durch etwaige Veränderungen der Arbeitsplatzstandorte (Erweiterungen, Umzüge, Schließungen etc.) sind sowohl Arbeitnehmer als auch Arbeitgeber darauf angewiesen, dass eine hohe Flexibilität bei der Erreichbarkeit der unterschiedlichen Arbeitsplatzstandorte auch abseits des MIV gewährleistet wird.

Das geringere Potenzial an zukünftigen Auszubildenden (in der Regel kein Führerscheinbe-

⁷⁶ Abhängig zivile Erwerbstätige (Summe aus sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigten (einschließlich Auszubildende), Personen in Arbeitsgelegenheiten (Mehraufwandsvariante), Beamten (ohne Soldaten), Grenzpendlern, Arbeitslosen).

⁷⁷ IT.NRW; Arbeitslosenquote – kreisfreie Städte und Kreise – Stichtag zum Quartalsende (Zeitreihe 1996 bis 2017).

sitz bzw. keine Pkw-Verfügbarkeit) und eine entsprechende Nachfrage an Auszubildenden ist nur ein Beispiel hierfür.

8.5 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur sowie im Bereich Freizeit und Tourismus

Die Bereiche Versorgung und Freizeit stellen mittlerweile eine wesentliche Nutzergruppe des ÖPNV. Auch zukünftig existieren in beiden Bereichen weiterhin Wachstumspotenziale. Dies ist größtenteils auf den Anstieg an aktiv genutzter Freizeit außer Haus, die Zunahme des Anteils der älteren Bevölkerungsgruppen sowie die Verringerung der Haushaltsgröße zurückzuführen.⁷⁸

Zudem ist gegenüber der Entwicklung des gesamten privaten Verbrauchs tendenziell ein überdurchschnittlicher Anstieg des Konsumverhaltens zur Freizeitgestaltung festzustellen.

Einzelhandel

Im Kreis Steinfurt sind in den kommenden Jahren einzelne Erweiterungen im Bereich der Einzelhandelsstandorte vorgesehen, die jedoch ausschließlich von lokaler Bedeutung sind. Bestehende bzw. in den letzten Jahren fertiggestellte Projekte (z. B. FOC Ochtrup) wurden im Rahmen der Raumstrukturanalyse aufgenommen und sind entsprechend in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

Soziale Infrastruktur

Im Frühjahr 2018 wurde in Hörstel-Riesenbeck, Postdamm, eine weitere Betriebsstätte der Ledder Werkstätten eingerichtet. Mittelfristig werden 180 Menschen mit Behinderung dort einen Arbeitsplatz finden.

Aktuell gibt es keine weiteren Projekte von kreisweiter Bedeutung im Bereich der Entwicklung sozialer Infrastrukturen, die bei der Maßnahmenentwicklung des ÖPNV-Angebots auf Ebene des Nahverkehrsplans, zu berücksichtigen sind.

Freizeit

Im Bereich des Freizeitverkehrs sind innerhalb des Planungshorizontes insbesondere Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes geplant. Weitere wesentliche Erweiterungen im Bereich von Freizeit-, Sport und Erholungsanlagen sowie im Bereich des Tourismus sind nicht geplant. Bestehende bzw. in den letzten Jahren fertiggestellte Projekte wurden im Rahmen der Raumstrukturanalyse aufgenommen und sind entsprechend in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

⁷⁸ Vgl. Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung (FE-Nr. 96.578/1999), München/ Freiburg/ Essen 2001.

8.6 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität

Die seit etwa 15 Jahren erkennbare Entwicklung des demografischen Wandels⁷⁹ werden sich absehbar auch in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren weiter fortsetzen und somit deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Hieraus ergibt sich ein wesentlicher, langfristig zu betrachtender Handlungsbedarf. Für die Überplanung haben die nachfolgend erläuterten absehbaren Entwicklungen prioritäre Bedeutung:

- Auch wenn sich die Geburtenzahlen im Kreis Steinfurt mittlerweile stabilisiert haben, wird sich der Trend der rückläufigen Schülerzahlen im Kreis zunächst, mindestens während des Geltungszeitraums des Nahverkehrsplans, weiter fortsetzen. Dies führt zu einer hohen Dynamik im Schulbereich, was zu Schulstandortverlagerungen, Schulschließungen bzw. Schulzusammenlegungen führen kann. Die Fahrten im Schulverkehr sind jedoch nicht im gleichen Maße mit der Schülerentwicklung rückläufig. Durch die Veränderung der Schullandschaft sind Anpassungen auf den Schulverkehrsrelationen notwendig und führen zu zusätzlichen Beförderungsbedarfen bzw. zu längeren Reiseweiten.
- Aus neueren Trendbetrachtungen wird augenfällig, dass die hochmobile Altersgruppe (18-29-Jährige) sich aktuell durch einen rückläufigen Pkw-Besitz auszeichnet. Dieser Effekt ist in den Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es notwendig, dass sich der ÖPNV auch auf diese zahlenmäßig kleine Gruppe einstellt, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt.
- Die demografischen Entwicklungen werden zu einem Rückgang des Berufsverkehrs führen. Infolgedessen und durch die weitere Ausbreitung flexibler Arbeitszeiten werden sich die Verkehrsspitzen weiter abflachen und sukzessive in den Vormittag wandern. Der Schulverkehr wird im Kreis Steinfurt somit zukünftig noch stärker die morgendliche Verkehrsspitze prägen.
- Durch die bereits heute schon starke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit; in sich sehr differenziert zu betrachtende Altersgruppe) wird auf der einen Seite der Freizeitverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen. Neben der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV werden auch in den Bereichen der Fahrplaninformationen und des Fahrscheinvertriebs, sowie bei der Ausgestaltung der zu bedienenden Quellen und Ziele und des Fahrplanangebots Anpassungen notwendig werden.

Die Konsequenzen aus den soziodemographischen Prozessen auf das Verkehrsgeschehen treten in der Regel nicht schlagartig auf, sondern verlaufen schleichend, aber kontinuierlich

⁷⁹ Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit DIW Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005.

und je nach Teilregion mit verschiedenen Geschwindigkeiten (Ausnahmen sind beispielsweise Standortschließungen (Betrieb, Schulstandort) und dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem Ort.

Bezogen auf das Nachfragepotenzial der über 60-jährigen für den ÖPNV, sind folgende generellen Aussagen festzuhalten:

- Das Fahrgastaufkommen der Senioren ist in den vergangenen Jahren – trotz demographischen Wandels und attraktiver Seniorentickets – zurückgegangen, weil Senioren länger den eigenen PKW nutzen. Nach Einschätzung der Verkehrswissenschaft wird die ältere Bevölkerung zukünftig durch eine höhere Autoaffinität gekennzeichnet sein.⁸⁰ Hinzu kommen neue Angebote, wie E-Bikes, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. In der Konsequenz heißt dies für den ÖPNV, dass die in der Vergangenheit in der Branche häufig als Stammkunden betrachteten Senioren gerade in städtischen Räumen stärker zu „wahlfreien Verkehrsteilnehmern“ werden. Diese haben auch höhere Ansprüche an den ÖPNV, nicht nur bezüglich der Barrierefreiheit, sondern auch im Hinblick auf Merkmale wie Komfort, Angebotstransparenz und Verfügbarkeit.
- Hochbetagte befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse im Status Quo kaum/ nicht mit dem ÖPNV. Dies liegt jedoch oftmals am jetzigen Wohnstandort und nicht am ÖPNV-Angebot (Wohnstandorte älterer Menschen (Hochbetagter) begründen Mobilitätseinschränkungen).
- „Silver-Agers“ stellen für den ÖPNV eine interessante Kundengruppe dar. Sie sind frei in ihrer Verkehrsmittelwahl und ein Großteil ihrer Wege sind dem Freizeitverkehr 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 beispielsweise der Komfort einen hohen Stellenwert innerhalb dieser Gruppe einnimmt.
- Die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird zukünftig an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kern- und Innenstädte mit vielfältiger Infrastruktur).

⁸⁰ Aktuelle Mobilitätsuntersuchungen machen deutlich, dass in den letzten 15 Jahren in Deutschland die Autonutzung der Senioren signifikant zugenommen hat, während die jüngeren Generationen multimodaler ihre Mobilität gestalten. Siehe: Kuhnimhof, Tobias Georg; Wirtz, Matthias; Von der Generation Golf zur Generation Multimodal; in DER NAHVERKEHR, Heft 10/ 2012.

■ **Tabelle 51: Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2025 nach Altersgruppen**

Altersgruppe	Entwicklung der ÖPNV-Affinität	Tendenzen der ÖPNV-Nutzung bis 2025
0 bis unter 6	→	→ / ↘
6 bis unter 10	→	↘
10 bis unter 16	→	↓
16 bis unter 19	→	↓
19 bis unter 45	→ / ↗	→
45 bis unter 65	→ / ↗	→ / ↗
65 bis unter 80	↘	→ / ↘
80 oder älter	→	↗

8.7 Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV bis 2025 (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr)

Im Kontext mit den Entwicklungen der oben dargestellten Rahmenbedingungen sind folgende Auswirkungen auf die zeitliche und räumliche Verkehrsverteilung zu erwarten:

- Die Lage des Kreises Steinfurt, vor allem mit Nähe zu den beiden Oberzentren Münster und Osnabrück, führt zu vielfältigen und intensiven überlokalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen. So haben insbesondere Münster und Osnabrück eine hohe Bedeutung: Sie sind Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstleistungszentren. Es bestehen somit bedeutende regionale bzw. interkommunale Verflechtungen. Die Anziehungskraft der Zentren wird zu in ihrer Bedeutung gesteigerten Verkehrsbeziehungen führen und zu einer entsprechenden Verkehrsnachfrage führen. Kreisgrenzen überschreitende Verkehre werden zukünftig noch an Bedeutung gewinnen, die Personenkilometer auf diesen Relationen in Summe zunehmen.
- Rheine und Ibbenbüren haben schon heute eine sehr hohe Bedeutung für alle weiteren Städte und Gemeinden im Kreisgebiet. Es ist davon auszugehen, dass die verkehrlichen Beziehungen in Richtung der beiden Städte zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen werden und dabei der ÖPNV in seiner Funktion ebenfalls eine zunehmend wichtigere Rolle einnehmen wird.
- Die Freizeitwege sind in Deutschland seit den 1990er Jahren durch Zuwächse geprägt; dieser Trend spiegelt sich auch im Kreis Steinfurt wider. In diesem Marktsegment ist von weiteren Steigerungen auszugehen, die aber vom ÖPNV wegen der Komplexität und Dispersität der Wege nur schwer abzuschöpfen sind.

- Auch der Einkaufs- und Versorgungsverkehr gewinnt an Bedeutung, jedoch nimmt die Dezentralität der Verkehrsverteilung in diesem Marktsegment zu und erschwert die Bündelung der Verkehrsströme (z. B. Supermärkte an der Peripherie der Städte statt im Zentrum).
- Der Pkw nimmt im Status Quo neben dem Fahrrad eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität im Kreisgebiet ein und wird auch in den kommenden Jahren weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Jedoch zeichnet sich der allgemeine Trend in der Mobilitätsnachfrage aktuell durch einen zunehmend pragmatischeren Umgang mit dem Auto – insbesondere bei jüngeren Menschen sowie in größeren Städten – aus. Der Führerschein ist in Regionen mit guten ÖPNV Verbindungen längst kein Muss mehr und der eigene Pkw als Statussymbol hat in vielen Bevölkerungskreisen nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor wenigen Jahren. Indiz für diese Entwicklungen sind unter anderem die abnehmende Führerscheinquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern. „Nutzen statt Besitzen“ ist ein weiterer Trend, der die gesellschaftliche Rolle des Besitzes eines eigenen Autos schwächt und die Bedeutsamkeit des ÖPNV stärkt.
- Im gesamten Münsterland kommt dem Radverkehr eine auffallend hohe Bedeutung zu. Rund 20 % der Einwohner des Kreises Steinfurt sind reine Fahrradnutzer, dies ist ein bemerkenswert hoher Wert.⁸¹ Es ist davon auszugehen, dass der Anteil des Radverkehrs im Kreisgebiet zukünftig mindestens stabil bleiben wird, vor dem Hintergrund der zunehmenden E-Bike-Nutzer ist eher noch ein weiterer Anstieg zu vermuten.
- These: Die intensive (bundesweite führende) Bedeutung des Radverkehrs dämpft gleichzeitig die ÖPNV-Nutzung. Um also den heutigen Anteil des Öffentlichen Verkehrs (inkl. SPNV) von 6 % am Gesamtverkehr mindestens zu stabilisieren bzw. sogar auszubauen, ist ein Ausbau des ÖV-Systems erforderlich, um so eine höhere Attraktivität insbesondere für die wahlfreien Kunden zu erreichen.

Die Veränderungen der räumlichen und zeitlichen Verkehrsverteilung wirken zukünftig nicht unbedingt zugunsten des ÖPNV. Zwar werden die Verkehrsspitzen aufgrund der weiterhin zunehmenden Flexibilisierung von Arbeits- und Öffnungszeiten entzerrt, so dass mittelfristig mit einer zunehmenden Nachfrage-Verlagerung aus den Hauptverkehrszeiten in die derzeitigen Normal- und Schwachverkehrszeiten zu rechnen ist („Abflachen der Verkehrsspitzen“). Demgegenüber werden die Verkehrsströme, nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, disperser, individuelle Wegketten werden immer „komplizierter“. Darüber hinaus ist in den kommenden Jahren mit einer Zunahme der Nachfrage in den Abend- und Nachtstunden zu rechnen. Geschuldet ist dies den absehbaren steigenden Freizeitverkehrsanteilen, der zunehmenden Schaffung von Freizeit- und Einkaufseinrichtungen mit regionaler Anziehungskraft und der steigenden Bereitschaft, vor allem jüngerer Nutzergruppen, weitere Entfernungen zurückzulegen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen und unter zugrunde legen verschiedener Annahmen werden folgende Abschätzungen für die zukünftige Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV getroffen:

⁸¹ Kreis Steinfurt: Mobilitätsverhalten 2011.

Folgende Annahmen werden getroffen:

- Anteil Ausbildungsverkehr am gesamten Öffentlichen Verkehr: ca. 80 %
 Rückgang im Ausbildungsverkehr bis zum Jahr 2025 um ca. 15-20 % (unter Berücksichtigung des Rückgangs der Schüler an weiterführenden Schulen)
- Anteil Jedermannverkehr: ca. 20 %
 Anstieg des Fahrgastaufkommens im Jedermannverkehr bis zum Jahr 2025: ca. 20 % (grobe Schätzung).

■ **Tabelle 52: Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV bis 2025 im Kreis Steinfurt**

Bevölkerung (gesamt)	Schüler an weiterführenden Schulen	ÖPNV (Fahrgäste)
stabil	ca. -18 %	bis zu ca. - 10 %

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Bevölkerung im Kreis Steinfurt weitgehend stabil bleiben wird (Abschätzung + 0,4 % nach Gemeindemodellrechnung IT.NRW). Die Gesamtanzahl der Wege wird entsprechend konstant bleiben. Jedoch wird die Verkehrsleistung insgesamt nicht gleichermaßen sinken, da z. B. die Wege im Einkaufs- und Freizeitverkehr zunehmen werden, ältere Menschen länger mobil sind und im Rahmen von Strukturänderungen tendenziell längere Wege zurückgelegt werden.

Die mittel- und langfristigen Bevölkerungsprognosen lassen eine überdurchschnittliche Reduzierung der Schülerzahlen, und damit der beförderungspflichtigen Fahrschüler, erwarten. Aufgrund der aktuell bereits bekannten Anpassungen in der Schullandschaft (siehe Kapitel 3.5) sowie ggf. weiterer potenzieller Entwicklungen ist jedoch nicht davon auszugehen, dass der Beförderungsaufwand in gleichem Umfang zurückgeht wie die Fahrschülerzahlen. Erfahrungsgemäß werden sich die Fahrschülerzahlen an den einzelnen Standorten vermindern und anstelle „voller Busse“ werden nur noch „halbvoller Busse“ unterwegs sein. Bei Entscheidungen zu Schulstandorten sollten die Auswirkungen auf Fahrschüleranteile und staatliche Ausgleichsleistungen in der Gesamtkostenrechnung mitberücksichtigt werden.

Bezogen auf die Fahrgastzahlen im ÖPNV bedeuten die dargestellten Veränderungen, dass es trotz gesteigerter ÖPNV-Akzeptanz zu einem Rückgang von Fahrgästen kommen wird.

Um zukünftig den Marktanteil des ÖPNV zumindest stabilisieren zu können, muss sich der ÖPNV an die sich ändernden Rahmenbedingungen anpassen (Demografie, Strukturwandel, Mobilitätsverhalten, verfügbares Einkommen). Aufgrund der im Kreis Steinfurt erkennbaren Trends bedeutet dies u. a. eine zunehmende Orientierung des ÖPNV-Angebotes an den wachsenden Markt des Freizeit- und Versorgungsverkehrs.

9 Maßnahmenkonzeption

Das ÖPNV-Angebot im Kreis Steinfurt ist überwiegend als gut zu bewerten. Im Sinne einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Kreisgebiet sollen die vorhandenen Strukturen unter Berücksichtigung der in den Entwicklungszielen definierten Standards optimiert und weiterentwickelt werden. Die Maßnahmenpakete in den Teilen I und II (siehe Kapitel 9 und 12) des Nahverkehrsplans zielen vor diesem Hintergrund auf ein integriertes Mobilitätsverständnis und eine Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes.

Vorrangiges Ziel ist dabei, das heutige ÖPNV-Angebot in seiner Grundstruktur zu erhalten und langfristig zu sichern. Mit der Maßnahmenkonzeption werden die wesentlichen Aufgaben zur Erreichung dieser Ziele beschrieben. Neben den Entwicklungszielen bilden die Analyse des ÖPNV-Angebotes sowie die Zustandsbewertung und Mängelanalyse die Grundlage. Ferner finden die übergeordneten Planungen in den Städten und Gemeinden und Hinweise der beteiligten Planungspartner Berücksichtigung.

Vor dem Hintergrund der prognostizierten demografischen Entwicklungen und der novellierten Gesetzeslage wird außerdem der Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bzw. der entsprechenden Anlagen eine hohe Bedeutung beigemessen.

Die Maßnahmenkonzeption für den Kreis Steinfurt basiert auf den folgenden Grundlagen:

- Vorgaben des Anforderungsprofils,
- Ergebnisse der Bestandsbewertung,
- Planungen und Anregungen der Planungsbeteiligten (insbesondere Kommunen und Verkehrsunternehmen),
- Planungen benachbarter Aufgabenträger.

In der Maßnahmenkonzeption werden die einzelnen Maßnahmen getrennt nach verschiedenen **Handlungsfeldern** dargestellt. Diese sind:

- Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung (*analog des Vorgehens in der Mängelanalyse mit den Kriterien Erschließungsqualität, Bedienungsqualität und Verbindungsqualität*),
- Infrastruktur und Betrieb,
- Fahrgastinformation, Marketing und Sicherheit,
- Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle,
- Weitere Handlungsfelder.

Es werden **Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsprojekte** dargestellt:

- Maßnahmen sind konkrete Planungsvorhaben zur verkehrlichen und/ oder wirtschaftlichen Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, die im Zeitraum von fünf Jahren (2018 – 2022) umgesetzt werden sollen.
- Prüfaufträge sind Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf im Rahmen der konkreten Umsetzung besteht. Dazu können z. B. weitere Nachfrage- und/ oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zählen sowie die Prüfung möglicher umfangreicherer Umsetzungskonzepte und Verknüpfungen mit Linien in benachbarten Verkehrsräumen. Prüfaufträge werden im Folgenden nicht monetär bewertet.
- Planungsprojekte sind (umfangreiche) Planungsvorhaben, die über den zeitlichen und/ oder inhaltlichen Rahmen des NVP hinausgehen. Damit verbunden sind oft intensive Abstimmungsverfahren verschiedener Projektbeteiligter sowie Abhängigkeiten, die nicht von den Aufgabenträgern beeinflussbar sind.

Vor dem Hintergrund der begrenzten finanziellen Mittel zur Ausgestaltung des ÖPNV, können und werden nicht für alle aufgezeigten Defizite (gemäß Kapitel 7) Maßnahmen entwickelt. 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 zwei Jahre) evaluiert werden. Die Evaluation der Maßnahmen dient der Überprüfung der Akzeptanz durch die Fahrgäste, aber auch der Prüfung und ggf. Behebung von Problemen im Betriebsablauf. Ein mögliches Gegensteuern und rechtzeitiges Anpassen der Maßnahmen wird hierdurch ermöglicht.

Finanzierbarkeit der Maßnahme

Mit den im Folgenden aufgezeigten Maßnahmen gehen tlw. zusätzliche Kosten und somit auch erhöhte Finanzierungsbedarfe einher. Sämtliche Maßnahmen stehen somit erst einmal 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.

9.1 SPNV-Angebot und -Infrastruktur

Auf der Grundlage der Nahverkehrspläne der NWL-Mitgliedsverbände [(Zweckverbände SPNV Ruhr Lippe (ZRL), Münsterland (ZVM), VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe (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 Steinfurt ist der SPNV mit den Angeboten auf insgesamt drei RegionalExpress-Linien und fünf Regionalbahn-Linien eine wesentliche Grundlage des gesamten Systems des öffentlichen Verkehrs. Zahlreiche Buslinien sind an Verknüpfungspunkten auf den SPNV ausgerichtet.

9.2 Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung wird nachfolgend im Detail beschrieben. Zunächst erfolgt ein kurzer Überblick über die Schwerpunkte, die im Nahverkehrsplan für dieses Handlungsfeld gesetzt werden. Anschließend werden die einzelnen Maßnahmen linienbezogen dargestellt.

Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden. Die Prüfaufträge beziehen sich auf Untersuchungsgegenstände im Verkehrsraum des Kreises Steinfurt, aber auch auf Relationen in die benachbarten Verkehrsräume.

■ **Tabelle 53: Maßnahmenübersicht Kreis Steinfurt**

Kürzel	Maßnahmen
Maßnahmenpaket ML-I: Ausweiten des Bedienungsangebotes verschiedener Linien zur nachfrageorientierten Erfüllung der Anforderungen aus dem Anforderungsprofil	
ML-I.a	S10: Ausweiten des Fahrplanangebotes zwischen (Recke –) Mettingen und Osnabrück
ML-I.b	R31: Ausweiten des Fahrtenangebotes am Wochenende zwischen Lotte und Osnabrück
ML-I.c	S50: Moderate Ergänzung des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Saerbeck – FMO – Münster
ML-I.d	R45: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Tecklenburg – Lengerich
ML-I.e	R46: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Lengerich – Lienen
ML-I.f	R26: Moderater Ausbau des Fahrplanangebotes zwischen Recke und Ibbenbüren abends und am Wochenende

ML-I.g	R51: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lengerich – Ladbergen – Greven
ML-I.h	R75: Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Steinfurt – Emsdetten und Schaffung eines Grundangebotes an Sonn-/ Feiertagen
ML-I.i	R80: Moderate Ergänzung des Angebotes von Montag bis Freitag im Spätverkehr in der Relation Rheine – Steinfurt
ML-I.j	R81: Ausweiten des Fahrplanangebotes am Wochenende in der Relation Burgsteinfurt – Horstmar (– Rosendahl – Coesfeld)
ML-I.k	R20: Moderate Angebotsergänzung zwischen Mettingen und Ibbenbüren abends und am Wochenende
ML-I.l	T17: Schaffen eines Grundangebotes zwischen Metelen und Steinfurt an Sonn-/ Feiertagen
Maßnahmenpaket ML-II: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine	
ML-II.1	Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Rheine – Hopsten – Recke – Ibbenbüren (Projekt „Nordtangente“)
ML-II.2	a) Maßnahme mit Prüfoption: Umstrukturieren des Angebotes im westlichen Kreisgebiet mit Ausrichtung auf Rheine und Steinfurt b) alternativer Ansatz: Angebotsaufwertung in der Relation Wettringen – Ochtrup – Metelen mit Linie
ML-II.3	Zielorientierte Angebotsverbesserung zwischen Steinfurt und Rheine zu den Spitzenzeiten
ML-III	Netzschluss im Netz der RegioBus-Linien
ML-IV	Aufwerten der Linie 172 durch Umprofilieren zur RegioBus-Linie
ML-V	Linie 187: Angebotsaufwertung in der Relation Steinfurt (Burgsteinfurt) – Laer
ML-VI	Angebotsanpassung im Korridor Mettingen – Ibbenbüren
ML-VII	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des UKM Marienhospitals in Borghorst
ML-VIII	Umstellung der Bedienung im Abschnitt Ladbergen – FMO (nachrichtlich)
ML-IX	Angebotsanpassung im Korridor Lengerich – Lotte (– Osnabrück)
ML-X	Ausweiten des „Leezenbus“-Angebotes
ML-XI Optional	Anpassung der Buslinienführung im Ortskern Nordwalde im Zusammenhang mit der Einrichtung einer neuen Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) bei Auflassen des heutigen Busbahnhofs

- **Karte 10a: Maßnahmen und Prüfaufträge – Maßnahmenpaket ML-I**
- **Karte 10b: Maßnahmen und Prüfaufträge – ML-II bis ML-XI und PL-I bis PL-III**

Ausbau des Verkehrsangebotes zur Verbesserung der Bedienungsqualität

Im Rahmen der Angebotsanalyse (vgl. Kapitel 7.2) wurden für einige Verbindungen im Kreis Defizite bei der Bedienungsqualität festgestellt. Defizite bestehen insbesondere an Wochenenden sowie im Früh- und Spätverkehr. Diese resultieren im Wesentlichen aus der Ausweitung der Verkehrszeiten im Anforderungsprofil infolge des in den letzten Jahren geänderten Mobilitätsverhaltens (Grundlage für die Bewertung des heutigen Angebotes; vgl. Kapitel 6.3.3). Das Ausweiten des Bedienungsangebotes entlang verschiedener Korridore im Kreisgebiet zur nachfragegerechten Erfüllung des Anforderungsprofils (Maßnahmenpaket I) nimmt aus diesem Grund einen großen Raum im Entwicklungskonzept ein.

Hinweis: Die in den folgenden Steckbriefen enthaltene Abschätzung der Kostenentwicklung bezieht sich auf sämtliche Kosten im Rahmen der Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen (Fahrzeugkosten, fahrleistungs- sowie fahrzeitabhängige Kosten und anteilig Overheadkosten). Die zugrunde gelegten Kostensätze sind durchschnittliche Kostensätze (Mischkosten), die je nach Maßnahme höher (zusätzliche Fahrzeugbedarf) oder auch geringer ausfallen können. Eventueller Mehr- oder Mindereinnahmen durch Fahrgelderlöse bleiben hierbei unberücksichtigt. Kosten für etwaige infrastrukturelle Maßnahmen sind ebenfalls nicht enthalten.

9.2.1 Maßnahmenbeschreibung

ML-I	Maßnahmenpaket: Ausweiten des Bedienungsangebotes verschiedener Linien zur nachfrageorientierten Erfüllung der Anforderungen aus dem Anforderungsprofil
	Hintergrund: • Infolge des geänderten Mobilitätsverhaltens in den letzten Jahren wurden die Verkehrszeiten im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2005 insbesondere abends und am Wochenende ausgeweitet (vgl. Kapitel 6.3.3). Das heutige Angebot entspricht in vielen Bereichen (noch) nicht diesen Anforderungen. • Des Weiteren werden punktuell auch außerhalb dieser verkehrlichen Randzeiten die definierten Anforderungen an die Bedienungsqualität gemäß Anforderungsprofil NVP (Kapitel 6.3.5) entlang verschiedener Verkehrskorridore unterschritten.
	Planungsansatz: • Ausweiten des Angebotes entlang verschiedener Korridore zur nachfragegerechten Erfüllung des Anforderungsprofils. • punktuell Ergänzen des heutigen Angebotes mit einzelnen Fahrtenpaaren
	Verkehrliche Bewertung: • Behebung von Defiziten, die durch die vorgesehene Ausweitung der heute im Kreis Steinfurt etablierten Verkehrszeiten auftreten. ➔ Anpassung des Bedienungsangebotes an die heutigen Lebensgewohnheiten und damit an die Nachfrage. • Verbesserung des Angebotes entlang verschiedener Bedienungskorridore • Maßnahmen zur Stärkung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs (z. B. Anpassen des Angebotes an die Ladenöffnungszeiten samstags)
	Beteiligte: Kreis Steinfurt, kreisangehörige Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, ggf. Nachbar-Aufgabenträger
	Umsetzung: Kurz- bis mittelfristige Umsetzung
	Anmerkung: Die im Rahmen der Nahverkehrsplanung durchgeführte Bürgerbeteiligung zeigt den Bedarf für eine Ausweitung und Verdichtung des Angebotes in den Tagesrandlagen deutlich auf. Eine Vielzahl der Nennungen spricht sich dafür aus, das Angebot über die „klassischen“ Verkehrszeiten hinaus weiter auszuweiten, um so den heutigen Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung auch im ÖPNV weiter gerecht zu werden.

ML-I.a	Linie S10: Ausweiten des Fahrplanangebotes zwischen (Recke –) Mettingen und Osnabrück
Planungsansatz: • Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie S10 zur nachfrageorientierten Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Achse“ ○ Montag bis Freitag: sechs Fahrten in Richtung Osnabrück und drei Fahrten in Richtung Mettingen (jeweils abends und in der HVZ) ○ Samstag: eine Fahrt am Abend in Richtung Osnabrück • Auf den als „Achse“ definierten Korridoren ist gemäß Anforderungsprofil des Kreises Steinfurt auch an Sonn- und Feiertagen ein 60-Minuten-Takt zu gewährleisten. Diese Anforderung wird entlang des Korridors Mettingen – Osnabrück deutlich unterschritten. Eine entsprechende Angebotsausweitung auf einen 60-Minuten-Takt ist anzustreben. ➔ Weiterer Prüfansatz zum Ausbau des SchnellBus-Angebots in schienenentfernten Korridoren vgl. Planungsprojekt PPL-I	
Leistungsentwicklung: • Mehraufwand Montag bis Samstag: ca. + 69.000 km/Jahr für gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Steinfurt: ca. 47.000 km/Jahr] [+ ca. 159.000 Euro/Jahr / ca. 108.000 Euro/Jahr im Kreis Steinfurt] • Mehraufwand Sonn- und Feiertage: ca. + 20.000 km/Jahr für gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Steinfurt: ca. 13.000 km/Jahr] [+ ca. 46.000 Euro/Jahr / ca. 30.000 Euro/Jahr im Kreis Steinfurt] Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt, angenommener Kostensatz von 2,30 €/km.	
ML-I.b	Linie R31: Ausweiten des Fahrtenangebotes am Wochenende zwischen Lotte und Osnabrück
Hintergrund: • Aufgrund der intensiven Verkehrsverflechtungen aus Lotte nach Osnabrück ist davon auszugehen, dass auch im Freizeitverkehr eine hohe Nachfrage für diese Relation besteht. • Auf den als „Achse“ definierten Korridoren ist gemäß Anforderungsprofil des Kreises Steinfurt auch an Sonn- und Feiertagen ein 60-Minuten-Takt zu gewährleisten. Diese Anforderung wird entlang des Korridors Lotte – Osnabrück deutlich unterschritten. Eine entsprechende Angebotsausweitung auf T60 ist anzustreben, da davon ausgegangen werden kann, dass ein entsprechender Bedarf entlang dieser Achse vorhanden ist.	
Planungsansatz: • Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R31 in Ausrichtung auf die Nachfrage und zur Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Achse“: ○ Freitag: eine Fahrt gegen 23:30 Uhr im „Abbringerverkehr“ aus Osnabrück ○ Samstag: Verlängerung der heute an der Haltestelle Osnabrück, Ikea einsetzenden und endenden Fahrt gegen 20 Uhr zur Bedienung des vollständigen Linienwegs ab und bis Lotte; darüber hinaus Einrichten von zwei zusätzlichen Fahrtenpaaren im Spätverkehr (Schließen der Lücke bis zum Einsatz der N3). ○ Sonn-/ Feiertag: Verdichten des Angebotes vom 120-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt durch Einrichten von fünf Fahrtenpaaren	

Leistungsentwicklung:

- Mehrkilometer bei Realisierung der Fahrten im Spätverkehr (ohne zusätzliche Fahrten an Sonn-/ Feiertagen):
 ca. 3.000 km/Jahr für gesamte Linie
 [Linienabschnitt Kreis Steinfurt: ca. 700 km/Jahr]
 [+ ca. 7.000 Euro/Jahr / ca. 1.500 Euro/Jahr im Kreis Steinfurt]
- Mehrkilometer Sonn- und Feiertage:
 ca. + 7.500 km/Jahr für gesamte Linie:
 [Linienabschnitt Kreis Steinfurt: ca. 2.300 km/Jahr]
 [+ ca. 17.000 Euro/Jahr / ca. 5.000 Euro/Jahr im Kreis Steinfurt]

Hinweis:

Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt, angenommener Kostensatz von 2,30 €/km.

ML-I.c	Linie S50: Moderate Ergänzung des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Saerbeck – FMO – Münster

Hintergrund:

- Die Relation Ibbenbüren – Saerbeck – FMO – Münster wird aufgrund ihrer großräumigen Bedeutung mit dem überregional bedeutsamen Ziel des Flughafens als „Hauptverbindung“ in der Netzhierarchie des Kreises Steinfurt definiert.
 Die einzelnen Teilabschnitte entlang der Verbindung erfüllen die für diese Netzkategorie definierten Standards des Anforderungsprofils nicht immer vollständig, jedoch wird das Bedienungsangebot – mit Ausnahme der dargestellten Ergänzungen (vgl. Planungsansatz) – grundsätzlich als ausreichend eingeschätzt.

Planungsansatz:

- Einrichten von zusätzlichen Einzelfahrten auf der Linie S50
 - Montag bis Freitag: einer Fahrt im Spätverkehr nach 21/22 Uhr vom FMO nach Saerbeck – Ibbenbüren (ggf. als Verlängerung der Linie D50 Münster – FMO)
 - Samstag: 1 bis 2 Fahrtenpaare am Samstagnachmittag im Teilabschnitt Ibbenbüren – Saerbeck – Greven, FMO (Die weitere Verbindung bis Münster wird in dieser Zeitlage mit der Linie R51 in ausreichender Qualität abgedeckt.)

➔ Weitere Prüfansatz zum Ausbau des SchnellBus-Angebots in schienenentfernten Korridoren vgl. Planungsprojekt PPL-I

Leistungsentwicklung:

- Mehraufwand: ca. + 8.500 Fahrplankilometer im Jahr [+ ca. 20.000 Euro/Jahr]
 (Ansatz für zusätzliche Fahrten am Samstag: 2 Fahrten am Nachmittag in Richtung FMO)

Hinweis:

Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km.

ML-I.d	Linie S70: Moderate Ergänzung des Angebotes in der Relation Münster – Laer – Horstmar – Schöppingen – Ahaus – Vreden

Planungsansatz:

- Einrichten von zwei zusätzlichen Fahrten auf der Linie S70 zur nachfrageorientierten Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Hauptverbindung“
 - Montag bis Freitag: eine zusätzlich Fahrt abends gegen 21:15 ab Münster bis Vreden
 - Sonntag: eine Fahrt am Vormittag gegen 9 Uhr ab Münster

Leistungsentwicklung:

- Mehraufwand:
ca. + 23.000 Fahrplankilometer im Jahr
[Linienabschnitt Kreis Steinfurt: ca. 11.500 km/Jahr]
[+ ca. 53.000 Euro/Jahr / ca. 26.500 Euro/Jahr im Kreis Steinfurt]

Hinweis:

Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km.

ML-I.e

Linie R45: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Tecklenburg – Lengerich

Planungsansatz:

- Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R45 zur nachfrageorientierten Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „**Hauptverbindung**“
 - Montag bis Freitag: ein Fahrtenpaar im Spätverkehr gegen 21 Uhr
 - Samstag: zwei Fahrtenpaare am Samstagnachmittag

Leistungsentwicklung:

- Mehraufwand:
ca. + 16.000 Fahrplankilometer im Jahr
[+ ca. 36.000 Euro/Jahr]

Hinweis:

Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km.

ML-I.f

Linie R46: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Lengerich – Lienen

Planungsansatz:

- Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R46 zur nachfrageorientierten Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „**Hauptverbindung**“
 - Montag bis Freitag: eine zusätzliche Fahrt in Richtung Lienen von Montag bis Freitag im Abendverkehr sowie in Gegenrichtung, Verlängern der heute auf den Abschnitt Lengerich Bahnhof – Lengerich, Feuerwehrhaus reduzierten letzten Abfahrt auf den gesamten Lienenweg (also Start der Fahrt in Lienen)
 - Samstag: ein Fahrtenpaar am späten Samstagnachmittag
 - Sonn-/ Feiertag: Ausweiten der Fahrt am Sonntag mit Start gegen 09:30 Uhr ab Lengerich Bahnhof auf den gesamten Lienenweg (also Start der Fahrt ab Lengerich, Feuerwehrhaus), gleiches gilt für die letzten Fahrten der Linie R46 am Sonntag in beide Richtungen

➔ Weiterer Prüfansatz zur Linie R46: vgl. Maßnahmenentwurf IV zur Verlängerung der Linie R46

Leistungsentwicklung:

- Mehraufwand:
ca. + 7.000 Fahrplankilometer im Jahr
[+ ca. 16.500 Euro/Jahr]

Hinweis:

Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km.

ML-I.g	Linie R26: Moderater Ausbau des Fahrplanangebotes zwischen Recke und Ibbenbüren abends und am Wochenende
Planungsansatz: • Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R26 zur Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Hauptverbindung“ ○ Montag bis Freitag: ein Fahrtenpaar im Abendverkehr nach 20 Uhr ○ Samstag: ein Fahrtpaar nach 18 Uhr ○ Sonn-/ Feiertag: richtungsbezogen drei bzw. zwei Fahrten zur Schaffung eines konsequenten 120-Minuten-Taktes auf der RegioBus-Linie zwischen ca. 10 und 20 Uhr	
Leistungsentwicklung: • Mehraufwand: - ca. + 13.000 Fahrplankilometer im Jahr [+ ca. 30.000 Euro/Jahr] Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt, angenommener Kostensatz von 2,30 €/km.	
ML-I.h	Linie R51: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lengerich – Ladbergen – Greven
Planungsansatz: • Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R51 zur nachfrageorientierten Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Hauptverbindung“ ○ Montag bis Freitag: ein zusätzliches Fahrtenpaar nach 20 Uhr (in Richtung Lengerich durch Verlängerung der heute in Greven endenden Fahrt) ○ Samstag: ein Fahrtenpaar am Samstagvormittag (aus Richtung Lengerich durch Verlängerung der heute in Greven bzw. Ladbergen beginnenden Fahrt) sowie ein Fahrtenpaar am Samstag in den frühen Abendstunden ○ Sonn-/ Feiertag: Verlängern der heute in Ladbergen beginnenden bzw. endenden Fahrten der Linie R51 sowie Einrichten eines zusätzlichen Fahrtenpaares zwischen 10 und 11 Uhr • Option: Einrichten eines zusätzlichen Fahrtenpaares von Montag bis Freitag zwischen 05 und 06 Uhr (im weiteren Verlauf bis Osnabrück bzw. Münster und zum FMO)	
Leistungsentwicklung: • Mehraufwand (ohne Frühfahrt Mo-Fr): - ca. + 34.000 Fahrplankilometer im Jahr [Linienabschnitt Kreis Steinfurt: ca. 27.000 km/Jahr] [+ ca. 78.000 Euro/Jahr / ca. 62.000 Euro/Jahr im Kreis Steinfurt] • Mehraufwand (inkl. Frühfahrt Montag bis Freitag): ca. + 52.000 Fahrplankilometer im Jahr [Linienabschnitt Kreis Steinfurt: ca. 41.000 km/Jahr] [+ ca. 120.000 Euro/Jahr / ca. 94.000 Euro/Jahr im Kreis Steinfurt] Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km.	

ML-I.i	Linie R75: Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Steinfurt – Emsdetten und Schaffung eines Grundangebotes an Sonn-/ Feiertagen
Planungsansatz: • Einrichten von zusätzlichen Fahrten auf der Linie R75 in der Kategorie „Hauptverbindung“ ○ Montag bis Freitag: ein Fahrtenpaar im Spätverkehr ○ Samstag: zwei zusätzliche Fahrtenpaare am Samstagnachmittag ○ Sonn-/ Feiertag: Einrichten eines Grundangebotes (5 Fahrtenpaare im 120-Minuten-Takt) im bedarfsgesteuerten TaxiBus-Verkehr mit direkter Anbindung des UKM Marienhospitals in Steinfurt-Borghorst ➔ Weitere Angebotsaufwertung vgl. Prüfansatz IX zur Einrichtung einer TaxiBus-Linie als Ab-/ Zubringer zum regionalen Busverkehr zur Anbindung des Krankenhauses in Borghorst	
Leistungsentwicklung: • Mehraufwand Montag bis Samstag (im festbedienten Linienbetrieb): ca. 13.000 km/Jahr bei zwei Fahrtenpaaren am Samstagnachmittag [+ ca. 30.000 Euro/Jahr] • Mehraufwand an Sonn-/ Feiertagen (im bedarfsgesteuerten TaxiBus-Betrieb) ca. + 2.500 km/Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abruflgrad ca. 20 %) [+ ca. 4.500 Euro/Jahr] Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km, angenommener Kilometerkostensatz für TaxiBus von 1,80 €/km.	
ML-I.j	Linie R80: Moderate Ergänzung des Angebotes von Montag bis Freitag im Spätverkehr in der Relation Rheine – Steinfurt
Planungsansatz: • Ergänzung von einzelnen Fahrten der Linie R80 im Spätverkehr in der Kategorie „Hauptverbindung“ durch Verlängerung der beiden letzten Fahrten ab Rheine (Abfahrt gegen 22 und 23 Uhr), die heute an der Haltestelle Wettringen ZOB enden, bis Steinfurt Bahnhof (Bedienung des gesamten Linienwegs) ➔ Weiterer Prüfansatz zum Ausbau des Bedienungsangebotes im Korridor Rheine – Wettringen – Ochtrup/ Steinfurt vgl. Maßnahmenentwürfe II.2 und II.3	
Leistungsentwicklung: • Mehraufwand: ca. + 4.500 Fahrplankilometer im Jahr [+ ca. 10.000 Euro/Jahr] Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km.	

ML-I.k	Linie R81: Ausweiten des Fahrplanangebotes am Wochenende in der Relation Burgsteinfurt – Horstmar (– Rosendahl – Coesfeld)
Planungsansatz: - Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R81 in der Kategorie „Hauptverbindung“: - Samstag: zwei Fahrten in Richtung Horstmar (–Coesfeld) am Samstagnachmittag und einer Fahrt in Richtung Steinfurt am Samstagnachmittag gegen 15 Uhr - Sonn-/Feiertag: ein Fahrtenpaar am Vormittag und ggf. einer Fahrt aus Richtung Burgsteinfurt (und weiter bis Coesfeld) gegen 20 Uhr	
Leistungsentwicklung: Mehraufwand: ca. + 12.000 Fahrplankilometer im Jahr für die gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Steinfurt: ca. + 5.000 Fahrplankilometer im Jahr] [+ ca. 28.000 Euro/Jahr / + ca. 12.000 Euro/Jahr] Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km.	
ML-I.l	Linie R20: Moderate Angebotsergänzung zwischen Mettingen und Ibbenbüren abends und am Wochenende
Planungsansatz: - Einrichten einer zusätzlichen Fahrt auf der Linie R20 in der Kategorie „Hauptverbindung“ von Montag bis Freitag in den späten Abendstunden in Richtung Mettingen - Ergänzung von Fahrten der Linie R20/T20 an Sonn-/ Feiertagen durch Einrichtung von zusätzlichen zwei Fahrtenpaaren im bedarfsgesteuerten TaxiBus-Verkehr - Reduzierung des Samstagsangebotes der Linien T20 und T24 jeweils auf einen sich ergänzenden durchgängigen 120-Minuten-Takt, so dass stündlich eine Fahrtmöglichkeit zwischen den zentralen Bereichen von Ibbenbüren und Mettingen besteht. → Nachfragegerechte Kompensation der Mehrleistungen	
Leistungsentwicklung: - Mehraufwand Linie R20 von Montag bis Freitag im festbedienten Linienverkehr: ca. + 4.000 Fahrplankilometer im Jahr [+ ca. 9.000 Euro/Jahr] - Mehraufwand Linie R20/T20 (an Sonn-/ Feiertagen): ca. + 2.000 zusätzliche TaxiBus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad ca. 50 %) [+ ca. 4.000 Euro/Jahr] - Mögliches Einsparpotenzial bei Realisierung der Fahrtenanpassung auf den Linien T20 und T24 am Samstag: ca. - 7.500 km/Jahr (Annahme Abrufgrad Linie T20: ca. 70 %; Linie T24: ca. 50 %) [ca. - 13.500 Euro/Jahr] Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km, angenommener Kilometerkostensatz für TaxiBus von 1,80 €/km.	

ML-I.m	Linie T17: Schaffen eines Grundangebotes zwischen Metelen und Steinfurt an Sonn-/ Feiertagen
	• Einrichten zusätzlicher Fahrten zur Stärkung des Freizeitverkehrs durch Schaffung eines Grundangebotes in der Kategorie „Nebenverbindung“: ○ Samstag: mindestens zwei zusätzliche Fahrtenpaare am Samstagnachmittag bzw. -abend ○ Sonn-/ Feiertag: Schaffen eines Grundangebotes mit Einrichten von 5 Fahrtenpaaren
	Leistungsentwicklung: • Mehraufwand: ca. 4.000 zusätzliche TaxiBus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme: Abrufgrad 20 %) [Linienabschnitt Kreis Steinfurt: ca. 3.000 km/Jahr (Annahme Abrufgrad ca. 20 %)] [+ ca. 7.000 Euro/Jahr / Kreis Steinfurt + 5.500 Euro/ Jahr] Hinweis: Ggf. können TaxiBus-Fahrten aus dem Wochentags-Angebot (ab 01.11.2017 30-Minuten-Takt) auf das Wochenende verlagert werden, um so weitgehend aufwandsneutral das Angebot zu diesen Verkehrszeiten zu verbessern. Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Kilometerkostensatz für TaxiBus von 1,80 €/km.

ML-II	Maßnahmenpaket: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine
	Hintergrund: • Die Stadt Rheine hat sich in den letzten 15 Jahren zu einem wichtigen Zentrum im Nordwesten des Kreises Steinfurt entwickelt. Die steigenden Arbeitsplatzzahlen und auch die Tatsache, dass mehr Menschen nach Rheine ein- als aus der Stadt hinauspendeln verdeutlichen die Anziehungskraft der Stadt als Arbeitsort im Kreis Steinfurt. • Es kann davon ausgegangen werden, dass sich der positive Trend für Rheine auch zukünftig weiter fortsetzt, so dass die Anziehungskraft sowohl im Berufs- aber auch im Freizeitverkehr weiter steigt.
	Beteiligte: Kreis Steinfurt, jeweils betroffene kreisangehörige Kommunen, Verkehrsunternehmen, ggf. Kreis Borken, ZVM Bus
	Umsetzung: mittelfristige Umsetzung (2019 – 2021)
	Anmerkung: Es ist eine enge Abstimmung mit allen Beteiligten erforderlich.

ML-II.1	Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Rheine – Hopsten – Recke – Ibbenbüren (Projekt „Nordtangente“)
Planungsansatz: <u>Angebotsaufwertung, Durchbindung und Verknüpfung:</u> • Aufwerten der Linie 190 durch Einrichten von zusätzlichen Fahrten außerhalb des Schulverkehrs (Erfüllung der Bedienungsqualität einer „Grundverbindung“) sowie Einrichten eines Grundangebotes am Wochenende zwischen Rheine Bahnhof und Hopsten Bunte Str. und Verlängerung bis Recke Schulzentrum unter Einbeziehung von heute bedarfsgesteuert bedienten Fahrten der TaxiBus-Linie T12. ○ Annahme: Einrichten zusätzlicher Fahrten Linie 190: - Montag bis Freitag: zwei Fahrten in der HVZ am Mittag in Richtung Rheine; Fahrten in Richtung Hopsten am Nachmittag verkehren auch in den Ferien - Samstag: Schaffen eines Grundangebotes von fünf Fahrtenpaaren - Sonn-/ Feiertag: Schaffen eines bedarfsgesteuerten Grundangebotes von drei Fahrtenpaaren • Umstellen von heute bedarfsgesteuert verkehrenden Fahrten der TaxiBus-Linie T12 ○ Montag bis Freitag: Umstellen von 11 Fahrtenpaaren ○ Samstag: Umstellen von 5 Fahrtenpaaren ○ Sonn-/ Feiertag: Schaffen eines bedarfsgesteuerten Grundangebotes von drei Fahrtenpaaren ○ Die Fahrten im Schulverkehr sind von der Maßnahme unbenommen. • Im weiteren Verlauf Durchbindung mit der RegioBus-Linie R26 (Richtung Ibbenbüren), um auch die südlichen Bereiche von Recke direkt an Rheine anzubinden. • Aufwerten der (Gesamt-)Linie durch Profilierung zur RegioBus-Linie (Arbeitstitel „R90“) ➔ Idealfall: „Nordtangente“ als eine durchgehende Linie • Anpassung der Fahrplanzeiten der „R90“ in Recke an die SchnellBus-Linie S10 (Richtung Mettingen – Westerkappeln – Osnabrück) zur Anschlussgewährleistung und somit Schaffung einer weiträumigen Verbindung im nördlichen Kreisgebiet. <u>Angebotsanpassung als (Teil-)Kompensation der Mehrleistungen:</u> • Auflassen der Verdichterfahrten in der HVZ der TaxiBus-Linie T12 • Option: Anpassung des Angebotes auf der Linie R27 außerhalb der HVZ auf 120-Minuten-Takt zur (Teil-)Kompensation der Leistungen (Montag bis Freitag: zwei Fahrtenpaare am Vormittag). • Überprüfen des Angebotes zwischen Mettingen und Ibbenbüren (vgl. Maßnahme VI)	
Verkehrliche Bewertung: • Zukunftsorientierte Handlungsempfehlung zur Stärkung der Verflechtungen im ÖPNV im nördlichen Kreisgebiet mit Ausrichtung auf die zweitgrößte Stadt im Münsterland. • Schaffung einer attraktiven Verbindung im nördlichen Kreisgebiet zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzschwerpunktes Stadt Rheine	
Leistungsentwicklung: • Mehraufwand festbedienter Linienverkehr gesamt: ca. + 61.500 Fahrplankilometer im Jahr [ca. + 142.000 €/Jahr] • Einsparung TaxiBus-Verkehr gesamt: ca. - 24.000 TaxiBus-Kilometer im Jahr [ca. - 42.000 €/Jahr] • bei Umsetzen der Option (Angebotsanpassung R27) zusätzlich Einsparungen im festbedienten Linienverkehr um ca. - 15.500 Fahrplankilometer im Jahr [ca. - 36.000 €/Jahr]	

Einzeldarstellung der Leistungsentwicklung

- Mehraufwand durch Aufwertung des Angebotes der Linie 190 und Verlängerung bis Recke durch Umstellen von TaxiBus-Fahrten der Linie T12 auf festbedienten Linienverkehr (Standard „Grundverbindung“)
 - Mehraufwand Mo-Sa durch Einrichten zusätzlicher Fahrtenpaare auf der Linie 190: ca. + 22.000 Fahrplankilometer im Jahr [ca. 51.000 €/Jahr]
 - Mehraufwand durch Umstellen von TaxiBus-Fahrten der Linie T12 auf Fahrten im festbedienten Linienverkehr als Verlängerung der Linie 190 (11 Fahrtenpaare Mo-Fr, 5 Fahrtenpaare Sa): ca. + 39.500 Fahrplankilometer im Jahr [91.000 €/Jahr]
 - [Gegenrechnung: Einsparung von Leistungen durch Auflassen von Fahrten der TaxiBus-Linie T12: ca. - 17.000 TaxiBus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad ca. 30 %) [ca. - 30.500 €/Jahr]]
 - Mehraufwand Sonn-/ Feiertag im bedarfsgesteuerten TaxiBus-Verkehr (inkl. Verlängerung bis Recke): ca. + 2.000 TaxiBus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad ca. 20 %) [ca. 4.000 €/Jahr]
- Einsparung von Leistungen als (Teil-)Kompensation des Mehraufwands:
 - Einsparung durch Auflassen der Verdichterfahrten der Linie T12: ca. - 9.000 TaxiBus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad ca. 30 %) [ca. -16.000 €/Jahr]
- Option: Einsparung durch Anpassen des Angebotes auf der Linie R27: (Standard „Grundverbindung“): ca. - 15.500 Fahrplankilometer im Jahr [ca. - 36.000 €/Jahr]

Hinweis:

Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km, angenommener Kilometerkostensatz für TaxiBus von 1,80 €/km.

Anmerkung:

Zu klären ist die Realisierbarkeit im Rahmen des Linienbündelungskonzeptes.

ML-II.2a

Maßnahme mit Prüfoption: Umstrukturieren des Angebotes im westlichen Kreisgebiet mit Ausrichtung auf Rheine und Steinfurt

Planungsansatz (Empfehlung):

- Umstrukturieren des Angebotes im Zusammenspiel der Linie R80 und 182:
 - Linie R80 verkehrt wie heute halbstündlich zwischen Rheine und Wettringen ZOB. Ab hier alternierende Bedienung von zwei Linienästen unter Einbeziehung des Bedienungsangebotes der Linie 182. Linienast 1 verkehrt entsprechend der heutigen Führung stündlich bis Steinfurt (Burgsteinfurt), Linienast 2 verkehrt ebenfalls stündlich entsprechend der heutigen Führung der Linie 182 über Langenhorst, Welbergen und Ochtrup ZOB bis Ochtrup Bahnhof und wird verlängert bis Metelen.
 - Zu Zeiten, in denen die Linie R80 stündlich verkehrt entfällt der Linienast zwischen Wettringen und Ochtrup. Dies betrifft insbesondere den Spätverkehr.
 - Zusätzlich Einrichten einer Fahrt aus Metelen über Ochtrup in Richtung Rheine am Samstagvormittag zwischen 09 und 11 Uhr
 - Die schulverkehrsrelevanten Fahrten werden weiterhin entsprechend dem Bedarf angeboten.
- ➔ Weiterer Prüfansatz zur zielorientierten Angebotsverbesserung zwischen Steinfurt und Rheine vgl. Maßnahmenentwurf II.3.
- ➔ Weiterer Prüfansatz zum Ausbau des Bedienungsangebotes von Metelen an den SPNV am Wochenende vgl. Maßnahmenentwurf I.1

Verkehrliche Bewertung:

- Zukunftsorientierte Handlungsempfehlung zur Stärkung der Verflechtungen im ÖPNV innerhalb des westlichen Kreisgebietes.
- Deutliche Verbesserung der ÖPNV-Anbindung für Metelen und Ochtrup durch regelmäßige direkte Anbindung an Rheine.

Leistungsentwicklung – Grobabschätzung:

• **Mehraufwand gesamt:**

ca. + 151.000 Fahrplankilometer im Jahr [ca. 344.000 €/Jahr]

Einzeldarstellung der Leistungsentwicklung

- Mehraufwand durch „Umklappen“ des Teillastes zur stündlichen Bedienung des Abschnitts Metelen – Ochtrup – Wettringen (Mo-Fr):
ca. + 71.000 Fahrplankilometer im Jahr
[ca. 163.000 €/Jahr]
- Mehraufwand durch Verlängern der heute Wettringen ZOB endenden bzw. eingesetzten Fahrten über Ochtrup bis Metelen:
ca. + 118.000 Fahrplankilometer im Jahr
[ca. 271.000 €/Jahr]
- Mehraufwand durch Einrichten eines zusätzlichen Fahrtenpaares am Samstagvormittag:
ca. + 4.000 Fahrplankilometer im Jahr [ca. 9.000 €/Jahr]
- Leistungsreduzierung durch Anpassen des Angebotes auf der Linie 182
ca. - 42.000 Fahrplankilometer im Jahr [ca. -99.000 €/Jahr]

Anmerkung:

- Zu prüfen sind die betrieblichen Rahmenbedingungen insbesondere im Hinblick auf die Umlaufplanung beim Verkehrsunternehmen.
- Bei Umsetzung ist voraussichtlich der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erforderlich.

ML-II.2b	Alternativer Ansatz: Angebotsaufwertung in der Relation Wettringen – Ochtrup – Metelen mit Linie 182

Alternativer Ansatz:

- Einrichten zusätzlicher Fahrten zur Aufwertung des Angebotes und verlängern bis Metelen:
 - Montag bis Freitag: Einrichtung einer Fahrt in Richtung Ochtrup – Metelen zwischen 08 und 09 Uhr sowie in Gegenrichtung verlängern der heute Langenhorst endenden Fahrt bis Wettringen ZOB. Anschlussgewährleistung an die R80 nach Rheine. Darüber hinaus anbieten eines zusätzlichen Fahrtenpaares am Mittag auch in den Ferien.
 - Verlängern aller heute in Ochtrup beginnenden und endenden Fahrten der Linie 182 bis Metelen
 - Samstag: Schaffen eines Grundangebotes am Samstag mit Einrichten von 5 Fahrtenpaaren, Anschlussgewährleistung an die R80 nach Rheine

➔ Der „Alternative Ansatz“ greift nur, wenn eine Realisierung des Prüfauftrags zur Umstrukturierung der Linie R80 nicht gewünscht bzw. betrieblich aktuell nicht möglich ist!

Leistungsentwicklung:

- Mehraufwand durch Einrichten der zusätzlichen Fahrten (inkl. Verlängerung der Fahrten bis Metelen):
ca. 66.000 Fahrplankilometer im Jahr
[+ ca. 151.000 Euro/Jahr]

Hinweis:

Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km.

ML-II.3

Maßnahme: Zielorientierte Angebotsverbesserung zwischen Steinfurt und Rheine zu den Spitzenzeiten

Hintergrund:

- Die Reisezeit der Linie R80 zwischen Rheine und Burgsteinfurt beträgt aktuell 38 bzw. 39 Minuten. Die Pkw-Reisezeit ist mit rund 23 Minuten deutlich kürzer, so dass die Angebotsqualität dieser Verbindung trotz dichtem Bedienungsangebot als suboptimal zu bewerten ist.
- Die Linienführung der Linie R80 wird dennoch grundsätzlich als die richtige eingeschätzt, da mit Wettringen und Neuenkirchen Gemeinden mit vergleichsweise hohen Fahrgastpotenzialen erschlossen werden.

Planungsansatz:

- Einrichtung von Direktfahrten der Linie R80 zu den Spitzenzeiten im Berufsverkehr zwischen Burgsteinfurt und Rheine mit Führung über die Bundesstraße (B70) („DirektBus“).
- Bedienungsangebot: 2 Fahrten in der morgendliche HVZ in Richtung Rheine sowie zwei in Gegenrichtung am Nachmittag (späte HVZ) mit zeitlicher Ausrichtung auf den SPNV in und aus Richtung Bad Bentheim.

Verkehrliche Bewertung:

- Attraktives Angebot für Berufspendler aufgrund der verkürzten Reisezeit zwischen Steinfurt und Rheine um ca. 10 Minuten (je Richtung)
- Bei Umsetzung des Planungsvorschlags II.2a wird das Angebot zwischen Rheine und Steinfurt punktuell ausgedünnt. Der Planungsvorschlag dient als Kompensation für die entfallenen Leistungen in den Spitzenzeiten.

Leistungsentwicklung:

- Mehraufwand: ca. + 20.000 Fahrplankilometer im Jahr
[ca. + 46.000 Euro/Jahr]

ML-III

Maßnahme Netzschluss im Netz der RegioBus-Linien

Hintergrund:

- Im Busnetz des Kreises Steinfurt gibt es Verbindungen über mehrere Orte, die aus verschiedenen RegioBus-Linien zusammengesetzt sind, welche über Anschlüsse miteinander verbunden sind, punktuell sogar über einen Umlaufverbund, so dass man im Fahrzeug sitzenbleiben kann (z. B. Rheine – Hörstel – Ibbenbüren, Linie R63 und R93). Aufgrund der unterschiedlichen Bezeichnungen der Linien ist dies insbesondere dem ungeübten Nutzer oftmals nicht klar.

Planungsansatz:

- Durchbinden verschiedener RegioBus-Linien im Netz des Kreises Steinfurt zu einer Linie
 - Linien R63-R93 Ibbenbüren – Hörstel Bevergern, Apotheke; Hörstel Bevergern, Apotheke – Rheine Bahnhof
Status Quo: Die Linien werden über die gesamte Strecke von einem durchlaufenden Fahrzeug bedient. Ein Umstieg an der Haltestelle Bevergern, Apotheke ist nicht erforderlich, die Fahrgäste können bereits heute sitzenbleiben.

→ Ziel: Umbenennen der Linien und Zusammenfassung unter einem Liniennamen. - o Linien R75-R62 Burgsteinfurt Bahnhof – Emsdetten Bahnhof; Emsdetten Bahnhof – Saerbeck Friedhof (Lindenstraße) Status Quo: Es besteht eine regelmäßige Umlaufverknüpfung zwischen den Linien R75 und R62 am Bahnhof Emsdetten mit direktem und kurzem Übergang von jeweils 2 Minuten in beiden Richtungen. - o Linien R61-172 („R74“) Saerbeck Friedhof (Lindenstraße) – Greven Rathaus; Greven Rathaus – Nordwalde ZOB Status Quo: An der zentralen Haltestelle Greven Rathaus besteht in der Regel stündlich (mit wenigen Ausnahmen im Tagesverlauf) eine direkte Anschlussverbindung zwischen den Linien R61 und 172. - o Ergänzungen: An der Haltestelle Saerbeck Friedhof gehen die beiden Linien R62 und R61 ineinander über, so dass hier aktuell eine direkte Weiterfahrt im selben Fahrzeug möglich ist. Es besteht außerdem aus Richtung Steinfurt – Emsdetten kommend (R62) eine Anschluss-Garantie an die S50 in und aus Richtung Flughafen FMO. Für Fahrgäste der Linie R61 aus Greven gibt es eine AnschlussGarantie an die S50 in und aus Richtung Ibbenbüren. → Ziel: - Umbenennen der Linien R75 und R62 bzw. R61 und 172 („R74“) und Zusammenfassung unter jeweils einem Liniennamen - Reduzierung der Umsteigeerfordernis zum Flughafen FMO aus Richtung Steinfurt auf einen Umstieg mit AnschlussGarantie - Verbesserung der Anbindung des außerhalb liegenden Bahnhofs in Greven durch Durchbindung der Linien R61 und 172 („R74“) am ZOB
Verkehrliche Bewertung: • Schaffen von weiträumigen Verbindungslinien zur Gewährleistung umsteigefreier Verbindungen außerhalb der Schienenkorridore • Steigerung der Transparenz im System durch Schaffung bzw. deutlicheres Ausweisen von Direktverbindungen
Leistungsentwicklung: • weitgehend leistungsneutral umsetzbar (zzgl. der sich aus dem Maßnahmenkonzept ergebenden Mehrleistungen für einzelne Linie).
Beteiligte: Kreis Steinfurt, betroffene kreisangehörige Kommunen, ggf. Nachbaraufgabenträger, Verkehrsunternehmen
Umsetzung: Umsetzung kurzfristig nach Abwägung der umlauf- und fahrplantechnischen Machbarkeit. Bei linienbündelübergreifenden Maßnahmen ggf. bei Neuvergabe der Leistungen.

ML-IV	Maßnahme: Aufwerten der Linie 172 im Teilabschnitt Greven – Nordwalde durch Umprofilieren zur RegioBus-Linie
Hintergrund: - Die Linie 172 verkehrt im Abschnitt Greven – Nordwalde bereits heute mit einem Angebot, welches in weiten Teilen dem Angebot der meisten RegioBus-Linien im Münsterland entspricht (Ausnahme: fehlendes Angebot an Sonn-/ Feiertagen). - Die Maßnahme zur Aufwertung der Linie 172 zur RegioBus-Linie war bereits Bestandteil des letzten NVP und hat bis heute nicht an Relevanz verloren.	
Planungsansatz: - Umprofilieren der Linie 172 zur RegioBus-Linie (Arbeitstitel „R74“) und Ergänzen von einzelnen Fahrten - Einrichten von zusätzlichen Fahrten auf der Linie „R74“ - Montag bis Freitag: eine zusätzliche Fahrt von Montag bis Freitag im Abendverkehr in Richtung Greven (als Abbringer von der Linie R73 aus Münster/ Steinfurt) - Samstag: 3 Fahrten am Samstagnachmittag (gegen 16 Uhr in Richtung Nordwalde, gegen 15 und 17 Uhr in Richtung Greven) Hinweis/ Option: - Die Gemeinde Nordwalde beabsichtigt, den heutigen Busbahnhof zukünftig aufzulassen und eine städtebauliche Neuordnung des Bereiches vorzunehmen. In diesem Zusammenhang werden verschiedene Optionen hinsichtlich der inneren Erschließung von Nordwalde geprüft (vgl. Optionaler Maßnahmenentwurf VIII). Je nach Umsetzungsvariante wird ggf. eine Anpassung der innerörtlichen Linienführung der Linie 172/„R74“ erforderlich. Geprüft wird u. a. die Führung über Umgehungsstraße und Altenberger Straße.	
Verkehrliche Bewertung: Hervorheben der Bedeutung der Linie durch Umprofilieren zur RegioBus-Linie	
Leistungsentwicklung: Mehraufwand Montag bis Samstag (im festbedienten Linienbetrieb): ca. + 4.000 Fahrplankilometer im Jahr [+ ca. 9.500 Euro/Jahr] Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz von 2,30 €/km.	
Beteiligte: Kreis Steinfurt, betroffene kreisangehörige Kommunen, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung	

ML-V	Maßnahme: Angebotsaufwerten der Linie 187 in der Relation Steinfurt (Burgsteinfurt) – Laer
Planungsansatz: • Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie 187 zur Aufwertung des Angebotes von Laer an das benachbarte Mittelzentrum durch Stärken der umsteigefreien Verbindung: ○ Montag bis Freitag: Einrichten von einer frühen Abfahrt gegen 06 Uhr in Richtung Steinfurt sowie eines zusätzlichen Fahrtenpaares zwischen 09 und 10 Uhr. Anbieten der heute nur im Schulverkehr bedienten Abfahrten gegen 15 und 16 Uhr auch in den Ferien • Verlängern schulverkehrsrelevanter Fahrten bis zu den Schulen ○ Montag bis Freitag: Verlängerung der TaxiBus-Fahrten in Richtung Steinfurt um 09 und 11 Uhr sowie in Gegenrichtung Verlängerung der Fahrten am Nachmittag gegen 16 und 17 Uhr (Start ab Gymnasium) Prüfoption: • Einrichtung weiterer Fahrten auf der Linie 187 sowie auf der Linie 186 (Burgsteinfurt - Horstmar – Schöppingen) zur Verbesserung des Angebotes an Steinfurt insbesondere in Ausrichtung auf die Schulstandorte.	
Leistungsentwicklung: • Mehraufwand Montag bis Freitag (im festbedienten Linienbetrieb): ca. 11.000 Fahrplankilometer im Jahr [+ ca. 25.000 Euro/Jahr] • Mehraufwand Montag bis Freitag (im bedarfsgesteuerten TaxiBus-Betrieb): ca. + 300 km/Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad ca. 20 %) [+ ca. 500 Euro/Jahr] Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km, angenommener Kilometerkostensatz für TaxiBus von 1,80 €/km.	
Verkehrliche Bewertung: • Aufwerten des Angebotes in der Direktverbindung zwischen Laer und Burgsteinfurt auch außerhalb der Schulzeiten.	
Beteiligte: Kreis Steinfurt, Stadt Steinfurt, Gemeinde Laer, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung	
Anmerkung: Es ist eine enge Abstimmung mit allen Beteiligten erforderlich.	

ML-VI	Maßnahme: Angebotsanpassung im Korridor Mettingen – Ibbenbüren
Hintergrund: - Die Linien R20 und R24 bedienen beide jeweils stündlich den Korridor Mettingen – Ibbenbüren. Die Linie R24 wird in Richtung Ibbenbüren zusätzlich ergänzt durch ein ebenfalls stündliches TaxiBus-Angebot (Anschluss an S10). Während die Linie R20 eine dem Angebot entsprechende Nachfrage aufweist, wird die R24 trotz annähernd halbstündlichem Angebot deutlich weniger frequentiert. Darüber hinaus teilt sich die Nachfrage zusätzlich auf in Fahrgäste der regulären Fahrten der R24 und der TaxiBus-Fahrten T24. - Auch wenn beide Linien unterschiedliche Linienwege bedienen, kann von einem deutlichen Überangebot auf dem Korridor ausgegangen werden, da insbesondere auf der Linie R24 die Haltestellennachfrage mit Ausnahme der zentralen Haltestellen Mettingen Schultenhof und Ibbenbüren Mauritiuskirchen und Busbahnhof bei weit unter 20 in der Regel sogar deutlich unter 10 Fahrgästen pro Verkehrstag liegt. - An der zentralen Haltestelle Mettingen Schultenhof lagen die Einsteigerzahlen der Linie R24 im Jahr 2014 bei unter 30 Einsteigern pro Tag. Selbst unter der Annahme, alle einsteigenden Fahrgäste an der Haltestelle seien Umsteiger der Linien S10 rechtfertigt diese Nachfrage unter ökonomischen Gesichtspunkten nicht das heutige Angebot.	
Planungsansatz: - Anpassen des Fahrtenangebotes der Linie R24 zur Anpassung an den tatsächlichen Bedarf; Überlegung: - Bei Umsetzung des Maßnahmenentwurfs I.a zur Erfüllung des 30-Minuten-Taktes auf der SchnellBus-Linie S10 während der HVZ Montag bis Freitag: konsequent Auflassen der TaxiBus-Fahrten der T24. - Anpassen des Angebotes auf der Linie R24 in der NVZ auf einen 120-Minuten Takt. - Am Samstag alternierende Bedienung der beiden Linien R20 und R24 jeweils zweistündig, so dass in der Gesamtrelation Mettingen (zentraler Bereich) – Ibbenbüren insgesamt ein stündliches Angebot vorgehalten wird (vgl. Maßnahmenentwurf I.k). - Demgegenüber Einrichten von einer zusätzlichen Fahrt von Montag bis Freitag in den späten Abendstunden in Richtung Mettingen sowie von 2 Fahrtenpaaren auf der Linie R20 an Sonn-/ Feiertagen (vgl. Maßnahmenentwurf I.k). - Reinvestition der freiwerdenden Leistungen zur Verbesserung des Angebotes an anderer Stelle	
Verkehrliche Bewertung: - Anpassen des Angebotes an den tatsächlichen Bedarf. - Möglichkeit, freiwerdende Leistungen dort einzusetzen, wo ein erkennbarer Bedarf besteht.	
Leistungsentwicklung – grob (Tiefenschärfe Prüfauftrag): - Einsparung von Leistungen im festbedienten Linienbetrieb der Linie R24 (Ansatz: Einstellen von zwei Fahrtenpaaren in der NVZ von Montag bis Freitag): ca. - 11.700 Fahrplankilometer im Jahr [ca. - 26.800 Euro/Jahr] - Einsparung von Leistungen im bedarfsgesteuerten TaxiBus-Betrieb der Linie T24 Montag bis Freitag (konsequente Umsetzung): ca. - 10.000 TaxiBus-km/Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad ca. 30 %) [ca. - 18.000 Euro/Jahr] - Die übrigen Angebotsanpassungen sind Bestandteil des Maßnahmenpaketes I.	

Hinweis: Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienbetrieb von 2,30 €/km, angenommener Kilometerkostensatz für TaxiBus von 1,80 €/km.
Beteiligte: Kreis Steinfurt, Mettingen, Ibbenbüren, ggf. Recke und Westerkappel, Verkehrsunternehmen
Umsetzung: kurzfristig Prüfung des Rahmenbedingungen, so dass bei positivem Prüfergebnis eine Umsetzung möglichst noch während der Laufzeit des NVP erfolgen kann (Ziel: mittelfristige Umsetzung zum Fahrplanwechsel Winter 2020).
Anmerkung: Es ist eine enge Abstimmung mit allen Beteiligten erforderlich.

ML-VII	Maßnahme: Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des UKM Marienhospitals in Borghorst
Hintergrund: - Nach der Schließung des Emsdettener Standortes des Marienhospital Münsterland im Sommer 2015 steigt die Bedeutung des Klinikstandortes in Borghorst für die umliegenden Kommunen (insbesondere Emsdetten und Nordwalde), so dass in der Konsequenz auch die Bedeutung der ÖPNV-Anbindung des Krankenhausstandortes zunimmt. - Bestimmende Haltestelle für die Erreichbarkeit des Krankenhauses im regionalen Verkehr ist aktuell die Haltestelle „Kirche“, welche etwa 300 m entfernt vom Krankenhaus liegt. Zzgl. der Wege, die auf dem Klinikgelände zurückzulegen sind, ist diese Entfernung insbesondere für in ihrer Mobilität beeinträchtigte Menschen (insbesondere Menschen mit Rollatoren) nur bedingt zumutbar. - Zwar befindet sich die Haltestelle „Krankenhaus“, die durch den BürgerBus bedient wird, in unmittelbarer Nähe zum Krankenhaus, der BürgerBus verkehrt jedoch nur eingeschränkt (keine Bedienung Montag und Sonntag, nur Einzelfahrten am Samstag) und eine Verknüpfung mit dem regionalen Verkehr ist – mit Ausnahme am Bahnhof Burgsteinfurt – eher zufällig. Zudem lässt die Gestaltung des Straßenraums eine Bedienung der Haltestelle „Krankenhaus“ mit Standardlinienbussen nicht zu.	
Planungsansatz: - Mo-Sa: Einrichten einer bedarfsgesteuerten Punkt-zu-Punkt-Verbindung zwischen der zentralen Haltestelle „Neuer Markt“ in Borghorst und dem Krankenhaus als Ergänzung des Regionalverkehrs. Zu gewährleisten ist ein Anschluss an die R75 aus und in Richtung Emsdetten. Bedienungsangebot: Montag bis Freitag: stündlich zwischen 07 und 19 Uhr Samstag: stündlich zwischen 08 und 16 Uhr ➔ Zu berücksichtigen sind die Überlegungen zum Maßnahmenentwurf l.h an Sonn-/ Feiertagen - Noch zu prüfende Option: Die Anmeldung für den TaxiBus als Anschlussfahrt zur Linie R75 geschieht vom Bus aus. Fahrgäste mit dem Fahrtwunsch Marienhospital melden sich beim Fahrpersonal, welches dann die Weiterfahrt organisiert.	

Verkehrliche Bewertung: Verbesserung der direkten Erreichbarkeit des Krankenhauses in Borghorst → TaxiBus-Anbindung als Ergänzung zum regionalen Verkehr als Konsequenz der gestiegenen Bedeutung des Krankenhauses nach Wegfall des Standortes in Emsdetten.
Leistungsentwicklung: Mehraufwand: ca. + 1.000 zusätzliche TaxiBus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme: Abrufgrad 20 %) [+ ca. 1.800 Euro/Jahr] Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kilometerkostensatz für TaxiBus von 1,80 €/km.
Anmerkung: - Zu beobachten sind die zukünftigen Entwicklungen am ehemaligen Krankenhausstandort in Emsdetten. Neben der Tagesklinik für Psychosomatik und Psychotherapie, die im Januar 2017 in Emsdetten den Betrieb aufgenommen hat, könnten sich möglicherweise auch noch weitere Gesundheitsangebote ansiedeln, die für die Bevölkerung von Bedeutung sein könnten. Das könnten beispielsweise auch Tageskliniken oder teilstationäre Angebote als Teilstandorte des Marienhospitals Borghorst oder der Uniklinik sein. - In wieweit diese Entwicklungen Auswirkungen auf den Einzugsbereich des Standortes Borghorst haben könnten, bleibt abzuwarten.

ML-VIII	Maßnahme: Übernahme der Linie X150 in die Aufgabenträgerschaft des Kreises Steinfurt
Hintergrund: Die Genehmigung der „Flughafen-Linie“ X150, die aktuell in der Aufgabenträgerschaft der Stadtwerke Osnabrück liegt, endet am 28.02.2018. Die Stadtwerke Osnabrück werden die Genehmigung der insbesondere für die Anbindung des FMO wichtigen Linie nicht erneut beantragen.	
Planungsansatz: - Übernahme der Linie X150 in die Direktvergabe der RVM und in die Aufgabenträgerschaft des Kreises Steinfurt. - Anpassung des Bedienungsangebotes auf Basis der im September erfolgten Nachfrageerhebung.	
Leistungsentwicklung Verkehrliche Bewertung: weitgehend leistungsneutral → Maßnahme zur Bestandswahrung	
Umsetzung: Umsetzung im Frühjahr 2019.	

ML-IX	Maßnahme: Ausweiten des Leetzenbus-Angebotes
Hintergrund: • Entlang der Strecke Rosendahl-Darfeld – Schöppingen – Metelen – Wettringen und weiter bis in die Niederlande erstreckt sich die grenzüberschreitende Radroute „Vechtetalroute“. Auch die „100 Schlösser Route“ führt über weite Abschnitte durch das westliche und nördliche Kreisgebiet. Des Weiteren führt der weiträumige Europaradweg R1 mit der Teilstrecke „Nordrhein-Westfalen“ von Vreden kommend an Coesfeld vorbei über Rosendahl – Billerbeck weiter über Münster bis Höxter und tangiert somit ebenfalls das Kreisgebiet. Alle drei Radwege tangieren somit den Linienverlauf der R81, so dass entlang der Strecke Coesfeld – Rosendahl – Steinfurt und im Weiteren auch unter Einbeziehung der Linie R80 Potenziale im Radtourismus für den ÖPNV gesehen werden. • Mit der NaTourismus-Route Tecklenburger Land werden lokal und regional attraktive Radtouren im östlichen Kreisgebiet angeboten, die bis in das Osnabrücker Land hineinstrahlen, so dass auch hier Potenziale für den ÖPNV gesehen werden. • Auf verschiedenen Strecken im Münsterland verkehren bereits heute die Busse während des Sommerhalbjahres vom 01. Mai bis zum 03. Oktober an Sonn- und Feiertagen mit Fahrradanhängern.	
Planungsansatz und Bewertung: • Einbeziehen der Linien R80, R81 und R45 in das Fietsen-/ FahrradBus-Konzept des Münsterlands und Ausstatten der Fahrzeuge im Sommerhalbjahr mit Fahrradanhängern • Aufgreifen der vorhandenen Potenziale weitgehend ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand.	
Beteiligte: Kreis Steinfurt, Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: Umsetzung zum Fahrplanwechsel	
Hinweis: Sollte eine Umsetzung der Maßnahme ML-II.2a nicht möglich sein bzw. sollte der alternative Vorschlag (ML-II.2b) auf eine breitere Zustimmung bei den Beteiligten treffen, so ist zu prüfen, ob bzw. unter welchen Voraussetzungen der Ansatz des Leetzenbus-Konzeptes ggf. auch auf eine andere, zukünftig Ochtrup erschließende Linie ausgeweitet werden kann.	

ML-X	Optionaler Planungsansatz: Anpassung der Buslinienführung im Ortskern Nordwalde im Zusammenhang mit der Einrichtung einer neuen Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) bei Auflassen des heutigen Busbahnhofs
Hintergrund: - Die Gemeinde Nordwalde beabsichtigt, den heutigen Busbahnhof zukünftig aufzulassen und eine städtebauliche Neuordnung des Bereiches vorzunehmen. - Eine Untersuchung zur Verlagerung des Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB)⁸² ergab als Vorzugslösung die Nutzung der „Busspur“ an der Gesamtschule als End- und Wendestelle. In der Bahnhofstraße in Höhe der Gemeindeverwaltung ist die Neueinrichtung einer zentralen Haltestelle „ZOH“ geplant. - Eine Realisierung dieser Umsetzungsoption erfordert eine Anpassung der Buslinienführung im Ortskern Nordwalde. Prüfbedarf: Ist die erforderliche zusätzliche Fahrzeit auf der Linie R73 mit den Planungen zum neuen Stadt-Umland-Konzept im Korridor Münster – Altenberge (– Nordwalde) vereinbar?	
Verkehrliche Bewertung: - Vorteile: - Nutzung bereits vorhandener Infrastruktur („Busspur“) - R73 erschließt zusätzlich den nördlichen Kernort - neue ZOH mit hoher Lagegunst im Ortskern - Konsequenzen: - zusätzliche Fahrzeiten (besonders nachteilig für Durchfahrer der R73)	
Beteiligte: Kreis Steinfurt, Gemeinde Nordwalde, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: Umsetzung (Option) - in Abhängigkeit der Prüfergebnisse der noch offenen Punkte, - nach Beschluss der entsprechenden Gremienentscheidungen bei der Gemeinde sowie - nach Realisierung einer neuen ZOH - zu berücksichtigen ist die Einrichtung einer Dynamischen Fahrgastinformation nach der Realisierung der neuen zentralen Omnibushaltestelle (ZOH)	

⁸² Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult: Untersuchung zur Einordnung einer Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) und zur Buslinienführung im Ortskern Nordwalde; Planungsstand September 2017.

9.2.2 Beschreibung der Prüfaufträge

PL-I	Prüfauftrag: Schaffung eines kreisgrenzenüberschreitenden Grundangebotes in der Relation Lengerich – Lienen – Bad Iburg an allen Wochentagen (R46)
Hintergrund: • Während in der Vergangenheit das Angebot entlang der Relation Lienen – Bad Iburg aufgrund mangelnder Nachfrage ausgedünnt werden musste, zeigen die aktuellen Entwicklungen einen mittlerweile wieder steigenden Bedarf entlang dieser Relation. • Aktuell wird mit der Linie R46 am Wochenende Samstagnachmittag und an Sonn-/ Feiertagen ganztags ein (Grund-)Angebot vorgehalten. In der Woche besteht kein Angebot im ÖPNV.	
Prüfansatz: • Schaffen eines Grundangebotes durch Einrichten von Zusatzfahrten auf der Linie R46 (Lienen – Bad Iburg), abgestimmt auf die Fahrten der R46 in Lienen (AnschlussGarantie) ○ Montag bis Freitag: Einrichten von acht Fahrtenpaaren ○ Samstag: zwei Fahrtenpaare am Samstagvormittag • Prüfen der Möglichkeiten zur Anbindung an den Stadtverkehr Osnabrück in Bad Iburg (über Georgsmarienhütte und Oesede)	
Verkehrliche Bewertung: • Schaffen eines (Grund-) Angebotes entlang eines Korridors mit steigender Nachfrage • Maßnahme zur Unterstützung der touristischen Vermarktung der Premiumwanderwege im Tecklenburger Land („Teutoschleifen“)	
Leistungsentwicklung: • Schaffen eines Grundangebotes zur weitgehenden Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Grundverbindung“ Mehraufwand: ca. + 31.500 km/Jahr für gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Steinfurt: ca. 13.000 km/Jahr] [+ ca. 73.000 Euro/Jahr / ca. 29.000 Euro/Jahr im Kreis Steinfurt] ➔ Es ist der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erforderlich. Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt, angenommener Kostensatz von 2,30 €/km.	
Beteiligte: Kreis Steinfurt, betroffene kreisangehörige Kommunen, Landkreis Osnabrück, PlaNOS, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: Umsetzung nach Abwägung der Kosten und Nutzen	
Anmerkung: Die Maßnahme steht unter dem Finanzierungsvorbehalt. Eine eigenständige Finanzierung des Kreises Steinfurt ist vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume aktuell wirtschaftlich nicht darstellbar, eine Mitfinanzierung des Nachbar-Aufgabenträgers Landkreis Osnabrück ist Voraussetzung für eine Realisierung.	

PL-II	Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Gewerbegebiete im Kreis Steinfurt
Hintergrund: • ÖPNV-Linien, die Gewerbegebiete bedienen, weisen z. T. Lücken im Bedienungsangebot auf (vgl. Kapitel 7.3.2). • Darüber hinaus werden diverse Gewerbegebiete im Kreis Steinfurt bedingt durch ihre Lage im Raum von den regelmäßig verkehrenden Linien des regionalen Verkehrs nicht erschlossen bzw. es sind lange Fußwege von der nächsten dicht bedienten Haltestelle zurückzulegen (> 500 m). Die ÖPNV-Linien, die diese Gewerbegebiete direkter erschließen, verkehren häufig nur mit einzelnen Fahrten im Schulverkehr und sind insbesondere am Nachmittag/ Abend zeitlich nicht auf den Berufsverkehr ausgerichtet (vgl. Kapitel 7.3.2) • Sicherstellung der Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten zur Stärkung des ÖPNV als Teil des Umweltverbundes	
Prüfansatz: • Die größte Fahrgastnachfrage durch Berufspendler ist Mo-Fr in den Zeiten von 06 – 08 Uhr und 15 – 19 Uhr zu erwarten. Außerhalb dieser Kernzeiten und am Wochenende ist mit Ausnahme von großen Betrieben mit Schichtarbeit nur mit einer geringen bis keiner ÖPNV-relevanten Nachfrage zu rechnen. • Prüfung der Ergänzung von Fahrten gemäß Analyse des Bedienungsangebots (siehe Kapitel 7.3.2) in Abhängigkeit von einer individuell zu betrachtenden Abschätzung der Fahrgastpotenziale und der Kosten. • Prüfung der Möglichkeiten und Potentiale zur Einrichtung weiterer Fahrten Mo-Fr für ÖPNV-relevante Gewerbegebiete mit einer Haltestelle in weniger als 500 m Entfernung: ○ Emsdetten, Industriegebiet Süd (westlich der Bahn) Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots oder einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Gutenbergstraße alternativ: Haltestelle Blumenstraße: Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten Mo-Fr vor 08 Uhr ○ Emsdetten, Gewerbegebiet West (nördlicher Bereich) – Haltestelle Wildgrund Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines vertakteten Fahrtenangebots Mo-Fr (mind. zwischen 06 und 08 Uhr sowie 15 und 19 Uhr) alternativ: Haltestellen Westumer Landstr., Venneweg 108 bzw. Silberweg: Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Sicherstellung des Angebots in den Schulferien ○ Emsdetten, Gewerbegebiet West (südlicher Bereich) – Haltestelle Abzw. Habichtshöhe und Brookweg Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten Mo-Fr vor 08 Uhr und nach 16 Uhr bzw. Sicherstellung des Angebotes in den Schulferien ○ Lengerich, Fa. Bischhof und Klein – Haltestelle Badeanstalt Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten Mo-Fr vor 07 Uhr und nach 18 Uhr ○ Lienen, Gewerbegebiet – Haltestelle Mersch Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines Fahrtenangebots Mo-Fr (mind. zwischen 06 und 08 Uhr sowie 15 und 19 Uhr) (vgl. Prüfauftrag PL-I) ○ Ochtrup: Einzelhandelsstandort, Designer Outlet Center – Haltestelle Hellstiege Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines vertakteten Fahrtenangebots Mo-Fr aufgrund der Relevanz, sowie Einrichten eines Grundangebotes am Samstag aufgrund des Besucher-/ Einkaufsverkehrs (Vgl. Maßnahme ML-II.2)	

Für ÖPNV-relevante Gewerbegebiete mit einer Entfernung zur nächsten Haltestelle von mehr als 500 m werden in Teil II des Nahverkehrsplans (Kapitel 12) ergänzende Mobilitätsprojekte aufgezeigt, die als Zu-/ Abbringer zu Haltestellen des regionalen ÖPNV dienen.
Beteiligte: Kreis Steinfurt, betroffene kreisangehörige Kommunen, Verkehrsunternehmen, Unternehmen
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung
Anmerkung: Aus Sicht des Aufgabenträgers Kreis Steinfurt ist zur Realisierung der einzelnen Maßnahmen der Abschluss von Vereinbarungen mit den Betrieben zur Abnahme von JobTickets erforderlich.

PL-III	Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Krankenhausstandorte im Kreis Steinfurt
Hintergrund: - ÖPNV-Linien, die Krankenhäuser anfahren, weisen zum Teil Lücken im Bedienungsangebot insbesondere am Wochenende auf (vgl Kapitel 7.3.2) - Sicherstellung der Erreichbarkeit von Krankenhausstandorten zur Stärkung des ÖPNV als Teil des Umweltverbundes	
Prüfansatz: - 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. - Der Planungsansatz umfasst entsprechend 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 7.3.2) in Abhängigkeit von einer individuell zu betrachtenden Abschätzung der Fahrgastpotenziale und der Kosten. - Prüfung der Möglichkeiten und Potentiale zur Einrichtung weiterer Fahrten Sa, So und an Feiertagen - o Maria-Josef-Hospital Greven Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Ausweitung des Fahrtenangebotes am Samstag sowie Einrichtung eines Fahrtenangebots am Sonntag im Ortsbus-Verkehr - o HELIOS Klinik Lengerich Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Ausweitung des Fahrtenangebotes am Samstag sowie Einrichtung eines Fahrtenangebots am Sonntag - o LWL-Klinik Lengerich Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines Fahrtenangebotes am Sonntag - o Pius-Hospital Ochtrup (Stadt Ochtrup) Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines Grundangebotes am Wochenende - o Marienkrankenhaus Steinfurt, Borghorst (vgl. Maßnahme ML-VII)	

Beteiligte:
Kreis Steinfurt, betroffene kreisangehörige Kommunen, Verkehrsunternehmen, Unternehmen
Umsetzung:
mittelfristige Umsetzung

9.2.3 Beschreibung der Planungsprojekte

PPL-I	Planungsprojekt: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien
Hintergrund: • Schaffung eines verlässlichen und schnellen ÖPNV-Kernangebots im gesamten Kreisgebiet entlang von Achsen mit besonderer regionaler Bedeutung sowie als Ergänzung zum SPNV. • Verbesserte Anbindung der Städte und Gemeinden ohne Schienenanschluss. • Verbesserte Erreichbarkeit der Arbeitsplatz-, Gesundheits-, Versorgungs-, Freizeit- und Bildungseinrichtungen entlang der Korridore. • Verbesserte Erreichbarkeit der Oberzentren Münster und Osnabrück.	
Planungsprojekt: • Angebotsausweitung der SchnellBuslinien S10, S50 und S70/71 mit einem stündlichen Grundangebot (zzgl. Verstärkerfahrten in der HVZ) an allen Verkehrstagen Montag bis Sonntag zwischen 06 und 23 Uhr	
Grobe Leistungsentwicklung nach Ausbaustufen (Tiefenschärfe Prüfauftrag): Ausbaustufe I (<i>nachrichtliche Aufnahme; Ausbaustufe I ist Bestandteil des Maßnahmenpaketes I.1</i>) Angebotsausweitung entsprechend der Maßnahmen I.a (Grundangebot + Option) + I.c • S10: 9 Fahrten Mo-Fr + 1 Fahrt Sa + 10 Fahrten So+Fei • S50: 1 Fahrt Mo-Fr + 2 Fahrten Sa + ca. 99.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + ca. 228.000 Euro/Jahr (etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind hier noch unberücksichtigt, angenommener Kostensatz von 2,30 Euro/km)	
Ausbaustufe II • Ausdehnung der Verkehrszeiten vornehmlich in den Tagesrandzeiten nach folgendem Takt-schema: Mo-Fr T60, Sa T120, So- und Feiertag T120 (Bedienungszeitraum 06 bis 23 Uhr) • S10: 1 Fahrt Mo-Fr, 3 Fahrten Sa + 4 Fahrt So+Fei • S50: 7 Fahrten Mo-Fr, 6 Fahrten Sa + 6 Fahrt So+Fei • S70/71: 7 Fahrten Mo-Fr, 4 Fahrten Sa + 6 Fahrt So+Fei + ca. 302.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) + ca. 695.000 Euro/Jahr (etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind hier noch unberücksichtigt, angenommener Kostensatz von 2,30 Euro/km)	
Ausbaustufe III • Anpassung des Takts am Wochenende und an Feiertagen zu einem ganztägigen T60 von 06 bis 23 Uhr	

- S10: 4 Fahrten Sa + 10 Fahrt So+Fei
 - S50: 10 Fahrten Sa + 16 Fahrt So+Fei
 - S70/71: 6 Fahrten Sa + 16 Fahrt So+Fei
- + ca. 197.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)
- + ca. 454.000 Euro/Jahr (etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind hier noch unberücksichtigt, angenommener Kostensatz von 2,30 Euro/km)

Übersicht über Gesamtaufwand gegenüber Status Quo

- + ca. 598.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)
- + ca. 1.380.000 Euro/Jahr (etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind hier noch unberücksichtigt, angenommener Kostensatz von 2,30 Euro/km)

Beteiligte:

ZVM Bus, Kreis Steinfurt, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, ggf. Nachbar-Aufgabenträger

Umsetzung:

Planungsprojekt in Abhängigkeit der Entwicklungen im Hinblick auf die Bereitstellung entsprechender Fördermittel zur Einrichtung und Unterstützung landesbedeutsamer Buslinien durch das Land NRW.

9.2.4 Abstimmung von Maßnahmenvorschlägen und Prüfaufträgen aus den benachbarten Münsterlandkreisen mit Relevanz für den Kreis Steinfurt

Aktuell werden auch die Nahverkehrspläne für die Münsterlandkreise Kreis Borken, Kreis Coesfeld und Kreis Warendorf fortgeschrieben. Einzelne der in diesen Nahverkehrsplänen konzipierten Maßnahmen wirken sich auch auf den Kreis Steinfurt aus. Somit entfaltet sich hier ein besonderer Abstimmungsbedarf, dem im Rahmen der gegenseitigen Beteiligungsverfahren Rechnung zu tragen ist.

9.3 Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb wird nachfolgend im Detail beschrieben.

Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden.

Verbesserung der Ausstattung an Haltestellen und Verknüpfungspunkten und der Barrierefreiheit

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ist die sukzessive Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenqualität, insbesondere in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte zur Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen anzustreben. Des Weiteren ist eine gezielte Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation anzustreben.

Die Ausstattungsstandards sowie die Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind in den Entwicklungszielen des Nahverkehrsplans im Kapitel 5 formuliert. Diese sollen bei Um- und Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Ergänzend soll bei bestehenden nachfragestarken und nutzersensiblen Haltestellen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur vorgesehen werden. Hierzu gehören neben niederflurgerechten Hochborden insbesondere taktile Leitsysteme und optisch wahrnehmbare und kontrastreiche Abhebungen für Sehbehinderte. Der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV liegt im Aufgabengebiet der DB Station & Service sowie der Kommunen.

Einrichtung neuer Haltestellen

Erschließungslücken finden sich gemäß Kapitel 7 in verschiedenen Bereichen des Kreises Steinfurt, insbesondere in Randlage von Siedlungsbereichen. Neue Haltestellen können im Zuge neuer Linien und Linienverläufe eingerichtet werden, um die Erreichbarkeit in den neu erschlossenen Bereichen (neue Siedlungsbereiche, Arbeitsplatzstandorte oder Freizeitziele) zu ermöglichen. Die Einrichtung neuer Haltestellen ist kontinuierlich zu prüfen und im Rahmen der Nahverkehrsplanung unter Beachtung der Siedlungsentwicklung durch Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträger umzusetzen.

9.3.1 Infrastrukturmaßnahmen im Kreis Steinfurt

MI-I	Maßnahme und Prüfauftrag: Ausbau von Bike+Ride-Anlagen/ hochwertigen Fahrradabstellanlagen und Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen
	Hintergrund: ■ Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt deutschlandweit in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung. Insbesondere für die jüngeren Altersgruppen wird zukünftig eine weitere Orientierung hin zu mehr Multimodalität erwartet. Um dieses ÖPNV-affine und multimodale Mobilitätsverhalten zu unterstützen sollen intermodale Faktoren gestärkt werden. Dabei ist speziell der Radverkehr als Zubringer zum SPNV bzw. Busverkehr ein wichtiger Bestandteil, insbesondere in Bereichen, in denen der Zugang zu Haltestellen mit einem längeren Fußweg verbunden ist. ■ Aufgrund der hohen Affinität zwischen dem ÖPNV und der Fahrradnutzung liegt der Fokus bei der Stärkung intermodaler Verkehre im Münsterland auf dem Ausbau und der Verbesserung von Bike+Ride-Anlagen. Um den multimodalen Ansatz zu stärken sind in geeigneten Bereichen jedoch auch ergänzende Angebote wie Pedelec- und Segway-Verleih sowie Car-Sharing-Angebote sinnvoll. ■ Ziel ist es, die Stärken jedes Verkehrsmittels zu nutzen, um eine möglichst umwelt- und nachfragegerechte Mobilität zu ermöglichen. ■ Verschiedene Bahnhöfe/ SPNV-Haltepunkte erfüllen durch die bestehende Verknüpfung mit den Buslinien und der vorhandenen Infrastruktur (z. B. Fahrradabstellanlagen) bereits die Grundvoraussetzung für eine Mobilstation. Es fehlt jedoch eine zusammenhängende und übergeordnete Gestaltung im Sinne einer Corporate Identity (fehlende Marketing-Botschaft zugunsten des Umweltverbundes) sowie eine umfassende und übergeordnete Beratung zu allen Mobilitätsangeboten. ■ Die Einrichtung von B+R-Anlagen als Baustein der Stärkung multimodaler Mobilitätsangebote ist auch Bestandteil von Teil II des NVP.
	Planungsansatz: „Mobilstationen sind verkehrspolitische „Botschafter“ für umweltverträgliche Mobilität. Deshalb müssen sie deutlich wahrnehmbar sein und die zentrale Aussage transportieren: „An diesem Standort findet die Verknüpfung mehrerer umweltfreundlicher Mobilitätsformen statt“⁸³. Die Gestaltungsmöglichkeiten hierzu sind entsprechend vielfältig und sind von den örtlichen Gegebenheiten abhängig. Die Sichtbarkeit und Erkennbarkeit der Mobilstation im öffentlichen Raum hat einen nicht unbedeutenden Stellenwert für die Änderung des Mobilitätsverhaltens. Die geschickte Berücksichtigung von Gestaltungsaspekten kann durchaus die Akzeptanz erhöhen und damit die Geschwindigkeit zur Verbreitung neuer Mobilitätsformen erhöhen. Der Ausbau von Informationen und Beratungen ist ebenfalls ein wichtiger Baustein.

⁸³ BBSR 2015: Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt S.70.

Folgende Städte und Gemeinde haben das Potenzial für eine entsprechende Weiterentwicklung von Bahnhöfen, ZOBs und zentralen Haltestellen gemäß dem diskutierten Ansatz:

- Altenberge
- Emsdetten
- Greven
- Hörstel
- Horstmar
- Ibbenbüren
- Laer
- Lengerich
- Metelen
- Mettingen (*Anlage wurde in den Regelbetrieb überführt*)
- Neuenkirchen
- Nordwalde
- Ochtrup
- Rheine
- Saerbeck
- Burgsteinfurt / Borghorst
- Westerkappeln
- Wettringen

Ermittlung des Bedarfs und der Umsetzungsmöglichkeiten für den Ausbau von **B+R-Anlagen/ hochwertigen Fahrradabstellanlagen** in Zusammenarbeit der beteiligten Planungspartner:

- Prüfung der erforderlichen Kapazitäten (und ggf. des Ausbaus) sowie der Einrichtung diebstahlsicherer Abstellanlagen (und ggf. Ladestationen für E-Bikes)
- Differenzierung zwischen kleineren (überdachter Bügel oder ähnlich) und größeren Anlagen (Fahrradboxen, „Fahrradgaragen“ oder ähnlich) in Abhängigkeit der Bike+Ride-Potenziale
- Ermittlung des Bedarfs in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten
- Ggf. Erstellung einer Prioritätenliste mit Umsetzungshierarchisierung

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:

- Altenberge: Bahnhof und Haltestelle P+R-Platz
- Greven: SPNV-Haltepunkte Bahnhof und Reckenfeld Bf.
- Hopsten: Haltestelle Rathaus
- Hörstel: Haltestelle Bevergern, Apotheke

- Ibbenbüren: SPNV-Haltestpunkte Esch Bf⁸⁴ und Laggenbeck Bf.
- Ladbergen: Haltestelle Kreisverkehr
- Lengerich: Haltestellen Feuerwehrhaus und Erpenbecker Straße
- Lienen: Haltestelle Am Ölmühlenbach
- Lotte: Haltestellen L501 und Wersen, Zu den Sloopsteinen
- Neuenkirchen: Haltestelle Molkerei/ Offlumer See
- Nordwald: Bahnhof
- Ochtrup: Bahnhof
- Saerbeck: Haltestelle Mitte
- Steinfurt: Haltestellen Schloss (Prüfen der räumlichen Möglichkeiten) und Mühlenstraße
- Tecklenburg: Haltestellen Brochterbeck, Kirche, Leeden, Feuerwehrhaus und Tecklenburg Stadt
- Wettringen: Haltestellen Busbahnhof, Kirche

sowie weitere Haltestellen entlang von SchnellBus- und RegioBus-Linien (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe).

Hinweis: Die hier aufgeführten Haltestellen sind nicht als abschließende Liste zu verstehen, sondern zeigen Ansatzpunkte gemäß der Potenzialabschätzung auf. Weitere Haltestellen mit vergleichbarem Potenzial sind in der Laufzeit des NVP sukzessive zu ergänzen und ggf. infrastrukturell auszustatten.

Verkehrliche Bewertung:

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

Beteiligte:

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

Umsetzung:

Projektbearbeitung mit gutachterlicher Unterstützung, mittelfristige Bearbeitung und Umsetzung

Anmerkung:

- Eine B+R-Anlage aufzustellen und sie dann „ihrem Schicksal“ zu überlassen genügt nicht. Wichtig ist außerdem eine regelmäßige Wartung und Pflege der Anlage (z. B. jährlich). Hierzu gehört auch die Entfernung fahruntaugliche „Schrotträder“, welche erfahrungsgemäß 10-20 % der Anlage belegen. Diese mindern die Gesamtkapazität der Anlage und das optische Erscheinungsbild.
- Bei der Ermittlung der Potenziale bilden die vorhandenen Pendlerströme insbesondere im Berufs- und Schülerverkehr eine wichtige Kenngröße. Das heißt, Haltepunkte mit einem hohen Pendleranteil generieren in der Regel auch einen höheren Bedarf für Bike+Ride-Anlagen.
- Zielführend ist die möglichst konkrete Ansprache von Nutzergruppen (z. B. Berufspendler) unter Aufnahme ihrer spezifischen Bedürfnisse.

⁸⁴ Am Haltepunkt Esch Bf. gibt es bereits Planungen der Stadt.

MI-II	Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen
Hintergrund: ■ Viele Bushaltestellen im Kreis Steinfurt sind ohne bzw. mit eingeschränkter barrierefreier Erreichbarkeit. ■ Ein langfristiges Leitziel für die Nahverkehrsplanung im gesamten Kreisgebiet ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Hierbei spielen Personen mit Mobilitätseinschränkungen mit ihren speziellen Anforderungen eine wesentliche Rolle. ■ Gemäß § 8 PBefG (Personenbeförderungsgesetz) in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 muss der NVP mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen (vgl. Kapitel 5).	
Planungsansatz: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im Kreis Steinfurt entsprechend den Anforderungen des Kreises (vgl. Kapitel 5 und 0). Für die Festlegung der Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen in den Städten und Gemeinden wird ein kreiseinheitliches Punktesystem zur Priorisierung vorgeschlagen (vgl. Kapitel 5.7). Dieses Bewertungsverfahren dient als Hilfestellung für die Gemeinde bei der Beurteilung der Bushaltestellen. Die Planung der vollständigen Barrierefreiheit erfolgt in sieben zentralen Schritten: 1. Schritt: Festlegung Haltestellenkategorien und Ausstattungskatalog (Kapitel 0) 2. Schritt: Formulierung und Begründung grundsätzlicher Ausnahmen von der Herstellung der Barrierefreiheit (Kapitel 5.7.1) 3. Schritt: Erarbeitung der Kriterien für die Prioritätenbildung zum Haltestellenausbau (vgl. Kapitel 5.6) 4. Schritt: Bestandsaufnahme Halstellenausstattung (Fortführung Haltestellenkataster) 5. Schritt: Darstellung des Standes der Barrierefreiheit (Defizitanalyse als Soll-Ist-Vergleich auf Basis des Haltestellenkatasters und der Anforderungen gemäß NVP) 6. Schritt: Einordnung der Haltestellen in Prioritätengruppen (vgl. Punkteschema Kapitel 5.6) 7. Schritt: überschlägige Ermittlung des Investitionsbedarfs für jede Prioritätengruppe Der barrierefreie Umbau soll unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme und der Zweckbindungsfristen, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von den einzelnen Städten und Gemeinden sollen hierzu Prioritätenlisten für den Um-/ Ausbau von Haltestellen erstellt werden. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständigen) Aufgabenträgers dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen anstehen.	

Verkehrliche Bewertung:

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

Zuständigkeit/ Beteiligte:

Zuständig für die Umsetzung des barrierefreien Haltestellenumbaus sind die Straßenbaulastträger (Kommunen, Kreis, Land und Bund).

Der Aufgabenträger Kreis Steinfurt ist vordergründig für die Planung (Planungsgebot) zuständig.

Zu beteiligen sind darüber hinaus die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.

Umsetzung:

Festgelegte Haltestellestellen unter Berücksichtigung des Leitsatzes Nr. 5 (Kapitel 5.4) bis 01.01.2022. Darüber hinaus sind die festgelegten Haltestellen entsprechend ihrer Prioritäten in kontinuierlichen Bauphasen möglichst zeitnah barrierefrei auszubauen.

Grundsätzlich langfristiges Projekt, welches den Zeithorizont des NVP überschreitet. Sukzessive Ausbauplanung im Rahmen dieses NVP beginnen.

Erstellung der Prioritätenliste zeitnah umzusetzen.

MI-III	Maßnahme und Prüfauftrag: Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen
Hintergrund: ■ Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist auch der Pkw als Zubringer zum SPNV ein wichtiger Bestandteil. ■ Erhöhung des ÖPNV-Anteils vorrangig am Berufsverkehr durch Bereitstellung von ausreichend Parkplätzen für Pendler an zentralen Verknüpfungspunkten.	
Planungsansatz: ■ Ausbau des Angebots der Park+Ride-Anlagen an SPNV-Haltestellen und Überprüfung der vorhandenen Anlagen hinsichtlich der Kapazität. ■ Unter Berücksichtigung der Herkunftsorte der Park+Ride-Nutzer ist in diesem Zusammenhang außerdem zu ermitteln, inwieweit eine verstärkte Vermarktung lokaler Busangebote und/ oder Bike+Ride-Angebote (insbesondere vor dem Hintergrund des Pedelec- und E-Bike-Booms) eine Alternative zur kosten- und flächenintensiven Schaffung neuer Park+Ride-Stellplätze sein können. ■ Kurz- bis mittelfristig ist die Einrichtung/ Ausweitung von ParkRide-Anlagen an den folgenden Haltestellen geplant⁸⁵: ○ Emsdetten Bahnhof ○ Metelen Land Bahnhof	

⁸⁵ Schriftliche Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016.

- o Rheine, Mesum Bahnhof (<i>Umsetzung bereits erfolgt</i>) - o Saerbeck, Park+Ride-Platz - o Wettringen, Burgsteinfurter Straße ■ Darüber hinaus soll ein „flächenhafter“ Ansatz verfolgt werden. Das heißt, es sollen auch an den übrigen SPNV-Haltepunkten im Kreis Steinfurt sowie an Haltestellen von Produktlinien die Potenziale zur Einrichtung weiterer Park+Ride bzw. Bike+Ride-Angebote untersucht werden (vgl. o MI-1: Ausbau von Bike+Ride-Anlagen/ hochwertigen Fahrradabstellanlagen und Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen).
Verkehrliche Bewertung: + Hebung von Fahrgastpotenzialen im Bereich der Berufspendler + Stärkung des ÖPNV und des Umweltverbundes
Zuständigkeit/ Beteiligte: Zuständig für die Umsetzung sind in der Regel die Kommunen.
Umsetzungsperspektive: mittel- bis langfristige Umsetzung

PI-I	Prüfauftrag: Einrichtung neuer Haltestellen
Hintergrund: • Veränderungen in der Netzgestaltung, Verbesserung der Erschließungsqualität etc.	
Prüfansatz: Prüfung der Einrichtung von neuen Haltestellen im Zusammenhang mit den dargestellten Maßnahmen Netz und Fahrplan und/ oder Anregungen aus den Städten und Gemeinden, z. B. • Tecklenburg, Höhe Kurklinik	
Kostenkennwert: Auf Grundlage vergleichbarer Projekte werden die Kosten auf ca. 18.000 € pro Halteposition abgeschätzt	
Beteiligte: Kreis Steinfurt, Städte und Gemeinden bzw. Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, ggf. weitere Planungspartner	
Umsetzung: mittelfristig, in Abhängigkeit der jeweiligen Maßnahmenumsetzung	

9.3.2 Infrastrukturmaßnahmen mit lokalem Bezug

MI-IV	Maßnahme: Verlegen der zentralen Haltestelle in Nordwalde
Hintergrund:	
Die Gemeinde Nordwalde plant auf der Fläche des heutigen Busbahnhofs eine städtebauliche Neuordnung.	
Planungsansatz:	
Eine Untersuchung zur Verlagerung des Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) hat bereits stattgefunden. Als Vorzugslösung wurde die Nutzung der „Busspur“ an der Gesamtschule als End- und Wendestelle im Zusammenspiel mit der Neueinrichtung einer Haltestelle „ZOH“ in der Bahnhofstraße in Höhe der Gemeindeverwaltung ermittelt.	
Zuständigkeit/ Beteiligte:	
Gemeinde Nordwalde, Kreis Steinfurt, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Gesamtschule, ggf. weitere Planungspartner.	
Umsetzungsperspektive:	
mittelfristige Umsetzung	
Anmerkung:	
- Eine Realisierung dieser Umsetzungsoption erfordert eine Anpassung der Buslinienführung im Ortskern Nordwalde. - Aktuell erfolgt die Klärung einzelner noch offener Punkte. Ggf. erfolgt eine erneute Bewertung der Situation in Abhängigkeit der Ergebnisse der noch offenen Prüfungen.	

MI-V	Maßnahme: Umbau der Schulbushaltestelle Gesamtschulzentrum in der Stadt Greven
Planungsansatz:	
Umbau der Schulbushaltestelle Gesamtschulzentrum (Teichstraße)⁸⁶	
Verkehrliche Bewertung:	
+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation	
Umsetzung:	
mittelfristige Umsetzung	
Zuständigkeit/ Beteiligte:	
- Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. - Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.	

⁸⁶ Schriftliche Befragung der Stadt Greven im 3. Quartal 2016.

Folgende Prüfaufträge sind Gutachternvorschläge, die sich aus der im Frühjahr 2017 durchgeführten Ortsbesichtigung der Verknüpfungspunkte I. und II. Ordnung ableiten. Die hier aufgeführten Haltestellen sind nicht als abschließende Liste zu verstehen, sondern orientieren insbesondere auf die Verknüpfungspunkte I. Ordnung.

PI-II	Prüfauftrag: Umbau des Bahnhofs in Rheine
Planungsansatz: ■ Umbau des Bahnhofsvorplatzes Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: ■ Ertüchtigung (Optimieren der Umsteigsituation durch größenmäßiges Anpassen der Bussteige; aktuelle Situation lässt eine Wende für Rollstuhlfahrer auf verschiedenen Bussteigen aufgrund der geringen Breite kaum bzw. nicht zu), ■ Optimierung der Organisation des Busbahnhofes und der Zu- und Abfahrt, ■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung, ■ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste (auch Bussteige), ■ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage), ■ Ausbau der Bike+Ride-Anlage außerhalb der bereits vorhandenen Radstation mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen.	
Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + attraktiveres Gesamterscheinungsbild.	
Umsetzung: kurz- mittelfristige Umsetzung	
Zuständigkeit/ Beteiligte: Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger für den regionalen Verkehr, die Stadt Rheine als Aufgabenträger für den StadtBusverkehr, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.	
Hinweis: Nach Auskunft der Stadt Rheine ist der Vorplatz im Besitz von DB Netz. Ein möglicher Umbau ist nur in Abstimmung mit der DB bzw. nach einem möglichen Kauf der Flächen möglich.	

PI-III	Prüfauftrag: Neugestaltung der Haltestelle „Rathaus“ als zentrale Haltestelle in Greven
Planungsansatz: ■ Neugestaltung der Anlage Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: ■ Optimierung der Organisation des „ZOBs“ und der Zu- und Abfahrt ■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung, ■ taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen) sowie visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten, ■ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste, transparente Gestaltung der Fahrgastunterstände, ■ Einrichten einer sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlage (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.).	
Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + attraktiveres Gesamterscheinungsbild.	
Umsetzung: kurz- mittelfristige Umsetzung	
Zuständigkeit/ Beteiligte: Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.	

PI-IV	Prüfauftrag: Neugestaltung der Haltestelle „Marktplatz/ ZOB“ als zentrale Haltestelle in Ochtrup
Planungsansatz: ■ Neugestaltung der Anlage Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: ■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung, ■ taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen) sowie visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten, ■ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste (auch Bussteige), ■ Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.), ■ Einrichten von Kurzzeitfahrradboxen (aufgrund der touristischen Bedeutung des Ortes).	

Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + attraktiveres Gesamterscheinungsbild.
Umsetzung: kurz- mittelfristige Umsetzung
Zuständigkeit/ Beteiligte: Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.

PI-V	Prüfauftrag: Barrierefreie Gestaltung des Busbahnhofs in Ibbenbüren
Planungsansatz: ■ Aufwerten des Busbahnhofs durch punktuelle Maßnahmen zur Schaffung der Barrierefreiheit Für die barrierefreie Gestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: ■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung, ■ Hochbord als Formstein (Bordhöhen: 18 cm), ■ taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen), ■ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage).	
Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation	
Umsetzung: kurz- mittelfristige Umsetzung	
Zuständigkeit/ Beteiligte: Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.	

PI-VI	Prüfauftrag: Nachrüsten der Haltestelle Burgsteinfurt Bahnhof mit taktilen Elementen
Planungsansatz: ■ Nachrüsten der Haltestelle Burgsteinfurt Bahnhof mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen zur Schaffung der Barrierefreiheit ○ taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen) ○ visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten ■ außerdem Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage).	
Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung	
Zuständigkeit/ Beteiligte: Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.	

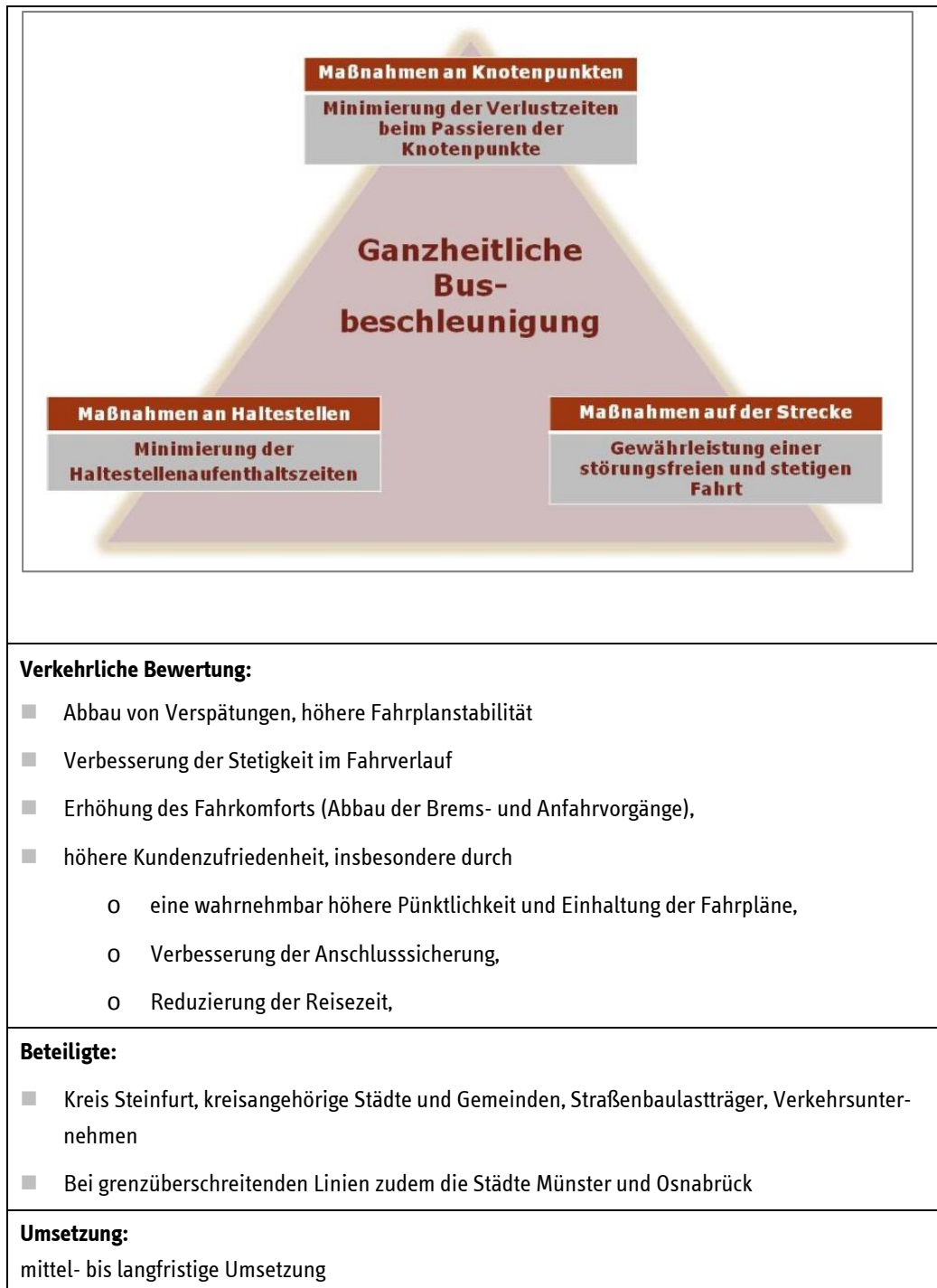
PI-VII	Prüfauftrag: Nachrüsten der Haltestelle Emsdetten Bahnhof mit taktilen Elementen
Planungsansatz: ■ Nachrüsten der Haltestelle Emsdetten Bahnhof mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen zur Schaffung der Barrierefreiheit ○ taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen) ○ visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten ■ außerdem Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage).	
Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung	
Zuständigkeit/ Beteiligte: Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.	

PI-VIII	Prüfauftrag: Nachrüsten der Haltestelle Lengerich Bahnhof mit taktilen Elementen
Planungsansatz: ■ Nachrüsten der Haltestelle Lengerich Bahnhof mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen zur Schaffung der Barrierefreiheit ○ taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen) ○ visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten ■ außerdem Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage).	
Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation	
Umsetzung: nach Möglichkeit kurzfristige Umsetzung; spätestens im Zuge der Modernisierung des Bahnhof Lengerich (MOF III, bis 2023)	
Zuständigkeit/ Beteiligte: Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.	

9.3.3 Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebs

PB-I	Prüfauftrag: Einrichtung eines unternehmensübergreifenden Funks oder gemeinsamen RBLs im Münsterland
Hintergrund: ■ Sicherstellung der Kommunikation zwischen Fahrzeugen unterschiedlicher Verkehrsunternehmen bspw. zur Sicherstellung von Anschlüssen bei Verspätungen ■ Bereitstellung von Echtzeitinformationen für die Fahrgastinformation, z. B. smartphonebasiert und DFIs (Dynamische Fahrgastinformation)	
Prüfansatz: Neben einer schnellen Reaktion auf Störungen, einer weiterführenden Fahrgastinformation sowie Anschlusssicherung stellt das RBL unternehmensübergreifend eine gemeinsame Systeminfrastruktur. Der Fahrgastkomfort wird erhöht. Durch ein flächendeckendes System können zudem bedarfsorientierte Fahrtwünsche in das System integriert werden, um durch eine Weiterentwicklung der digitalen Vernetzung multimodale Mobilitätsangebots zu stärken.	
Verkehrliche Bewertung: + Verbesserung der Anschlusssicherung ➔ Steigerung des Vertrauens in den ÖPNV in ländlichen Regionen mit geringem Fahrtenangebot aufgrund der gesteigerten Zuverlässigkeit + Hebung von Fahrgastpotenzialen	
Beteiligte: ZVM Bus, Kreis Steinfurt sowie weitere Münsterlandkreise, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: sukzessive Umsetzung (➔ Vergabeverfahren)	

PB-II	Prüfauftrag: Abbau von Störpotenzialen auf verspätungsanfälligen Abschnitten
Hintergrund: ■ Sicherung ganztägig stabiler Fahrplanzeiten und damit Steigerung der Pünktlichkeit. ■ Verspätungsanfällige Abschnitte finden sich nach Aussage der Verkehrsunternehmen im Kreisgebiet vorrangig zu den Spitzenzeiten in den zentralen Bereichen der größeren Städte (z. B. Rheine und Greven). ■ Größere Probleme im Betriebsablauf bestehen jedoch im Zulauf zu den beiden Oberzentren Münster und Osnabrück. ■ Eine signifikante Reduzierung der heutigen Verkehrszeiten ist nur mit einem ganzheitlichen Ansatz mit linienweiser Busbeschleunigung möglich. So ist es sinnvoll, möglichst gesamte Linien bzw. zusammenhängende Linienabschnitte zu betrachten und weniger einzelne Knotenpunkte. Vorrangig geprüft werden sollten im Gesamtkontext Beschleunigungsmaßnahmen für die Linien S10, S50, R31, R51, R72, R73 und R80. Mit Ausnahme der Linie R80 haben die vorrangig zu behandelnden Linien neben den Bedienungsaufgaben im Kreis Steinfurt zudem auch eine nennenswerte Bedeutung im Stadtverkehr der Stadt Münster bzw. der Stadt Osnabrück (S10) (zusätzliche Bedienungsangebote für bestimmte Stadtteile).	
Prüfansatz: ■ Prüfung der Möglichkeiten zum Abbau von Störpotenzialen sowie zur ganzheitlichen Busbeschleunigung durch geeignete Maßnahmen, insbesondere für SchnellBusse und auf verspätungsanfälligen Abschnitten. <i>Maßnahmenspektrum zum Abbau von Störquellen (Beschleunigungsmaßnahmen):</i> ■ Für die Busbeschleunigung steht ein breites Spektrum an wirksamen und bewährten Maßnahmen zur Verfügung. Diese sind ganzheitlich anzulegen, d. h. über den klassischen Ansatz der Bevorrechtigung an LSA hinaus. ■ Bausteine einer ganzheitlichen Busbeschleunigung:	



PB-III	Prüfauftrag: Einrichten einer kreis- bzw. münsterlandweiten TaxiBus-Dispositionszentrale
Hintergrund: Unterschiedliche Rufnummern zur Bestellung der TaxiBusse im Münsterland bzw. auch im Kreis Steinfurt. Abhängig vom Verkehrsunternehmen (z. B. RVM verfügt über zentrale Dispositionszentrale, WestfalenBus organisiert Angebot über Rufnummer des jeweilig beauftragten Taxiunternehmer, Firma Veelker hat eigene Rufnummer).	
Prüfansatz: Vereinfachung der Anmeldung eines Fahrtwunsches unabhängig vom Betreiber im Kreis Steinfurt und perspektivisch im Münsterland durch Einrichtung einer zentralen Dispositionszentrale und Rufnummer	
Verkehrliche Bewertung: + Vereinfachung der Nutzung der TaxiBus-Angebote	
Beteiligte: Kreis Steinfurt und ggf. weitere Münsterlandkreise, ZVM Bus, 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	Prüfauftrag: Verbesserung der (dynamischen) Fahrgastinformation
Hintergrund: ■ Verbesserung der (lokalen) Fahrgastinformation mit Liniennetzplänen, Umgebungsplänen etc. sowie mit Echtzeitinformatoren an relevanten Haltestellen und wichtigen Einrichtungen. ■ Fehlende oder zerstörte Haltestellenfahrpläne, Lesbarkeit der Aushänge (Vandalismus, Witterung etc.). ■ Zu forcieren ist zukünftig eine integrierte Lösung, die die Vorteile der verschiedenen Möglichkeiten der Fahrgastinformation miteinander verbindet und die sich gegenseitig in ihrer Funktion ergänzen (allgemeine Fahrgastinformation, DFI an wichtigen Verknüpfungshaltestellen, Fahrgastinformationen in Echtzeit für Endgeräte (App)).	

Planungsansatz:

Geprüft werden soll die Ausstattung der zentralen 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 etc. für relevante Haltestellen in den Stadtzentren bzw. an aufkommensstarken Zielen (oder Bereichen, bei denen eine verbesserte Orientierung und Wegweisung erforderlich ist)
- Wegweisung zu benachbarten Umstiegshaltestellen, insbesondere wenn der Fußweg dorthin nicht unmittelbar erkennbar oder einsehbar ist

Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit einer Anzeigemöglichkeit für Echtzeitdaten (am Haltestellenmast oder an separatem Mast)

- Berücksichtigung des aktuellen Förderantrags der RVM für Anlagen an den folgenden Standorten:
 - Altenberge, Münsterstraße
 - Burgsteinfurt, Bahnhof
 - Emsdetten, Bahnhof
 - Horstmar, Kirche
 - Ibbenbüren, ZOB
 - Laer, Hohe Straße
 - Lengerich, Bahnhof
 - Mettingen, Schultenhof
 - Recke, Poststraße
 - Saerbeck, Friedhof
 - Westerkappeln, Friedhof
- Festlegung weiterer Haltestellen nach nachfragerrelevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den Kommunen, Straßenbaulastträgern und weiteren Planungsbeteiligten
- Klärung der Finanzierung und der Unterhaltung der Infrastruktur und Technik
- Klärung der Datenversorgung

Hinweis:

- Darüber hinaus verfolgt der ZVM BUS zukünftig einen flächendeckenden Ansatz zur Optimierung der Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip in den Münsterlandkreisen. So soll die Einführung einer Smartphone-App („BuBiM“-App) im Münsterland zeitnah erfolgen. Mit dieser App ist es möglich, umfangreiche Echtzeit-Informationen sowohl akustisch als auch visuell abrufen zu können. Das System begleitet die gesamte Wegekette von der Haustür über den Weg bis hin zum Ziel.

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 schwer lesbare Fahrpläne erschweren die Nutzung des ÖPNV deutlich + DFI ist Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen
Beteiligte: Kreis Steinfurt, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung

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. Internet, Vorverkaufsstellen) und an Haltestellen bereitstellen ■ Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip: zwei der drei Sinne (Sehen, Hören, Tasten) sollen angesprochen werden. ■ Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache ■ Berücksichtigung der etwaigen barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrten in den Fahrplänen (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) Hinweis: Der ZVM plant die Einführung einer Smartphone-App (BuBiM“-App) zur Optimierung der Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip in den Münsterlandkreisen.	
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 Steinfurt, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner	
Umsetzung: Umsetzung und sukzessive Weiterentwicklung ab 2018	

MF-III	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 Personen und ältere Menschen erhalten die Möglichkeit ein direktes Feedback bezüglich ihrer alltäglichen Probleme und Hemmnissen zu geben.	
Verkehrliche Bewertung: + Abbau von Unsicherheiten in der Nutzung des ÖPNV + Vermittlung der sicheren ÖPNV-Nutzung + Sensibilisierung des Fahrpersonals + Berücksichtigung älterer Menschen als wichtige Kundengruppe	
Beteiligte: Verkehrsunternehmen, Kreis Steinfurt, je nach Zielgruppe: Seniorenvertreter, Behindertenverbände	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung	

MF-IV	Maßnahme Einführen eines 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 Bürger trägt und dafür erhebliche finanzielle Mittel aufwendet, der hat auch zu gewährleisten, dass die vereinbarte Qualität erbracht wird. Nach der VO (EG) Nr. 1370/2007, die seit dem 3.12.2009 in Deutschland unmittelbare Wirkung entfaltet, dürfen Ausgleichsleistungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nur im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge („öDA“) gewährt werden. Mit den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen geht einher, dass die zuständige Behörde die Betreiber dazu verpflichtet, die definierten Qualitätsstandards einzuhalten. Der Auftragnehmer ist für die ordnungsgemäße Erbringung seiner Leistungen und die Höhe der vom Auftraggeber geschuldeten Vergütung beweispflichtig. Er kommt dieser Beweispflicht durch die Vorlage von wahrheitsgemäßen Status- und Qualitätsberichten über die erbrachten Leistungen und die Erfüllung von Abrechnungspflichten nach. 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. Ferner ist die Kundenzufriedenheit zu untersuchen. Auf Grundlage dieser Überprüfungen werden ggf. Änderungen der Anforderungen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsbeteiligten erarbeitet und im Nahverkehrsplan nach entsprechendem Beschluss aufgenommen. Die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems ist eine komplexe Aufgabe, in der Regelungen und Verantwortlichkeiten zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen festgelegt werden müssen. Dies ist als ein sich ständig weiterentwickelnder Prozess zu verstehen, bei dem im Zeitverlauf Anpassungen an sich ändernde Rahmenbedingungen vorgenommen werden müssen. Es geht darum, einen Prozess in Gang zu setzen, der eine fortlaufende Überprüfung der Qualitätsstandards im ÖPNV nach sich zieht. In einem ersten Schritt ist eine Dokumentation (abhängig vom Eingang von Anregungen) der Kundenwünsche, -anregungen und -beschwerden durch die Verkehrsunternehmen vorzunehmen (Beschwerdemanagementsystem). Der etwaige Umgang mit den entsprechenden Rückmeldungen ist ebenfalls zu dokumentieren. Wiederkehrende Hinweise zu Sachverhalten, sind stichprobenartig zu evaluieren. Die Darstellung der Ergebnisse ist als jährlicher Qualitätsbericht dem Aufgabenträger zu übermitteln. Es finden regelmäßige Besprechungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen über die Qualitätsentwicklung und möglicherweise zu ergreifende Maßnahmen statt. Zusätzlich können bei akuten gravierenden Mängeln anlassbezogene und lösungsorientierte Gespräche stattfinden. Nach erfolgreicher Einführung des Beschwerdemanagementsystems sollte der Ansatz erweitert werden und in regelmäßigen Abschnitten eine Messung der Zufriedenheit der Fahrgäste, im Sinne eines Kundenbarometers vorgenommen werden. Daneben sollen spezielle Qualitätsprüfungen durch den Einsatz von Qualitätstestern erfolgen. Dies sind Stammkunden, die innerhalb eines bestimmten Zeitraumes für Fahrten im ÖPNV Qualitätsprotokolle erstellen, die anschließend ausgewertet werden. Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht.	

Verkehrliche Bewertung: ■ Kontinuierliche Kontrolle der Einhaltung von Qualitätsstandards und ggf. Weiterentwicklung der Qualitätsstandards ■ Berücksichtigung von Kundenwünschen und marktnahe Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots ■ Kundenbindung durch rasche Klärung, Behebung und Aufgreifen von Anregungen
Beteiligte: Kreis Steinfurt, Verkehrsunternehmen
Umsetzung: kontinuierliche Weiterentwicklung (mittel- bis langfristige Umsetzung)

MF-V	Maßnahme: Zielgruppenorientiertes Marketing im Münsterland (unternehmensübergreifend) (Fortführung / Absicherung von Marketingmaßnahmen im heutigen Niveau)
Hintergrund: ■ 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 bestehende und neueingerichtete Expressfahrten) ■ Schüler (bspw. Hinweis auf Freizeitangebote, die mit dem ÖPNV erreichbar sind) ■ Neubürger (bspw. kostenloses Tages- oder 4er Ticket) ■ ältere Menschen (bspw. mit dem Ticket verbundene Zusatzangebote) Als Ansatz hierfür bietet sich die weitere Bündelung unter der vorhandenen Dachmarke ‚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 Steinfurt, ZVM Bus, weitere Münsterlandkreise, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung	

MF-VI	Maßnahme: Entwicklung eines Konzeptes für das betriebliche Mobilitätsmanagement
Hintergrund: ■ Handlungsbedarf gemäß Kapitel 7.14 ■ Teilnahme European Energy Award (Gold-zertifizierter Kreis)	
Planungsansatz: ■ Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, 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 zugunsten des Umweltverbundes im Kreis Steinfurt	
Beteiligte: Kreis Steinfurt, Verkehrsunternehmen, private Partner	
Umsetzung: mittelfristig	

MF-VII	Maßnahme: E-Ticketing und Überprüfung des Ticketsortiments
Hintergrund: ■ Handlungsbedarf gemäß Kapitel 6.3.16 ■ Um weitere Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen (Hebung von Fahrgastpotenzialen) soll das Sortiment elektronischer kundenfreundlicher Fahrkarten (Handytickets, Chipkarten und weiteren papierlosen Ticketformen) ausgebaut werden.	
Planungsansatz: Es ist zu prüfen, welche Ticketformen im aktuellen Sortiment fehlen, bzw. welche anderenorts etablierten Produkte und Angebote auch im Kreis Steinfurt zielführend umgesetzt werden könnten. Beispiele hierfür können sein: ■ Einführung eines E-Tickets (Präferenz: smartphonebasiert) ■ Ausgestaltung des E-Tickets als allgemeine Mobilitätskarte, die den Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, Carsharing, Leihfahrräder, Abstellanlagen etc.) gewährleistet und die durchgängige Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote erleichtert. ■ Anbieten von Zusatzleistungen (bspw.: Fahrkarte ist übertragbar, Mitnahmemöglichkeit von Familienangehörigen, Fahrradbox inklusive, Vergünstigungen für andere Angebote etc.)	

Verkehrliche Bewertung: + Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste + Hebung von Fahrgastpotenzialen + Berücksichtigung und Förderung der Inter- bzw. der Multimodalität
Beteiligte: Kreis Steinfurt, ZVM Bus, Tarifgemeinschaft Münsterland/ Ruhr-Lippe GmbH (VGM-VRL), Verkehrsunternehmen, ggf. private Akteure (Anerkennung des ÖPNV-Tickets für vergünstigten Eintritt)
Umsetzung: langfristige Umsetzung

PF-I	Prüfauftrag: Verbesserung der Fahrgastinformation in den Fahrzeugen
Hintergrund: Verbesserung der Fahrgastinformation durch Echtzeitinformationen zu den nächsten Umsteigemöglichkeiten in den Fahrzeugen.	
Prüfansatz: Geprüft werden soll die Ausstattung der Fahrzeuge zur Bereitstellung von Echtzeitinformationen im Fahrzeugbetrieb ■ Anzeige von Umsteigemöglichkeiten mit Echtzeitinformationen zu Anschlüssen, Verspätungen und alternativen Reiseverläufen ■ Klärung der Datenversorgung	
Verkehrliche Bewertung: + Verbesserung der Information für Fahrgäste + Grundlage für eine Nutzung des ÖPNV sind leicht zugängliche Informationen über den aktuellen Fahrplan	
Beteiligte: Kreis Steinfurt, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: langfristige Umsetzung	

PF-II	Prüfauftrag: Mobilitätsmanagement an Schulen als Ergänzung zum bestehenden Schulbus-Training
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.	

Prüfansatz:

- Weiterentwicklung und Bündelung bestehender Initiativen zu einem schulischen Mobilitätsmanagement (z. B. Koordination zwischen Schulen und Schulbehörden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen; Information der Schüler, Ausbildung von Bahn- und Busbegleitern, Durchführung von Busschulen etc.)
- Erstellen eines praxisnahen Konzeptes für schulisches Mobilitätsmanagement auf Kreisebene unter Berücksichtigung der verschiedenen Schultypen.
- Alle öffentlichen Schulen sollen kostenlos auf das Angebot des Schulischen Mobilitätsmanagements zurückgreifen können.
- Einrichten eines Netzwerkes zum Thema „Schule und Mobilität“, um den Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren (Polizei, Schulamt, Verkehrsplanung des Kreises und Schulen) zu erleichtern, Informationen und gute Erfahrungen leicht weiterzugeben, Abstimmungen auf kurzen Wegen durchführen zu können und Probleme leicht ansprechen und beheben zu können.
- Erstellung weiterer aktueller Schulmobilitätspläne im Kreisgebiet: Bei Grundschulen sollte der Fokus auf dem Fußweg liegen, bei weiterführenden Schulen sollten zusätzlich Radwege und die Kombination mit dem ÖPNV geprüft werden.
- Verbesserung der Vermittlung der Schulwegpläne an die Eltern
- Unterstützen der Schulen durch Vermittlung von „Good-Practice“-Beispielen, Bereitstellen von Unterrichtsmaterial, Qualifizierung von Lehrkräften, Information von Eltern, Schaffen bzw. Ausbau „außerschulischer Lernpartnerschaften“ (wie z. B. Busschulen) sowie Buspatenschaften (Beispiel Buspaten-Projekt Mettingen).
- Durchführen von Schwerpunktaktionen oder Projekttagen mit Ansprache von Schülern, Eltern und Lehrkräften. Einführung von Busbegleitern im Schulverkehr. Schulung von Schülern (10 – 15 pro Klassenstufe), künftig verbal deeskalierend tätig zu sein. Für jede Schule soll ein Ansprechpartner vorhanden sein.
- Ansprache von Schulklassen an weiterführenden Schulen durch Vertreter der Verkehrsunternehmen mit Informationen über die ÖPNV-Angebote auch außerhalb des schulischen Bereichs (z. B. Fun Abo).

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 Steinfurt, kreisangehörige Kommunen, Schulämter, Schulen, Polizei, Verkehrsunternehmen, Schüler, Eltern, ggf. weitere private Partner

Umsetzung:

mittelfristige Umsetzung

PF-III	Prüfauftrag: Ausdehnung des Ansatzes der RVM-Anschlussgarantie auf weitere Verknüpfungspunkte und Verkehrsunternehmen im Kreis Steinfurt
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. ■ Hinweis: Sicherstellung der Beendigung der angetretenen Reise auch bei Störungen im Reiseablauf ist zu vermarkten, um weitere Fahrgäste hinzuzugewinnen (Hebung von Fahrgastpotenzialen).	
Prüfansatz: ■ 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 Steinfurt, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung	

9.5 Finanzielle Wirkung der Maßnahmenkonzeption

Die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption führt zu Leistungsveränderungen in den einzelnen Städten und Gemeinden, bezogen auf die derzeit im Kreisgebiet verkehrenden Leistungen und Fahrplankilometer. Für die Abschätzung der finanziellen Wirkungen werden die ermittelten Leistungsveränderungen zugrunde gelegt.

■ **Tabelle 54: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzept ‚Linienverkehr Bus‘**

Maßnahme	Linienverkehr Bus Abschätzung Leistungsveränderungen [Fahrplankilometer/ Jahr]	Finanzwirksamkeit [Euro]
ML-I.a	ca. 89.000	ca. 205.000
ML-I.b	ca. 10.500	ca. 24.000
ML-I.c	ca. 8.500	ca. 20.000
ML-I.d	ca. 5.000	ca. 11.500
ML-I.e	ca. 16.000	ca. 36.000
ML-I.f	ca. 7.000	ca. 16.500
ML-I.g	ca. 13.000	ca. 30.000
ML-I.h	ca. 34.000 (max. 52.000)	ca. 78.000 (max. 120.000)
ML-I.i	ca. 13.000 ca. 2.500*	ca. 30.000 ca. 4.500*
ML-I.j	ca. 4.500	ca. 10.000
ML-I.k	ca. 12.000	ca. 28.000
ML-I.l	ca. 4.000 ca. -5.500*	ca. 9.000 ca. -9.500
ML-I.m	ca. 4.000*	ca. 7.000
Maßnahmenpaket ML-I gesamt	ca. + 234.500 km ca. + 1.000 TB-km*	ca. + 541.500 Euro
ML-II.1	ca. 61.500 ca. -24.000* (optional: Einsparung - 15.500 Fahrplan-km/Jahr Festbedienung)	ca. 142.000 ca. - 42.000 (optional: weitere Ein- sparung um ca. -42.000 €/Jahr)
ML-II.2	ca. 151.000 (Alternativer Ansatz: 66.000)	ca. 344.000 (Alternativer Ansatz: 151.000)
ML-II.3	ca. 20.000	ca. 46.000

Maßnahme	Linienverkehr Bus Abschätzung Leistungsveränderungen [Fahrplankilometer/ Jahr]	Finanzwirksamkeit [Euro]
Maßnahmenpaket ML-II gesamt	ca. + 217.000 km <i>(bei Realisierung der Alternative: ca. 132.000) ca. - 24000 km*</i>	ca. 454.000 Euro <i>(261.000 Euro)</i>
ML-III	<i>neutral</i>	-
ML-IV	ca. + 4.000 km	ca. 9.500
ML-V	ca. +11.000 km ca. + 300 TB-km*	ca. 25.000 ca. + 500
ML-VI	ca. -12.000 km ca. -10.000 TB-km*	ca. -27.000 ca. -18.000*
ML-VII	ca. +1.000 TB-km*	ca. 2.000*
ML-VIII	<i>aufwandsneutral</i>	-
ML-IX	<i>aufwandsneutral</i>	-
ML-X Optional	<i>In Abhängigkeit der Umsetzungsvariante</i>	
Summe Kreisgebiet	ca. + 449.000 km ca. -34.000 TB-km*	ca. 972.500 Euro

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

10 Grundlagen der Vergabe

10.1 Ausgangssituation

Gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW ist der Kreis Steinfurt Aufgabenträger für den Busverkehr im Kreis Steinfurt und als solcher zuständig für die Sicherstellung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ als Teil der Daseinsvorsorge. In seiner Funktion als Aufgabenträger hat der Kreis Linienverkehre an das kommunaleigene Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) direkt vergeben. Weitere Leistungen werden durch verschiedene andere Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht. Darüber hinaus werden die Ortsverkehre in Laer, Wettringen und Steinfurt als gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht.

10.2 Linienbündelungskonzept

10.2.1 Vorbemerkung

Zur Sicherstellung des Bedienungsangebotes in der heutigen Qualität und Quantität ist ein Ordnungskonzept des Aufgabenträgers Kreis Steinfurt 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 Steinfurt im Hinblick auf die in den kommenden Jahren anstehenden Neuvergaben der Liniengenehmigungen.

Der Kreis Steinfurt hat im 2. Nahverkehrsplan (2005) ein Linienbündelungskonzept erarbeitet, welches in den vergangenen Jahren weiterentwickelt und in weiten Teilen umgesetzt werden konnte. Mit dem 3. Nahverkehrsplan setzt der Kreis das bestehende Linienbündelungskonzept weitgehend fort.

10.2.2 Rahmenbedingungen

Unter dem Begriff „Linienbündelung“ wird genehmigungsrechtlich die zusammenfassende Erteilung einer Genehmigung für mehrere Linien verstanden. Das PBefG sieht diese Zusammenfassung als eine besondere Form der Genehmigungserteilung vor. In diesem Fall umfasst ein Genehmigungsverfahren mehrere Linien und mündet in einer einzigen Genehmigung. „Soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, kann [...] die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.“ (siehe PBefG § 9, Abs. 2).

Bezüglich der Zielsetzungen und der Rolle des Aufgabenträgers ist der § 8 Abs. 3 von Bedeutung: „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrs-

leistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.“

Im NVP wird vom Aufgabenträger die Qualität und der Umfang der Verkehrsleistungen für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgelegt.⁸⁷ Genehmigungsrechtlich wird anstelle von Genehmigungen einzelner Linien eine gebündelte Genehmigung erteilt.

Mit der Linienbündelung werden insbesondere „verbundene Verkehre“ genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden und eine gesamtwirtschaftliche Wirksamkeit ermöglicht (Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien). Dadurch wird bei Genehmigungswettbewerben das Herausbrechen ertragsstarker Linien aus dem Gesamtzusammenhang des jeweiligen Teilnetzes („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 die Linienbündelungskonzeption unabhängig von den betrieblichen Strukturen der einzelnen vorhandenen Verkehrsunternehmen. Dennoch gewährleistet 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 Steinfurt

Mit der Linienbündelung im Kreis Steinfurt wird eine optimale Verkehrsintegration gesichert, die sich z. B. in einem einheitlichen Marktauftritt und in aufeinander abgestimmten Bedienungsangeboten widerspiegelt.

Für die Festlegung der Bündel im Kreis Steinfurt 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.

⁸⁷ 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.

Die Linienbündelung trägt folgenden Sachverhalten Rechnung:

- Als Grundlage werden die zentralörtliche Gliederung, die Ausrichtung der Verkehre auf die wichtigen zentralen Orte, die hierfür definierten Verkehrskorridore sowie die relevanten (i. d. R. weiterführenden) Schulstandorte herangezogen.
- Die verkehrlichen und betrieblichen Verknüpfungen der Linien (Umlaufbildung) spielen eine relevante Rolle:
 - Linien mit hohen Umsteigerzahlen (also i. d. R. aufeinander abgestimmte Zubringer- und Hauptlinien) werden in einem Teilnetz zusammen gebündelt, da die Abstimmung des Fahrplans und damit auch die betriebliche Planung einen wesentlichen Bestandteil des integrierten ÖPNV-Angebotes ausmacht (und sich meist auch auf das ökonomische Ergebnis der Linien auswirkt).
 - Aufgrund der verkehrlichen Zusammenhänge werden in der Regel Ortsverkehre zu einem Linienbündel zusammengefasst.
 - Bei langlaufenden Linien ist der verkehrliche Schwerpunkt ausschlaggebend für die Zuordnung zu einem Teilnetz.
 - Aufgrund verschiedener auf den Schulverkehr ausgerichteter Linien mit keinem oder nur gering ausgeprägtem Takt, können die im Schulverkehr eingesetzten Fahrzeuge im Tagesverlauf auch auf anderen Linien eingesetzt werden. Daher spielen betriebliche Verknüpfungen in der Linienbündelung eine große Rolle. So haben Verkehrsunternehmen bei der Umlaufgestaltung größere Spielräume, die in der Regel zu einem wirtschaftlicheren Mitteleinsatz führen.
 - Im Kreis Steinfurt bestehen umfangreiche betriebliche Verknüpfungen der Linien untereinander, sodass weite Teile des kreisweiten Busangebotes bereits als umfassend betrieblich optimiert angesehen werden können.
- Die einzelnen Linienbündel verfügen in der Regel über einen Verknüpfungspunkt (oder ggf. auch über mehrere Verknüpfungspunkte), an dem eine betriebliche Verknüpfung der Linien eines Teilnetzes hinsichtlich eines optionalen Fahrzeugumlaufs über mehrere Linien des Teilnetzes möglich ist.
- Ebenso sind die wirtschaftlichen Gegebenheiten der Linien von entscheidender Bedeutung für den Aufgabenträger. Aus diesem Grund liegt bei der Ausgestaltung der einzelnen Linienbündel das Augenmerk auf einem Mix aus wirtschaftlich erfolgreichen und weniger nachgefragten Linien.
- Staffelung der Genehmigungslaufzeiten auf mehrere Jahre, um Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben, entsprechende eigenwirtschaftliche Anträge auch auf 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 Bündelung der Liniengenehmigungen und der Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten können verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Verbesserungen in einem Verkehrsraum gebündelt zu einem Zeitpunkt geplant und umgesetzt werden. Ferner kann der Organisationsaufwand verringert werden, der bei einer Vielzahl unterschiedlicher Genehmigungslaufzeiten bestehen würde.

Die Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten wurde im Kreis Steinfurt bereits in weiten Teilen umgesetzt. Die Linienbündel 1 bis 11 sind vollständig harmonisiert, kleinere Abweichungen weisen einzelne Linien in den Bündeln 12 und 13 sowie dem „Teilnetz RVM im Kreis Steinfurt“ auf (siehe Kapitel 10.2.5).

Harmonisierung für das Gesamtnetz RVM

Zusammen mit dem Linienbündelungskonzept ist auch eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten für das Gesamtnetz der RVM vorzunehmen. Der hohe organisatorische Aufwand zur Konzessionierung der Einzellinien ist mittelfristig abzubauen.

Vor dem Hintergrund der beabsichtigten Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) an die RVM zum 01.01.2021 wird die Wahl des Harmonisierungszeitpunktes hiermit synchronisiert. Genehmigungen, welche vor diesem Datum enden, werden maximal bis zum 31.12.2020 wieder erteilt. So wird gewährleistet, dass alle Konzessionen des künftigen Linienbündels zu einem einheitlichen Zeitpunkt enden und neu vergeben werden können.

10.2.5 Festlegung der Linienbündel im Kreis Steinfurt

Das Linienbündelungskonzept umfasst sämtliche Linien, für die der Aufgabenträger federführend zuständig ist. Das sind alle Linien, die ausschließlich im Kreis Steinfurt verkehren sowie bestimmte ein- und ausbrechende Buslinien.

Der Kreis Steinfurt legt in seiner Aufgabenträgerschaft im Nahverkehrsraum insgesamt 11 Linienbündel zur Gewährleistung des „öffentlichen Verkehrsinteresses“ (Sicherstellung der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ zu geringstem Zuschussbedarf des Aufgabenträgers) fest. Hinzu kommen die Stadtverkehrsbündel Rheine und Greven (beide Städte sind selbst Aufgabenträger für den ÖPNV in den jeweiligen Städten) sowie das Teilnetz „RVM“ im Kreis Steinfurt. 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 Steinfurt und vor dem Hintergrund der geplanten Direktvergabe des Gesamtnetzes RVM, werden die im Folgenden dargestellten Linienbündel festgelegt:

■ **Tabelle 55: Linienbündel 1 „Steinfurt“**

Linien im Linienbündel Harmonisierungszeitpunkt: 24.07.2022		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
152	Ortsverkehr Steinfurt	24.07.2022
153	Ortsverkehr Steinfurt	24.07.2022
154	Ortsverkehr Steinfurt	24.07.2022
156	Ortsverkehr Steinfurt	24.07.2022
157	Ortsverkehr Steinfurt	24.07.2022
158	Ortsverkehr Steinfurt	24.07.2022

■ **Tabelle 56: Linienbündel 2 „Rheine“** *(nachrichtliche Aufnahme; Aufgabenträger ist Stadt Rheine)*

Linien im Linienbündel Harmonisierungszeitpunkt: 30.11.2019		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
C1	Rheine, Bustreff – Rheine, Kümpersdorf	30.11.2019
C2	Rheine, Bustreff – Rheine, Schotthock	30.11.2019
C3	Rheine, Bustreff – Rheine, Altenrheine	30.11.2019
C4	Rheine, Bustreff – Rheine, Marienkirche	30.11.2019
C5	Rheine, Bustreff – Rheine, Eschendorf	30.11.2019
C6	Rheine, Bustreff – Rheine, Elte – Mesum	30.11.2019
C7	Rheine, Bustreff – Rheine, Mesum	30.11.2019
C8	Rheine, Bustreff III – Rheine, Waldhügel	30.11.2019
C9	Rheine, Bustreff – Rheine, Dutum	30.11.2019
C10	Rheine, Bustreff – Rheine, Wadelheim	30.11.2019
C11	Rheine, Bustreff – Rheine, Königsesch	30.11.2019
C12	Rheine, Bustreff – Rheine, Saline/Naturzoo	30.11.2019
269	Rheine, Tacke Siedlung – Rheine, Konradschule	30.11.2019
MS-A	Altenrheine – Bustreff	30.11.2019
MS-B	Eschendorf – Bustreff	30.11.2019
MS-C	Dutum – Bustreff	30.11.2019
MS-D	Königsesch – Bustreff	30.11.2019

■ **Tabelle 57: Linienbündel 3 „Ochtrup“**

Linien im Linienbündel Harmonisierungszeitpunkt: 31.08.2024		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
10	Schüttorf – Ochtrup	31.08.2024
100	Welbergen – Ochtrup	31.08.2024
200	Ochtrup – Welbergen, Schule	31.08.2024
300	Ochtrup, Sägewerk – Ochtrup, Lambertischule	31.08.2024
400	Ochtrup, Schultealbert – Ochtrup, Lambertischule	31.08.2024
500	Wettringen, Andorf – Ochtrup, Pestalozzieschule	31.08.2024
600	Wettringen, Kreuzung – Ochtrup, Schulzentrum	31.08.2024
700	Ochtrup, ZOB – Ochtrup, Schulz. ZOB	31.08.2024
800	Metelen, Heide – Ochtrup, Schulzentrum	31.08.2024

■ **Tabelle 58: Linienbündel 4 „Neuenkirchen“**

Linien im Linienbündel Harmonisierungszeitpunkt: 07.12.2024		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
278	Ortsverkehr Neuenkirchen	07.12.2024
279	Ortsverkehr Neuenkirchen	07.12.2024

■ **Tabelle 59: Linienbündel 5 „Laer“**

Linien im Linienbündel Harmonisierungszeitpunkt: 29.06.2020		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
267	Ortsverkehr Laer (Aabauerschaft)	29.06.2020
268	Ortsverkehr Laer (Altenburg)	29.06.2020
269	Ortsverkehr Laer (Holthausen)	29.06.2020

■ **Tabelle 60: Linienbündel 6 „Rheine“**

Linien im Linienbündel Harmonisierungszeitpunkt: 31.12.2025		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
174	Burgsteinfurt – Gronau	31.12.2025
182	Rheine – Gronau	31.12.2025
184	Rheine, Elte – Burgsteinfurt	31.12.2025
R 80	Rheine – Burgsteinfurt	31.12.2025
190	Rheine – Hopsten	31.12.2025

■ **Tabelle 61: Linienbündel 7 „Greven“** *(nachrichtliche Aufnahme; Aufgabenträger ist Stadt Greven)*

Linien im Linienbündel Harmonisierungszeitpunkt: 31.07.2025		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
250	Greven – Reckenfeld und zurück	31.07.2025
251	Greven – Reckenfeld – Herbern und zurück	31.07.2025
252	Greven – Wentrup – Hüttrup – Pentrup und zurück	31.07.2025
253	Greven – Maestrup – Schmedehausen und zurück	31.07.2025
255	Greven – Mariensäule – Guntrup – Bockholt – Fuestrup und zurück	31.07.2025
256	Greven – Gimpte – Aldrup und zurück	31.07.2025
257	Greven – Westeroode und zurück	31.07.2025
258	Rathausplatz – Montargisstraße – Josefschulzentrum	31.07.2025

■ **Tabelle 62: Linienbündel 8 „Steinfurt/ Laer“**

Linien im Linienbündel Harmonisierungszeitpunkt: 01.08.2027		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
186	Burgsteinfurt – Schöppingen	01.08.2027
183	Borghorst – Laer	01.08.2027
T17/171	Heek – Burgsteinfurt	01.08.2027
187	Burgsteinfurt – Laer	01.08.2027
T89	Laer – Altenberge	01.08.2027
T75	Borghorst, Neuer Markt – Borghorst Krankenh.	01.08.2027

■ **Tabelle 63: Linienbündel 9 „Wettringen“**

Linien im Linienbündel Harmonisierungszeitpunkt: 29.06.2022		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
275	Ortsverkehr Wettringen	29.06.2020
276	Ortsverkehr Wettringen	29.06.2020

■ **Tabelle 64: Linienbündel 10 „Steinfurt/ Laer“**

Linien im Linienbündel Harmonisierungszeitpunkt: 01.08.2026		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
192	Rheine – Ibbenbüren, Uffeln	01.08.2026
R 27/127	Hopsten – Ibbenbüren	01.08.2026
126	Schale – Ibbenbüren	01.08.2026

■ **Tabelle 65: Linienbündel 11 „Recke/ Ibbenbüren/ Hopsten“**

Linien im Linienbündel Harmonisierungszeitpunkt: 31.07.2019		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
204	Ortsverkehr Recke	31.07.2019
205	Ortsverkehr Recke	31.07.2019
206	Ortsverkehr Recke	31.07.2019
112	Hopsten – Recke	31.07.2019
128	Recke – Ibbenbüren	31.07.2019
129	Hörstel-Uthuisen – Hopsten, Schulzentrum	31.07.2019
201	Ortsverkehr Hopsten	31.07.2019
202	Ortsverkehr Hopsten	31.07.2019
295	Ortsverkehr Hopsten	31.07.2019
297	Ortsverkehr Hopsten	31.07.2019
298	Ortsverkehr Hopsten	31.07.2019
T27	Ortsverkehr Hopsten	31.07.2019
296	Ortsverkehr Hopsten	31.07.2019

■ **Tabelle 66: Linienbündel 12 „Emsdetten/ Greven“**

Linien im Linienbündel Harmonisierungszeitpunkt: 31.10.2024		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
R51	Münster – Lengerich	31.12.2021
176	Greven, Reckenfeld – Nordwalde	31.10.2024
168	Emsdetten – Saerbeck	31.05.2024
169	Reckenfeld – Saerbeck	31.05.2024
172 („R74“)	Greven – Steinfurt	15.06.2024
R75	Burgsteinfurt – Emsdetten	31.12.2023
185	Neuenkirchen – Emsdetten	31.01.2024

■ **Tabelle 67: Linienbündel 13 „Altenberge/ Steinfurt“**

Linien im Linienbündel Harmonisierungszeitpunkt: 30.11.2024		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
177	Münster – Nordwalde	30.04.2024
178	Borghorst – Altenberge	20.08.2024
R73	Münster – Burgsteinfurt	30.11.2024

■ **Tabelle 68: Teilnetz „RVM“ im Kreis Steinfurt**

Linien im Linienbündel Harmonisierungszeitpunkt: 31.12.2020		
Linie	Beschreibung Linienweg	Genehmigungslaufzeit
S10	Recke – Osnabrück	31.12.2020
S/D50	Ibbenbüren – Münster	31.12.2020
R11	Westerkappeln – Osnabrück	31.12.2020
R20/120	Mettingen – Ibbenbüren	31.12.2019
R24	Mettingen – Ibbenbüren	31.12.2020
R26	Ibbenbüren – Recke	31.12.2020
R30	Ibbenbüren – Lotte	31.12.2020
R31	Lotte – Osnabrück	30.11.2019
R41	Lotte – Lengerich	31.12.2020
R45	Ibbenbüren – Lengerich	31.12.2020
R46	Lengerich – Lienen	31.12.2020
R61	Greven – Saerbeck	31.12.2020
R62	Saerbeck – Emsdetten	14.10.2018
R63	Ibbenbüren – Hörstel/ Bevergern	31.12.2020
R72	Münster – Altenberge	30.04.2020
R93	Hörstel/Bevergern – Rheine	31.12.2020
N9	Ibbenbüren – Münster	31.12.2020
N16	Ibbenbüren – Rheine	31.12.2020
N19	Ibbenbüren – Osnabrück	31.12.2020
F10	Osnabrück – Hörstel/ Riesenb.	03.10.2018
T6	Horstmar/ Leer – Horstmar	31.12.2020

T12	Hopsten – Recke	31.12.2020
T28	Recke/ Steinbeck – Ibbenbüren	31.12.2020
T42	Ladbergen – Lienen/ Kattenvenne	31.12.2020
T44	Leeden – Ibbenbüren	31.08.2020
111	Mettingen – Lotte/ Büren	31.12.2020
113	Mettingen – Westerkappeln	31.12.2020
114	Mettingen – Lotte/ Osterberg	31.12.2020
124	Mettingen – Ibbenbüren	31.12.2020
125	Mettingen – Ibbenbüren	31.12.2020
132	Westerkappeln – Ibbenbüren	31.10.2020
133	Ibbenbüren – Lotte	31.12.2020
136	Westerkappeln – Tecklenburg-Leeden	31.12.2020
137	Lotte – Tecklenburg	31.12.2020
140	Lienen/ Kattenvenne – Tecklenburg	31.12.2020
141	Ladbergen – Tecklenburg-Leeden	31.12.2020
143	Westerkappeln – Lengerich	31.12.2020
T44	Ibbenbüren – Tecklenburg	31.08.2020
146	Lengerich/ Hohne – Saerbeck	31.12.2020
147	Lengerich – Lienen/ Kattenvenne	30.04.2020
148	Tecklenburg – Tecklenburg	31.05.2020
149	Tecklenburg – Tecklenburg	31.05.2020
150	Greven-Hüttrup, FMO – Ladbergen, Christiäner	30.09.2019
161	Greven/ Wentrup – Münster	31.12.2020
166	Hörstel/ Riesenbeck – Saerbeck	14.07.2020
167	Emsdetten/ Austum – Saerbeck	05.12.2020
C1	Stadtverkehr Emsdetten	09.01.2019
C2	Stadtverkehr Emsdetten	09.01.2019
260	Stadtverkehr Emsdetten	31.12.2020
261	Stadtverkehr Emsdetten	31.12.2020
262	Stadtverkehr Emsdetten	31.12.2020
263	Stadtverkehr Emsdetten	31.12.2020
264	Stadtverkehr Emsdetten	31.12.2020
265	Stadtverkehr Emsdetten	31.12.2020
266	Stadtverkehr Emsdetten	31.12.2020

284	Stadtverkehr Emsdetten	31.12.2020
BB1	Stadtverkehr Emsdetten	31.12.2020
BB2	Stadtverkehr Emsdetten	31.12.2020
281	Stadtverkehr Hörstel	31.12.2020
282	Stadtverkehr Hörstel	31.12.2020
285	Stadtverkehr Hörstel	31.12.2020
288	Stadtverkehr Hörstel	31.12.2020
289	Stadtverkehr Hörstel	31.12.2020
291	Stadtverkehr Hörstel	31.12.2020
292	Stadtverkehr Hörstel	31.12.2020
293	Stadtverkehr Hörstel	31.12.2020
294	Stadtverkehr Hörstel	31.12.2020
T60	Stadtverkehr Hörstel	31.12.2020
271	Stadtverkehr Horstmar	01.09.2018
272	Stadtverkehr Horstmar	01.09.2018
227	Stadtverkehr Ibbenbüren	18.08.2020
228	Stadtverkehr Ibbenbüren	31.12.2020
229	Stadtverkehr Ibbenbüren	31.12.2020
230	Stadtverkehr Ibbenbüren	31.12.2020
231	Stadtverkehr Ibbenbüren	31.12.2020
232	Stadtverkehr Ibbenbüren	31.12.2020
233	Stadtverkehr Ibbenbüren	31.12.2020
234	Stadtverkehr Ibbenbüren	31.12.2020
235	Stadtverkehr Ibbenbüren	31.12.2020
236	Stadtverkehr Ibbenbüren	31.12.2020
237	Stadtverkehr Ibbenbüren	31.12.2020
238	Stadtverkehr Ibbenbüren	31.12.2020
239	Stadtverkehr Ibbenbüren	31.12.2020
240	Stadtverkehr Ibbenbüren	31.12.2020
T290	Stadtverkehr Ibbenbüren	01.12.2020
248	Ortsverkehr Ladbergen	31.01.2018
243	Stadtverkehr Lengerich	31.12.2020

245	Stadtverkehr Lengerich	31.12.2020
247	Stadtverkehr Lengerich	31.12.2020
T40	Stadtverkehr Lengerich	30.06.2020
216	Ortsverkehr Lienen	09.10.2019
217	Ortsverkehr Lienen	31.12.2020
218	Ortsverkehr Lienen	31.12.2020
219	Ortsverkehr Lienen	31.12.2020
222	Ortsverkehr Lotte	31.12.2020
223	Ortsverkehr Lotte	31.12.2020
224	Ortsverkehr Lotte	31.12.2020
210	Ortsverkehr Mettingen	31.12.2020
211	Ortsverkehr Mettingen	31.12.2020
212	Ortsverkehr Mettingen	31.12.2020
213	Ortsverkehr Mettingen	31.12.2020
214	Ortsverkehr Mettingen	31.12.2020
215	Ortsverkehr Mettingen	31.12.2020
T29	Ortsverkehr Recke	31.12.2020
221	Ortsverkehr Saerbeck	31.12.2020
208	Stadtverkehr Tecklenburg	31.05.2020
209	Stadtverkehr Tecklenburg	31.05.2020
225	Ortsverkehr Westerkappeln	31.12.2020
226	Ortsverkehr Westerkappeln	31.12.2020
BB1	Ortsverkehr Westerkappeln	31.12.2020
BB2	Ortsverkehr Steinfurt	30.11.2019

Für die kreisgrenzüberschreitenden Linien R81 (Burgsteinfurt – Coesfeld) und 587 (Laer – Coesfeld) ist federführend der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger zuständig, sie werden bei der Linienbündelung im Kreis Coesfeld berücksichtigt.

Die Linie N5 (Steinfurt – Münster; Laufzeit bis 08.01.2017) sowie die BürgerBusse BB1 (Stadtverkehr Ochtrup; Laufzeit bis 14.11.2018), BB Metelen (Ortsverkehr Metelen; Laufzeit bis 02.09.2022) und BürgerBus Neuenkirchen (Laufzeit bis 31.03.2027) sind aktuell keinem Linienbündel zugeordnet.

10.3 Direktvergabe eines Netzes an die RVM durch die Münsterlandkreise

Verkehrlicher Umfang des Netzes

Der Kreis Steinfurt hat zusammen mit den Kreisen Borken, Coesfeld und Warendorf 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 Steinfurt (ST 14) zusammen mit weiteren Linienbündeln der Kreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf 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:

- BOR 1 (Kreis Borken)
- COE 1 (Kreis Coesfeld)
- ST 14 (Kreis Steinfurt)
- WAF 1 (Kreis Warendorf)

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 euroapweiten 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 Steinfurt wird voraussichtlich mit den Kreisen Borken, Coesfeld, Warendorf, 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 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 *pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV* (jährliche Gesamthöhe mind. 150 Mio. Euro)⁸⁸.

Gemäß § 13 Abs. 1 ÖPNVG NRW stellt das Land NRW zusätzlich Zuwendungen für *Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse* zu Verfügung.

Hierzu gehören nach § 13 Abs. 1:

- „1. ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms,
2. SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen,
3. Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nichtbundes-eigener Eisenbahnen
4. Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV
5. Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn- und Bus-) Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV
6. Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch- und wasserstoffbetrie-benen Linienbussen des ÖPNV, zur Errichtung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen
7. Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen, sowie
8. ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsaus-schuss des Landtags festgestellt wurde.“

Zuwendungsempfänger sind Kreise und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunter-nehmen und bundeseigene und nicht bundeseigene Eisenbahnunternehmen. Förderanträge sind im Raum Münsterland an den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zu stellen. Investitionen in Schienenwege und Stationen, die nicht unter die o. g. Förderung fallen, können unter bestimmten Voraussetzungen ergänzend vom Land gefördert werden. Die ergänzende Förderung wird auf die Förderung der Zweckverbände angerechnet.

Gem. § 14 ÖPNVG NRW gewährt das Land aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsge-setz des Bundes Zuwendungen für weitere Maßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesin-teresse, insbesondere für BürgerBusvorhaben sowie zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV.

⁸⁸ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) mit Stand vom 14.09.2017.

Finanzierung im Kreis Steinfurt

Der Kreis Steinfurt hat die RVM im Wege einer Direktvergabe mit der Erbringung von Personenverkehrsdiensten im Linienverkehr auf dem Gebiet der Münsterlandkreise auf der Grundlage der der RVM erteilten Liniengenehmigungen beauftragt. Die RVM übernimmt diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtung und stellt eine ausreichende Bedienung durch ihr Fahrplanangebot sicher, unter Beachtung der von den Kreisen vorgegebenen Qualitätsstandards für das Leistungsangebot im ÖPNV. Die RVM erbringt die Personenverkehrsdienste im eigenen Namen und für eigene Rechnung; sie trägt das Risiko der Leistungserstellung und der Beförderungserlöshöhe.

Die Finanzierung der RVM für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehenden Aufwendungen erfolgt durch

- Fahrgelderlöse aus frei verkauften Fahrscheinen,
- Fahrgelderlöse aus den durch die zuständigen Schulbehörden mitfinanzierten Schülerzeitkarten,
- Ausgleichszahlungen auf der Grundlage der §§ 148ff. SGB IX für Freifahrten für Schwerbehinderte,

die als Einnahmen direkt an die Verkehrsunternehmen fließen.

Sowie durch

- **Ausbildungsverkehr-Pauschale:** sie umfasst seit der Novellierung des ÖPNVG zum 01.01.2011 die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr im ÖSPV (näheres hierzu regelt § 11a ÖPNVG NRW) und
- **ÖPNV-Pauschale:** sie umfasst die ehemalige Fahrzeugförderung und die frühere Aufgabenträgerpauschale für Kreise und kreisfreie Städte im kommunalen ÖPNV (Betriebskostenfinanzierung im ÖSPV über Regionalisierungsmittel (näheres hierzu: § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW),

die die lokalen Aufgabenträger des ÖPNV vom Land NRW erhalten.

Sofern ein Aufwanddeckungsfehlbetrag verbleibt, erfolgt die Übernahme durch zusätzliche Ausgleichsleistungen des Kreises. Diese sind auf den finanziellen Nettoeffekt begrenzt und erfolgen aufgrund eines vorab festgelegten Ausgleichssatzes je Fahrplan-Kilometer.

Neben den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen mit Ausgleichsbetrag des Kreises gibt es im Kreis Steinfurt außerdem Verkehrsleistungen, die eigenwirtschaftliche, also ohne die zusätzliche Ausgleichsleistung des Kreises betrieben werden.

Mit der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 01.01.2017 hat das Land NRW die mit Wirkung ab dem Jahr 2011 geltende „Soll-Vorschrift“, dass die Aufgabenträger die ehemaligen Mittel nach § 45a PBefG (jetzt „Ausbildungsverkehr-Pauschale“, § 11a ÖPNVG NRW) über allgemeine Vorschriften nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370 zu mindestens 87,5 % an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten hatten, aufgehoben. Mit der Neuregelung steht es nun im freien Ermessen der Aufgabenträger die Ausbildungspauschalen weiterhin über allgemeine Vorschriften oder über öffentliche Dienstleistungsverträge an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten.

11 Öffentliche Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung (Übergangskapitel Teil I und Teil II NVP)

Das ÖPNVG NRW definiert den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 1 Abs. 1 ÖPNVG NRW). Hieraus kann abgeleitet werden, dass grundsätzlich auch für die Siedlungsbereiche abseits der regionalen ÖPNV-Korridore öffentliche Mobilitätsangebote bereitzustellen sind, soweit dies in wirtschaftlich akzeptabler Form erfolgen kann.

Die exemplarische Betrachtung im Kreis Steinfurt zeigt, dass für die meisten nichterschlossenen Teilbereiche die Fahrgastpotenziale für eine Anbindung im regulären Linienbetrieb zu gering ausfallen. Neben der Weiterentwicklung der etablierten Angebotsstrukturen des ÖPNV im Kreis Steinfurt und den Münsterlandkreisen wird infolgedessen 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 (sog. „erste und letzte Meile“) gelegt. Der NVP geht im Teil II 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, mit dem die Menschen aus den nicht vom regelmäßigen ÖPNV erschlossenen Siedlungsgebieten ihre Mobilitätsbedürfnisse mit einem vertretbaren zeitlichen und finanziellen Aufwand befriedigen können.

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 nicht ausreichender Grundvoraussetzung 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.

Angebotsmerkmale und Einsatzkriterien „Öffentliche Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung“

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 Ausgestaltungsmög-

lichkeit geht vom klassischen AnrufSammelTaxi bis hin zu App-gesteuerten „On-Demand“-Angeboten.

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 mit hoher Wahrscheinlichkeit keine regelmäßige tägliche Nachfrage zu generieren ist. Auch bedarfsgesteuerte Angebotsformen sollten jedoch im 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, insbesondere bei Verkehren ohne Fahrplanbindung, meist unwirtschaftlicher, da 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 69: Spezifische Angebotsmerkmale „Öffentliche Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung“**

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	Vollangebot zu allen relevanten Verkehrszeiten bis zielgruppenorientiertes Angebot an einzelnen Tagen und zu einzelnen Verkehrszeiten
Räumliche Bedienung	Haltestellenbedienung, Einstieg an Haltestellen + Ausstieg vor der Haustür bis Haustürbedienung bei Ein- und Ausstieg, unterwegs Ein-/ Ausstieg

Fahrplangestaltung	haltestellenbezogene Abfahrtszeiten, einheitliche Abfahrtszeiten für einen Teilraum, Abfahrtszeiten für Zonen oder fahrplanungebunden
Größe des Bedienungsgebietes	Einzelne Ansiedlungen und kleinere Ortschaften in einer Gemeinde bis hin zu größeren Bereichen mit geringem Fahrgastpotenzial, auch gemeinde- übergreifend, in den Zwischenräumen der definierten Achsen ➔ Auswirkungen auf Fahrzeugeinsatz und Wirtschaftlichkeit
Fahrtbuchung	Bestellung per Telefon, Internet und/ oder App
Flankierung mit Be- triebsleitsystemen	Zielvorstellung: Ausstattung der Fahrzeuge mit digitalen (internetbasier- ten) Leitsystemen ➔ Fahrtbuchung über verschiedene Kanäle, digital gesteuerte Verkehrs- durchführung

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-Fahrer 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.:

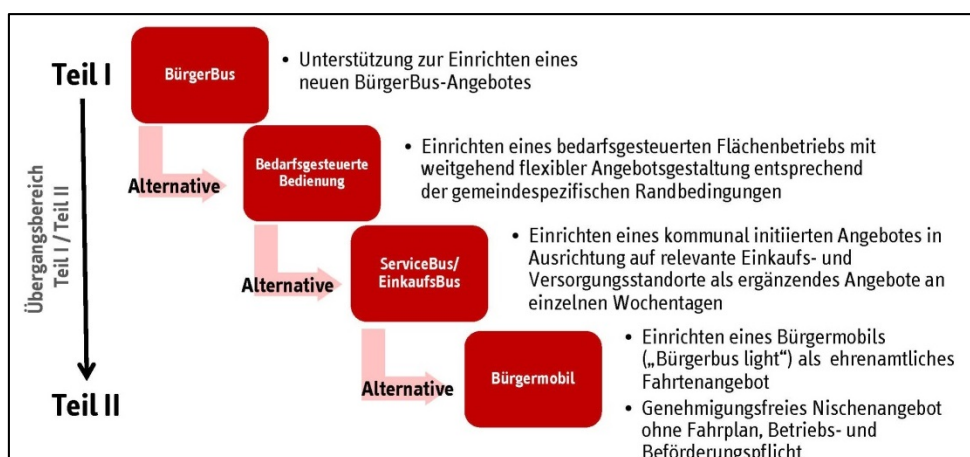
- max. Zeitdauer zwischen Abruf und Beginn einer Fahrt,
- max. Reisezeit/ Umwegdauer bei zusätzlichen Fahrtbuchungen durch weitere Fahrgäste,
- Vertrieb/ Abrechnung (z. B. Fahrgäste buchen und zahlen über die App oder Fahrgästen buchen über die App und zahlen beim Fahrer) in Abhängigkeit der Anforderungen an einen durchgehenden Tarif.

Bei einer Umsetzung sollte für einen wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz auch ein gemeindeübergreifender Betrieb geprüft werden.

Bei der Umsetzung sind verschiedene Betreibermodelle 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 (z. B. AnrufSammelTaxi AST, TaxiBus) auf der einen Seite und Modellen wie dem im Münsterland etablierten BürgerBus sowie dem Modell EinkaufsBus (vgl. Kapitel 12), die einem Übergangsbereich zwischen klassischem ÖPNV und alternativen Mobilitätsangeboten zuzuordnen sind. Auf der anderen Seite stehen genehmigungsfreie Angebote wie das BürgerMobil (vgl. Kapitel 12) als alternative Angebotsformen zur Abdeckung der Mobilität. Die letztendliche Ausgestaltung und Ausdifferenzierung der verschiedenen dargestellten Angebotsformen stellt somit einen schmalen Übergangsbereich zwischen Angeboten, die dem Teil I des NVP zuzuordnen sind und den ergänzenden Angeboten, die dem Teil II 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 Teil I und Teil II des Nahverkehrsplans.

■ **Abbildung 18: Einordnung möglicher Umsetzungsformen öffentlicher Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung in den Teil I bzw. Teil II des NVP**
– Beispiel: Stadt/ Gemeinden **ohne** bestehendes BürgerBus-Angebot –



■ **Abbildung 19: Einordnung möglicher Umsetzungsformen öffentlicher Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung in den Teil I bzw. Teil II des NVP**
– Beispiel: Stadt/ Gemeinden **mit** etabliertem BürgerBus-Angebot –



12 Teil II – Alternative Mobilitätsangebote im Kreis Steinfurt

Teil II 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 Carsharing-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 12.3 weitere deutsche und internationale Beispielprojekte ergänzender Mobilitätsangebote beschrieben.

12.1 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, Lage, Nutzerpotenzialen, Flächenverfügbarkeit und ökonomischen Rahmenbedingungen ■ 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 im Zusammenspiel zwischen Kommune und betreuendem Verkehrsunternehmen und unter Einbindung des Aufgabenträgers
- Unterstützung bei der Gründung neuer Bürgerbusangebote bzw. Bürgerbusvereine
- Pflege des bestehenden Netzwerks auf Kreisebene; Austauschtreffen der Vereine

Hintergrund

- Maßnahme zur langfristigen Sicherstellung etablierter Verkehrsangebote, die ihrerseits für eine Verbesserung der Mobilität im ländlich geprägten Raum Sorge tragen
- Langfristige Sicherung des Angebots für in ihrer Mobilität eingeschränkter Personkreise

„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

Prinzipiskizze:



ServiceBus/ EinkaufsBus



SerciveBus Rossla

Produkt u. Aufgabe	■ Anschluss von Ortschaften an Einzelhandels- und Versorgungsstandorte ■ 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 ■ ausgehend von kommunaler Initiative, nicht vom Einzelhandel
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 Gehhilfen und Rollstuhlfahrer ■ Fahrpersonal ■ Prüfung: 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 ■ Zielvorstellung: Einzelhandel als Kooperationspartner	Prinzipiskizze:

Bike & Ride-Stationen



Haltestelle: Mettingen, Hugelstrae Mobilitätspunkt



Haltestelle: Ennigerloh, Markt

Produkt u. Aufgabe

- Ausbau der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV („Mobilstation Stufe 1“)
- Erhöhung der Flächenwirksamkeit hochwertiger ÖPNV-Angebote durch Schaffung hochwertiger Fahrradabstellanlagen
- Modular gestaltbare Ausstattung mit Differenzierung zwischen kleineren (berdachter Bügel oder ähnlich) und groeren 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

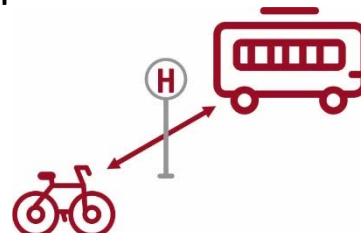
„Zutaten“

- Realisierung mit Ausstattungsmerkmalen in Abhängigkeit der Nutzerpotentiale und Flächenverfügbarkeit
- optimale Lagegunst im Ortsgefge
- soziale Kontrolle
- Eigentumsverhältnisse Grund und Boden
- Ggf. kommunaler Kümmerner für Wartung und Pflege

Akteure:

- Städte und Gemeinden
- Verkehrsunternehmen
- Kreis (als Aufgabenträger und ggf. als Fördermittelgeber)

Prinzipskizze:



Bikes-Sharing light	
Produkt u. Aufgabe	■ Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad durch Einrichten von einfachen Fahrradausleihstationen zur Verbesserung der Zielerreichbarkeit, z. B. am Rand von Gewerbegebieten („Werksfahrrädern“) ■ Ausrichtung: zielorientierter Verkehr mit hohem „Gewohnheitsfaktor“ (z. B. Berufsverkehr)
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
Akteure: ■ Kommune ■ Betriebe	Prinzipiskizze: 

Bürgermobil / „Bürgerbus light“

Bürger fahren Bürger



Produkt u. Aufgabe

- Angebot in genehmigungsfreier Nische
- keine Fahrplan- und Bedienungspflicht
- Gemeinwohlorientiertes, ehrenamtliches Fahrangebot in Ergänzung zum ÖPNV für innerörtliche Fahrten
- 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
- Option: außerhalb der Betriebszeiten als Car-Sharing-Angebot für Privatpersonen und Vereine nutzbar

Hintergrund

- 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

Prinzipskizze:



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

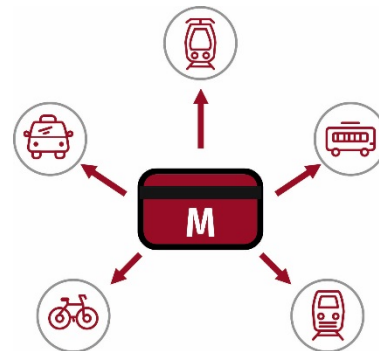
„Zutaten“

- Partnerschaftsstruktur der Betreiber/ Angebote
- Ggf. Flächenverfügbarkeit zur Schaffung räumlicher Verknüpfungsangebote (Mobilstation)
- ggf. als App-Lösung

Akteure:

- Verkehrsverbund
- Verkehrsunternehmen
- Aufgabenträger
- Städte und Gemeinden
- Betreiber der Mobilitätsangebote

Prinzipiskizze:



Haltestellenferne Fahrgastinformation



Produkt u. Aufgabe	■ Monitore, Wegweiser, Smartphone-App etc. ■ Echtzeitinformation in zentraler Lage zu Abfahrten des ÖPNV an der nächstgelegenen Haltestelle bzw. an einer zentralen Haltestelle 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 ■ Smartphone-App mit Echtzeitdaten und weiteren Informationen
Akteure: ■ Städte und Gemeinden ■ Öffentliche Einrichtungen ■ Private Akteure ■ Verkehrsunternehmen	Prinzipskizze:

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

Hintergrund

- Ergänzung des Mobilitätsangebots in ländlichen Ortsteilen ohne Versorgungseinrichtungen und mit ausgeprägtem Zusammenhalt in der Dorfgemeinschaft

„Zutaten“

- Sitzbank
- Aufstellfläche
- Bereitschaft in der Dorfgemeinschaft

Akteure:

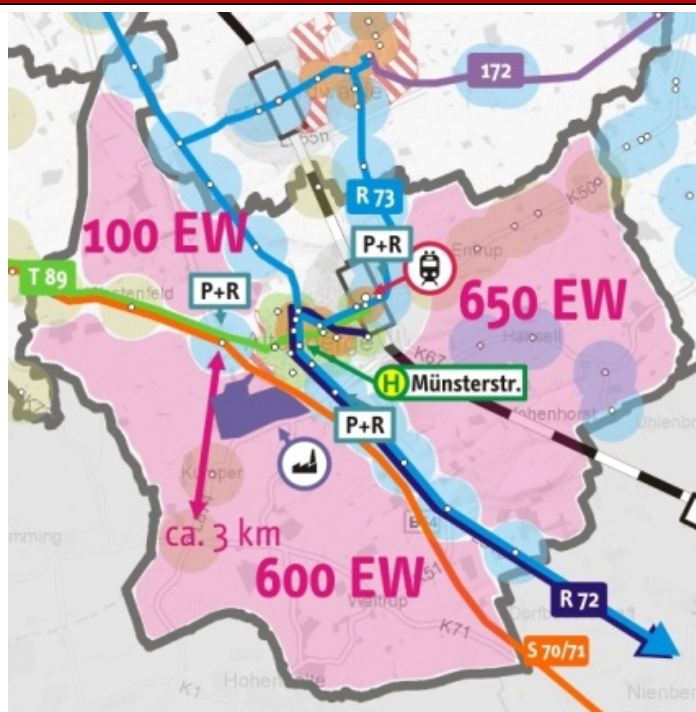
- Städte und Gemeinden
- Private Akteure

Prinzipiskizze:



12.2 Zuordnung möglicher Steckbriefe zu den räumlichen Einheiten

Gemeinde Altenberge



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche durch Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung des Haltepunktes Altenberge aus dem Gemeindegebiet
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

Relevante Strukturdaten

- Gemeinde Altenberge Einwohner: ca. 10.200 (162 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord West: ca. 100 (ca. 23 EW/km²); Bereich Ost ca. 650 (ca. 33 EW/km²);
Bereich Süd West: ca. 600 (ca. 26 EW/km²)
- Haltepunkt Altenberge in nordöstlicher Randlage zum Kernbereich
- Park&Ride-Plätze an der Laerstraße/B54, an der L510/L874 sowie am Bahnhof Altenberge
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiet angrenzend an die B54 (Haltestelle Park&Ride-Platz bis ca. 1,4 km Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linie 177/TaxiBus mit Einzelfahrten von Mo-Fr (zum Teil nur im Schulverkehr)
- Linie 178, 771 mit Einzelfahrten von Mo-Sa (zum Teil nur im Schulverkehr)
- Linie 179 mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr (entfällt ab Schuljahresbeginn 2018/2019)
- Linie 772 mit Einzelfahrten im Schulverkehr und Spätverkehr
- Linie T89 (TaxiBus) im 60-Minuten-Takt von Mo-Sa

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Gemeinde Altenberge

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante: ■ Etablierung eines ehrenamtlichen BürgerBus-Angebotes unter Einbeziehen des bestehenden Einkaufsbusses; ggf. mit Anbindung des Bahnhofs	
Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der Ausweitung des ehrenamtlichen Angebotes): ■ Bedarfsgesteuerte Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen	
Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung): ■ Einrichten eines kommunalen Angebotes mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Altenberge als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen („ServiceBus“). ■ vorzugsweise Ausrichtung des Angebotes auf den Markttag in Altenberge (zurzeit mittwochs)	
■ (schrittweise) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation an der Haltestelle Münsterstraße mit folgenden Ausstattungsmerkmalen: • Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge • ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information) • ggf. Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahräder“) zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes (s. u.)	
■ Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Haltepunkt Altenberge: • Ausbau der „einfachen“ Fahrradabstellanlagen (Kapazitätsengpässe) • Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge	

Gemeinde Altenberge

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- Einrichten einer Bike+Ride-Anlage am Park+Ride-Platz (Haltestelle P+R-Platz) an der Laerstraße/B54: hochwertige Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt und abschließbar)

- Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge am Park+Ride-Platz

- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)

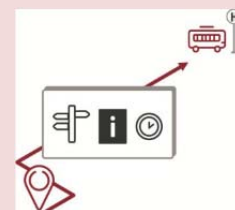


- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) an der Haltestelle P+R-Platz zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes

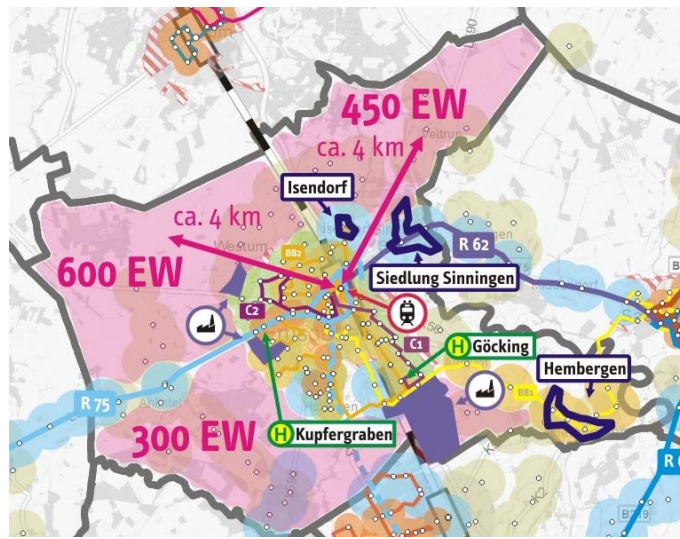
- Flankierung:

- Einrichten einer DFI-Anlage mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV
 - Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet

- ggf. „Satellit“ an der potenziellen Mobilstation an der Münsterstraße



Stadt Emsdetten



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche durch Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

Relevante Strukturdaten

- Stadt Emsdetten Einwohner: ca. 35.800 (496 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 600 (ca. 36 EW/km²) + 450 (ca. 32 EW/km²); Bereich Süd: ca. 300 (ca. 22 EW/km²)
- Emsdetten Bahnhof im Kernbereich (mit Fahrradparkhaus)
- Naturschutzgebiet „Emsdettener Venn“ nordwestlich im Gemeindegebiet
- größere Arbeitsplatzstandorte:
 - Industriegebiet Süd (Haltestelle Göcking bis ca. 900 m und Haltestelle Sportlerklause bis ca. 1,7 km Entfernung)
 - Gewerbegebiet West (Haltestelle Silberweg bis ca. 600 m und Haltestelle Abzw. Habichtshöhe bis ca. 400 m Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 167, 168, 169, 185, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 284 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 176 mit Einzelfahrten von Mo-Sa (zum Teil nur im Schulverkehr)
- Linien C1, C2 (Stadtverkehr) im 60-Minuten-Takt von Mo-Sa
- BürgerBus BB1 im 120-Minuten-Takt von Mo-So+Fei
- BürgerBus BB2 im 60-Minuten-Takt/mit Einzelfahrten von Mo-Sa

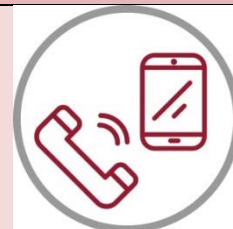
Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.h (R75): Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Steinfurt – Emsdetten und Schaffung eines Grundangebotes an Sonn-/Feiertagen
- Maßnahme ML-III (R62, R75): Netzschluss im Netz der RegioBus-Linien

Stadt Emsdetten

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in zwei räumlichen Ausbaustufen) wenn es in einem wirtschaftlich tragbaren Rahmen realisierbar ist



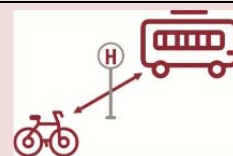
Anmerkung:

Die Anzahl der nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner im Vergleich zur Gesamtzahl der Einwohner in der Stadt Emsdetten ist sehr gering (< 5 %). Zudem liegt der Radverkehrsanteil der Stadt Emsdetten bei etwa 37 %. Der Handlungsbedarf und ebenso auch die Potenziale im Hinblick auf das Einrichten zusätzlicher Mobilitätsangebote werden somit als vergleichsweise gering eingeschätzt. Der Fokus zur Verbesserung der Erschließung der Zwischenräume sollte aus diesem Grund auf eine stärkere intermodale Vernetzung gelegt werden, um das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel zu den regionalen ÖPNV-Achsen noch weiter zu stärken.

- (schrittweiser) Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage (zusätzlich zum bereits vorhandenen Fahrradparkhaus) am Emsdetten Bahnhof zu einer Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
 - Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
 - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
 - ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information)



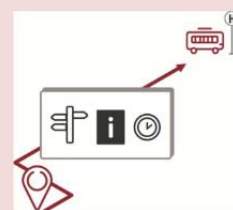
- Prüfen weiterer Standorte für hochwertige Bike+Ride-Anlagen entlang der RegioBus-Linien R62 und R75 (z. B. Haltestelle Möhring und Ahlintel; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



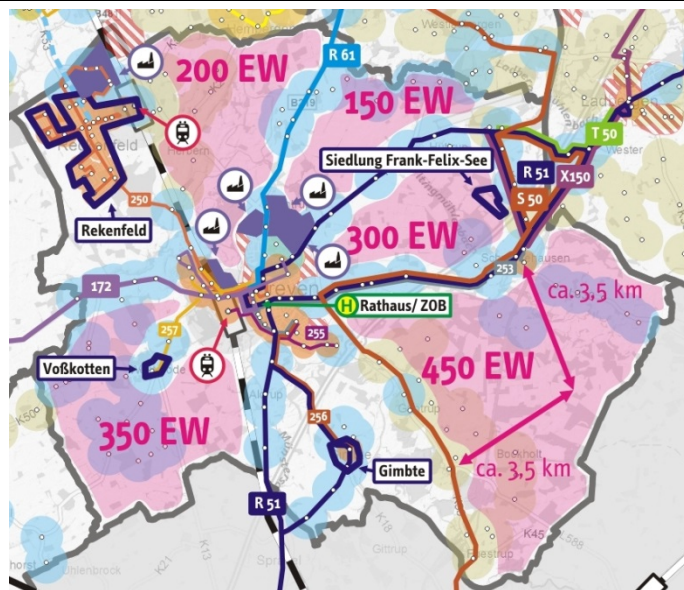
- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahräder“) an der Haltestelle Kupfergraben zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes West

→ Synergie aus Vorschlag für Stadt Greven:

- bessere Anbindung des Industriegebietes Süd durch „Bike-Sharing light“ am Haltepunkt Reckenfeld Bf. (Stadt Greven)
- Flankierung „Bike-Sharing light“:
 - Einrichten einer DFI-Anlage mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV
 - Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet



Stadt Greven



Chancen

- Abbau von Erschließungsdefiziten durch Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Bahnhof aus dem Gemeindegebiet

Hinweis:

Die Stadt Greven ist Aufgabenträger für den Stadtverkehr gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW

Relevante Strukturdaten

- Stadt Greven Einwohner: ca. 35.900 (256 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 200 (ca. 17 EW/km²) + ca. 150 (ca. 20 EW/km²) + ca. 300 (inkl. der Ortschaft Siedlung Frank-Felix-See mit ca. 200 Einwohner) (ca. 43 EW/km²); Bereich Süd: ca. 350 (ca. 23 EW/km²) + ca. 450 (ca. 16 EW/km²)
- Greven Bahnhof in westlicher Randlage zum Kernbereich (keine Anbindung durch SchnellBus- und RegioBus-Linien)
- Haltepunkt Reckenfeld im Ortsteil Reckenfeld
- größere Arbeitsplatzstandorte:
 - Industriepark Greven/ Reckenfeld (im Ortsverkehr erschlossen, Bahnhof Reckenfeld bis ca. 2 km Entfernung (regionale Anbindung))
 - Gewerbegebiet Eggenkamp/ Hansaring Nord (Haltestelle Beckermannstr. bis ca. 1.200 m und Haltestelle Hansaviertel bis ca. 700m Entfernung)
 - Gewerbegebiet Gutenbergstraße/ Kerkstiege (Haltestelle Abzw. Bahnhof bis ca. 700 m Entfernung)
 - Gewerbegebiet Mergenthalerstraße (Haltestelle Gewerbegebiet Wentrup bis ca. 800 m Entfernung)
 - Gewerbegebiet Nien Esch (Haltestelle Beckermannstr. bis ca. 900 m Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen und regelmäßig verkehrende Stadtverkehrslinien (Bestand)

- Linien 168, 169, 179 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr (*Linie 179 entfällt voraussichtlich ab Schuljahresbeginn 2019/2020*)
- Linie 161 mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr, eine Fahrt morgens von Greven nach Ibbenbüren an Schul- und Ferientagen
- Linie 172 Mo-Sa im 60-Minuten-Takt + Verstärkerfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 176 mit Einzelfahrten von Mo-Fr, je eine Fahrt hin und rück am Samstag

Stadt Greven

- Stadtverkehr Greven:
 - Linien 251, 252 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
 - Linien 253, 255, 256, 257 (Stadtverkehr) jeweils im 120-Minuten-Takt von Mo-Sa (als TaxiBus) + Verstärker im Schulverkehr (Mo-Fr)
 - Linien 250a, 250b (Stadtverkehr) jeweils im 60-Minuten-Takt von Mo-Sa + Verstärker im Schulverkehr (Mo-Fr)
- AST Greven mit Einzelfahrten von Mo-Fr (20:30 – 01 Uhr), im 60-Minuten-Takt am Sa (14 – 01 Uhr) und 60/120-Minuten-Takt am So (09-01 Uhr)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.c (S50): Moderate Ergänzung des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Saerbeck – FMO – Münster
- Maßnahmenpaket ML-I.g (R51): Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lengerich – Ladbergen – Greven
- Maßnahme ML-III (R61, 172): Netzschluss im Netz der RegioBus-Linien
- Maßnahme ML-IV (172): Aufwerten der Linie 172 im Teilabschnitt Greven – Nordwalde durch Umprofilieren zur RegioBus-Linie
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Einrichten eines Bürgermobils („Bürgerbus light“) als ehrenamtliches Fahrangebot für innerörtliche Fahrten zur Sicherstellung einer Grundmobilität außerhalb des Schulverkehrs
 - Möglichkeit einer Tür-zu-Tür-Bedienung, ggf. mit Ausrichtung auf den Bahnhof

Hinweis: Die Anzahl der nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner in der Stadt Greven ist vergleichsweise gering (< 1.500 EW verteilt über das gesamte Stadtgebiet). Die Potenziale für ein ehrenamtliches Engagement werden somit eher gering eingeschätzt, jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen. Aus diesem Grund sollte zunächst geprüft werden, ob ein ehrenamtliches Engagement zur Einrichtung eines Bürgermobils erkennbar ist.

Der klassische BürgerBus-Ansatz erscheint aufgrund der geringen Einwohnerbetroffenheit kaum geeignet (geringe Potenziale → großes Gebiet mit wenig nicht erschlossenen Einwohnern).

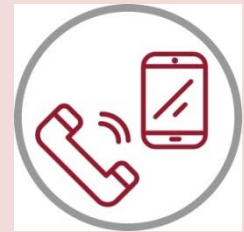


Stadt Greven

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung eines Bürgermobils („BürgerBus light“)):

- Räumliche und zeitliche Ausweitung der vorhandenen bedarfsgesteuerten Angebote im Stadtverkehr (Stadtverkehrslinien und AST) entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen
- Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines Fahrtenangebots an Sonn-/ Feiertagen zur Anbindung des Maria-Josef-Hospitals



Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung):

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Greven als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen



- (schrittweiser) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation im Ortskern von Greven (Haltestelle Rathaus/ ZOB) mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:

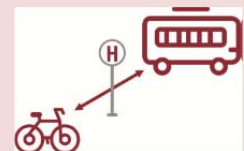
- Einrichten einer sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlage (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
- in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
- Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge



- (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Greven und am Haltepunkt Reckenfeld:

- Erweiterung mit „einfachen“ Fahrradabstellanlagen (Kapazitätsengpässe) sowie mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)

- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)

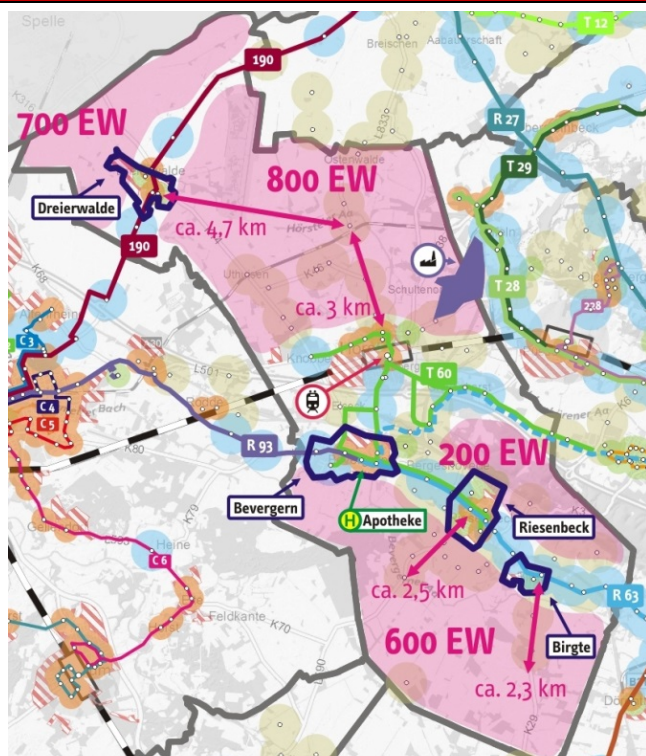


- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) am Haltepunkt Reckenfeld Bf. zur besseren (überregionalen) Erreichbarkeit des Industrieparks Greven Reckenfeld

➔ Hinweis: Synergieeffekte der Fahrradausleihstation zur besseren Anbindung des direkt angrenzenden Industriegebietes Süd in Emsdetten (ggf. als interkommunales Projekt).



Stadt Hörstel



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche (insbesondere Bereich Nord)
- □rhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

Relevante Strukturdaten

- Stadt Hörstel Einwohner: ca. 19.600 (182 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner: Bereich Nord: ca. 700 (ca. 67 EW/km²) + 800 (ca. 25 EW/km²); Bereich Süd: ca. 600 (26 EW/km²) + 200 (35 EW/km²)
- Bahnhof Hörstel im Hauptort
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiet (angrenzend an Stadt Ibbenbüren; Haltestelle bis ca. 1,9 km Entfernung; Einzelfahrten im Schulverkehr)
- Ergänzendes Hinweis:
 - Ortschaft Birgte: Defizite in der Anbindung an den Hauptort, jedoch gute Anbindung zu den benachbarten Mittelzentren Rheine und Ibbenbüren
 - Ortsteil Dreierwalde: Anbindung zum Hauptort nur mit Einzelfahrten, Anbindung zum Mittelzentrum Rheine mit Linie 190 gegeben
 - ca. 400 Einwohner südlich der Bahnstrecke zwischen Birkenweg und Westfalenstraße sind außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche (die nächsten Haltestellen sind fußläufig erreichbar, die Entfernung beträgt bis zu 600 m)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

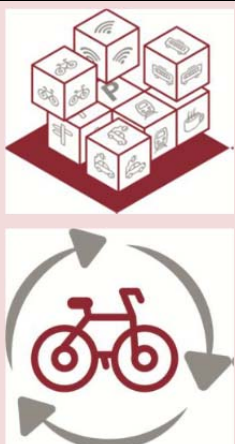
- Linien 129, 166, 192, 281, 282, 285, 288, 289, 291, 292, 293, 294 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie T60 (TaxiBus) im 60-Minuten-Takt von Mo-Fr (Innerorterschließung im südlichen Stadtgebiet)
- Linie 190 Mo-Fr im 60/120-Minuten-Takt + Verstärkerfahrten und Einzelfahrten im Schulverkehr

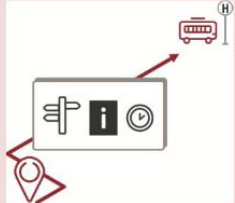
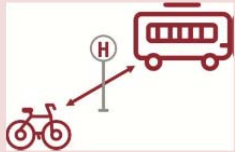
Stadt Hörstel

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

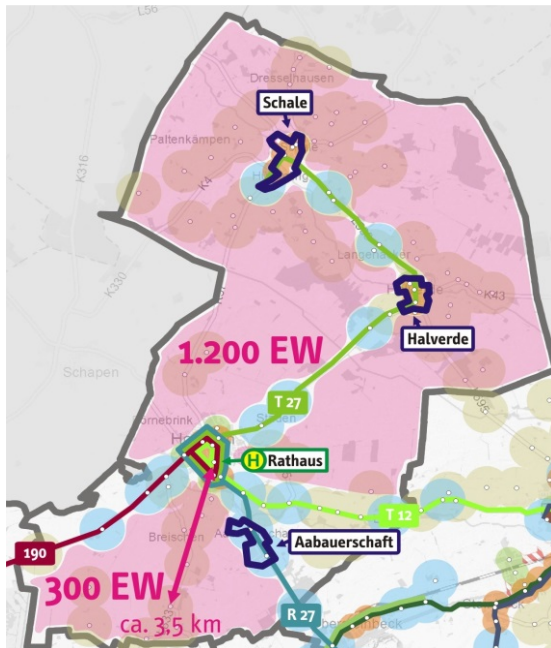
- Maßnahmenpaket II.1 (190/R26/S10): Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Rheine – Hopsten – Recke – Ibbenbüren (Bedienung des Ortsteils Dreierwalde)
- Maßnahme III (R63-R93): Netzschluss im Netz der RegioBus-Linien (Haltestelle Bevergern, Apotheke)

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante: ■ Unterstützung bei der Einrichtung eines neuen BürgerBus-Angebotes (insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer)	
Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung eines BürgerBus-Angebotes): ■ Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in zwei räumlichen Ausbaustufen; Vorrang: Bereich Nord)	
Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche): ■ Einrichten eines ServiceBusses/ Einkaufsbusses mit Ausrichtung auf den Hauptort und Hörstel Bahnhof als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen differenziert in zwei Teilräume Nord und Süd	
Alternativer Ansatz III (bei Nicht-Realisierung des Einkaufsbusses): ■ Einrichten eines Bürgermobils („Bürgerbus light“) als ehrenamtliches Fahrangebot für innerörtliche Fahrten zur Sicherstellung einer Grundmobilität außerhalb des Schulverkehrs differenziert in zwei Teilräumen Nord und Süd • außerhalb der Betriebszeiten ggf. als Carsharing-Angebot für Privatpersonen und Vereine nutzbar	
■ (schrittweiser) Ausbau der vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Bahnhof zu einer Mobilstation: • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge • Fahrradverleihstation (Ansatz: hochwertige Fahrräder + „Werksfahrräder“) zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes sowie zur Unterstützung der touristischen Potenziale (ehem. Bahnhofsgebäude ist Hotel)	

Stadt Hörstel	
Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)	
■ Flankierung des „Bikesharing“-Ansatzes im Gewerbegebiet durch: • Einrichten einer DFI-Anlage mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV • Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet	
■ Prüfen weiterer möglicher Standorte für Bike+Ride-Anlagen, insbesondere entlang der RegioBus-Linien R63 und R93 (z. B. Haltestellen Bevergern, Apotheke sowie Haltestellen in Riesenbeck und Birgte) (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe) ■ Darüber hinaus sollten die Haltestellen entlang der geplanten durchgängigen Verbindung zwischen Rheine – Hopsten – Recke (– Ibbenbüren) (Projekt „Nordtangente“; für Hörstel Linie 190) im Hinblick auf Fahrradabstellanlagen geprüft werden (Unterstützung/ Stärkung des Projektes durch das „Zubringerverkehrsmittel Fahrrad“).	

Gemeinde Hopsten



Chancen

- Abbau von Erschließungsdefiziten durch Erhöhung der Erschließungswirkung entlang des ÖPNV-Korridors

Relevante Strukturdaten

- Gemeinde Hopsten Einwohner: ca. 7.600 (76 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 1.200 (ca. 20 EW/km²); Bereich Süd: ca. 300 (ca. 22 EW/km²)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 112, 126, 127, 129, 201, 202, 295, 296, 297, 298 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 190 Mo-Fr im 60/120-Minuten-Takt + Verstärkerfahrten und Einzelfahrten im Schulverkehr
- Linie T12 (TaxiBus) Mo-Sa im 60-Minuten-Takt + Verstärkerfahrten im Schulverkehr (Mo-Fr)
- Linie T27 (TaxiBus) Mo-Sa im 60-Minuten-Takt + Verstärkerfahrten im Schulverkehr (Mo-Fr)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

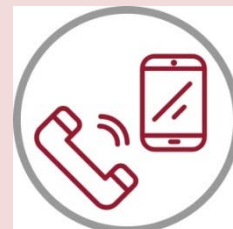
- Maßnahmenpaket ML-II: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine
- Maßnahme ML-II.1 (190/R26/S10): Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Rheine – Hopsten – Recke – Ibbenbüren (Projekt „Nordtangente“)

Gemeinde Hopsten

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Umstellen des vorhandenen TaxiBus-Angebotes im nördlichen Gemeindegebiet (T12) auf einen bedarfsgesteuerten Flächenbetrieb.



Alternativer Ansatz (bei Nicht-Realisierung des bedarfsgesteuerten Ansatzes):

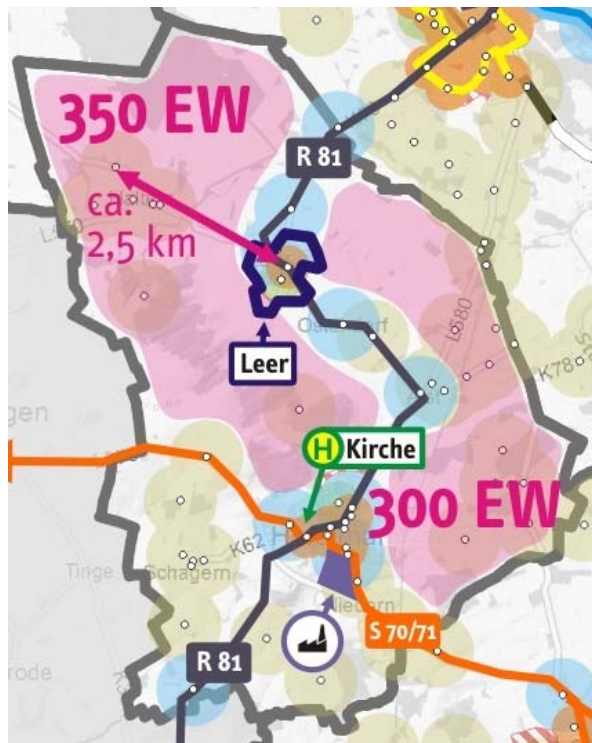
- Einrichten eines Bürgermobils („Bürgerbus light“) als ehrenamtliches Fahrangebot für innerörtliche Fahrten zur Sicherstellung einer Grundmobilität außerhalb des Schulverkehrs
 - außerhalb der Betriebszeiten ggf. als Carsharing-Angebot für Privatpersonen und Vereine nutzbar
 - Möglichkeit einer Tür-zu-Tür-Bedienung



- Einrichten hochwertiger Bike+Ride-Anlage (witterungsgeschützt und abschließbar) an der Haltestelle Rathaus zur Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV
- Prüfen weiterer möglicher Standorte entlang der RegioBus-Linie R27 sowie in den Ortsteilen Schale und Halverden für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)
- Darüber hinaus sollten die Haltestellen entlang der geplanten durchgängigen Verbindung zwischen Rheine – Hopsten – Recke (– Ibbenbüren) (Projekt „Nordtangente“; für Hopsten Linien 190 und Linie T12) im Hinblick auf Fahrradabstellanlagen geprüft werden (Flankieren des Projektes durch das „Zubringerverkehrsmittel Fahrrad“)



Stadt Horstmar



Chancen

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

Relevante Strukturdaten

- Stadt Horstmar Einwohner: ca. 6.300 (142 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Ost: ca. 300 (ca. 26 EW/km²); Bereich West: ca. 350 (22 EW/km²)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiet angrenzend an den Kernbereich Horstmar (Haltestelle bis ca. 350 m Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 186, 271, 272 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 187 mit Einzelfahrten von Mo-Fr (zum Teil nur im Schulverkehr)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.j (R81): Ausweiten des Fahrplanangebotes am Wochenende in der Relation Burgsteinfurt – Horstmar (– Rosendahl – Coesfeld)
- Maßnahme ML-V (187): Angebotsaufwerten der Linie 187 in der Relation Steinfurt (Burgsteinfurt) – Laer
- Maßnahme ML-VIII (R81): Ausweiten des „Leetzenbus“-Angebotes
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Stadt Horstmar

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

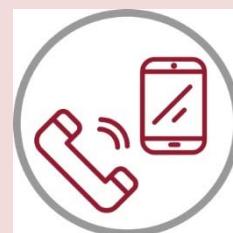
Vorzugsvariante:

- Bedarfsgesteuerte Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen

Hinweis:

Die Anzahl der nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner in der Stadt Horstmar ist sehr gering (ca. 650 EW verteilt über das gesamte Stadtgebiet). Die Potenziale für ein ehrenamtliches Engagement werden aus diesem Grund eher gering eingeschätzt, jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen. Aus diesem Grund sollte zunächst geprüft werden, ob ein ehrenamtliches Engagement zur Einrichtung eines Bürgermobils („BürgerBus light“) erkennbar ist.

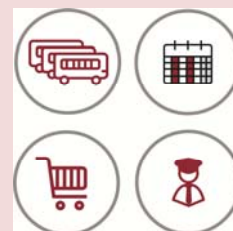
Der klassische BürgerBus-Ansatz erscheint aufgrund der geringen Einwohnerbetroffenheit kaum geeignet (sehr geringe Potenziale).



Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung):

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Horstmar als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen

Hinweis: Die Untersuchung der aktuellen Situation in Horstmar zeigt eine sehr geringe Verkehrsbedeutung der nicht erschlossenen Zwischenräume im Gemeindegebiet auf. Aus diesem Grund sollte in potenzielle Überlegungen zur Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebotes bzw. eines ServiceBus/ EinkaufsBusses ein interkommunaler Ansatz berücksichtigt werden (z. B. Einsatzgebiet inkl. Gemeindegebiet Laer).



- (schrittweise) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation im Ortskern von Horstmar (Haltestelle Kirche) mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:

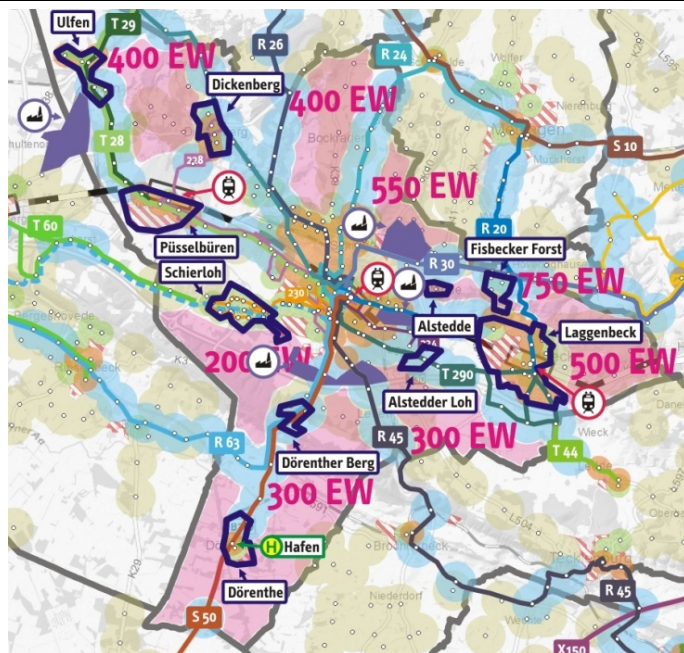
- Einrichten einer sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlage (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
- in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
- Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge



- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linie R81 für Bike+Ride-Anlagen (z. B. im Ortsteil Leer; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Stadt Ibbenbüren



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Ibbenbüren Bahnhof aus dem Gemeindegebiet

Relevante Strukturdaten

- Stadt Ibbenbüren Einwohner: ca. 50.700 (465 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 400 (ca. 98 EW/km²) + ca. 400 (ca. 79 EW/km²) + ca. 550 (ca. 213 EW/km²) + ca. 750 (inkl. der Ortschaft Alstedde mit ca. 260 Einwohnern und nicht erschlossener Bereich der Ortschaft Fisbecker Forst) (ca. 437 EW/km²) + ca. 500 (ca. 93 EW/km²); Bereich Süd: ca. 200 (ca. 36 EW/km²) + ca. 300 (inkl. nicht erschlossener Bereich des Ortsteils Dörenthe) (ca. 25 EW/km²) + ca. 300 (ca. 64 EW/km²)
- Ibbenbüren Bahnhof sowie Busbahnhof im Kernbereich Ibbenbüren mit Radstation
- Haltepunkt Ibbenbüren Esch im Ortsteil Püßelbüren und Haltepunkt Laggenbeck im Ortsteil Laggenbeck
- größere Arbeitsplatzstandorte:
 - Gewerbegebiet Süd-Ost (südlich angrenzend an Kernort) (Haltestelle Brügge/ Disko bis ca. 900 m Entfernung)
 - Gewerbegebiet Laggenbecker Str. (östlich angrenzend an Kernort) (Haltestelle Herkenhoff bis ca. 800 m und Haltestelle Abzw. Alpensiedlung bis zu 700 m Entfernung)
 - Bergwerk RAG (Haltestelle Abzw. Buchenweg bis ca. 300 m Entfernung; Schließung bis 2019 geplant)
 - Industrie- und Gewerbegebiet Uffeln-Ost (angrenzend an Stadt Hörstel; Haltestellen der TaxiBus-Linie T28 bis ca. 500 m Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 120, 124, 125, 126, 127, 133, 192, 213, 227, 229, 231, 232, 233, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 249 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 132 mit Einzelfahrten von Mo-Fr zum Teil nur im Schulverkehr
- Ortsverkehr Linien 228, 230, 234 jeweils im ca. 60-Minuten-Takt von Mo-Sa + Verstärkerfahrten im Schulverkehr (Mo-Fr)
- Linie T28 (TaxiBus) im 60-Minuten-Takt, Mo-Sa

Stadt Ibbenbüren

- Linie T44 (TaxiBus) im 60-Minuten-Takt, Mo-Fr
- Linie T290 (Ortsverkehr; TaxiBus) im 60-Minuten-Takt von Mo-Fr mit Einzelfahrten im Schulverkehr (kein TaxiBus)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.c (S50): Moderate Ergänzung des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Saerbeck – FMO – Münster
- Maßnahmenpaket ML-I.d (R45): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Tecklenburg – Lengerich
- Maßnahmenpaket ML-I.f (R26): Moderater Ausbau des Fahrplanangebotes zwischen Recke und Ibbenbüren abends und am Wochenende
- Maßnahmenpaket ML-I.k (R20): Moderate Angebotsergänzung zwischen Mettingen und Ibbenbüren abends und am Wochenende
- Maßnahme ML-VI (R20/R24): Angebotsanpassung im Korridor Mettingen – Ibbenbüren
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

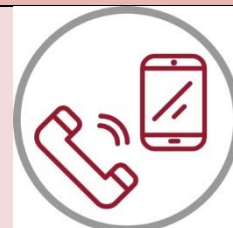
- Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in räumlichen Ausbaustufen)

Hinweis:

Der klassische „BürgerBus“ ist bedingt durch die komplexen Strukturen für die Situation in Ibbenbüren vermutlich kaum geeignet.

Anmerkung:

Insgesamt wird das ÖPNV-Angebot in Ibbenbüren aufgrund der kleinteiligen Netzstruktur als gut bewertet. Die „nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Bereiche“ befinden sich in der Regel in klassischer Zwischenlage zwischen regionalen bzw. städtischen ÖPNV-Korridoren, so dass aus allen Gebieten in fußläufiger- bzw. radaffiner Entfernung eine Produktlinie bzw. der Stadtverkehr Ibbenbüren zu erreichen ist. Der Fokus zu Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in Ibbenbüren sollte aus diesem Grund auf eine optimierte Vernetzung zwischen ÖPNV und Fahrrad gelegt werden (→ Ausbau hochwertiger Fahrradabstellanlagen).



- (schrittweiser) Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage (zusätzlich zur bereits vorhandenen Radstation) am Bahnhof/ Busbahnhof Ibbenbüren zu einer Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:

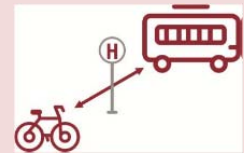
- Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.); Kurzzeit-Fahrradboxen (Fahrradtouristen)
- in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
- Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
- ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information)



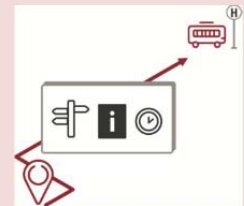
Stadt Ibbenbüren

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

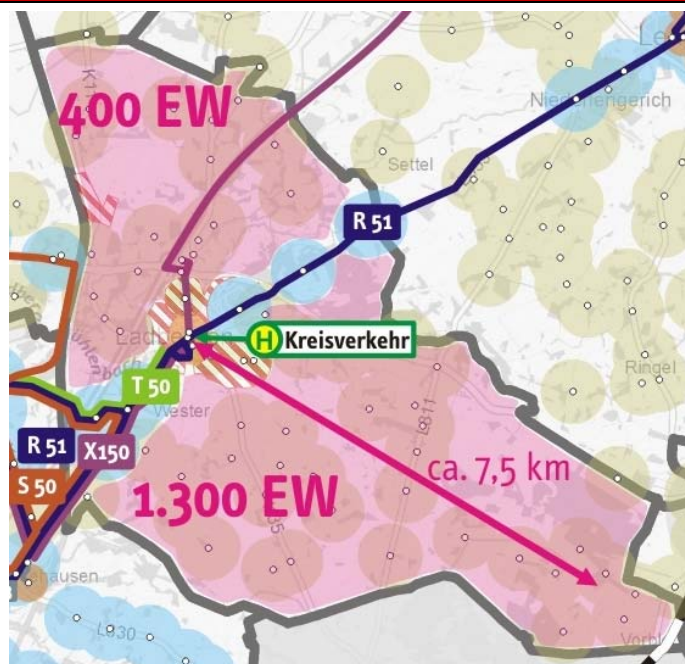
- Einrichten einer Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Dörenthe, Hafen sowie an den Haltepunkten Ibbenbüren Esch Bahnhof und Laggenbeck Bahnhof: hochwertige Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt und abschließbar)
 - Option an den Haltepunkten Ibbenbüren Esch und Laggenbeck: Ladestationen für E-Fahrzeuge am Park+Ride-Platz
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahräder“) an der Haltestelle „Brügge/ Disko“ zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Ibbenbüren Süd-Ost
- Flankierung:
 - Einrichten einer DFI-Anlage mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV
 - Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet



Gemeinde Ladbergen



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche

Relevante Strukturdaten

- Gemeinde Ladbergen Einwohner: ca. 6.500 (124 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord West: ca. 400 (ca. 29 EW/km²); Bereich Süd Ost: ca. 1.300 (ca. 42 EW/km²)
- außerdem Erschließungslücken in den nördlichen und südlichen Siedlungsbereichen des Kernortes Ladbergen (ca. 500 + 1.300 Einwohner leben außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 140, 141, 146, 147, 248 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- X150 im 60-Minuten-Takt Mo-Sa, im 120-Minutentakt So+Fei

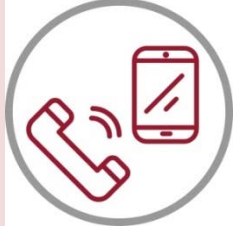
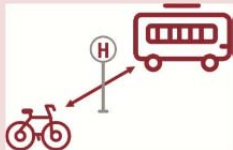
Hinweis: Linie X150 (Osnabrück – Flughafen) hält im Kreisgebiet Steinfurt lediglich an den Haltestellen zwischen Ladbergen Autohof und Greven FMO und hat hier Anschluss an die SchnellBus-Linie S50 in Richtung Münster) (Anpassung des Linienangebotes zum Frühjahr 2019 geplant).

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

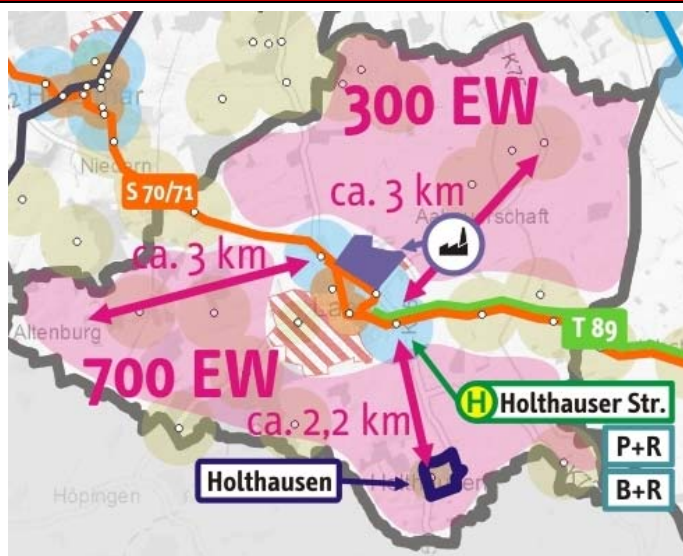
- Maßnahmenpaket ML-I.g (R51): Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lengerich – Ladbergen – Greven
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Gemeinde Ladbergen

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante: ■ Unterstützung bei der Einrichtung eines neuen BürgerBus-Angebotes (insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer)	
Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung eines BürgerBus-Angebotes): ■ zeitliche Ausweitung des bestehenden Ortsverkehrs (Schulverkehr), z. B. Ergänzung mit bedarfsgesteuerten TaxiBus-Fahrten; Einsatz auch in den Ferien	
Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche): ■ Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Ladbergen als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen differenziert in Teilräumen ■ Vorzugsweise Ausrichtung des Angebotes auf den Markttag in Ladbergen (zurzeit freitags)	
Alternativer Ansatz III (bei Nicht-Realisierung des EinkaufsBusses): ■ Einrichten eines Bürgermobils („Bürgerbus light“) als ehrenamtliches Fahrangebot für innerörtliche Fahrten zur Sicherstellung einer Grundmobilität außerhalb des Schulverkehrs • außerhalb der Betriebszeiten ggf. als Carsharing-Angebot für Privatpersonen und Vereine nutzbar • Möglichkeit einer Tür-zu-Tür-Bedienung	
■ Einrichten hochwertiger Bike+Ride-Anlage (witterungsgeschützt und abschließbar) an der Haltestelle Kreisverkehr zur Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV ■ Prüfen weiterer möglicher Standorte entlang der Linie R51 für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)	

Gemeinde Laer



Chancen

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

Relevante Strukturdaten

- Gemeinde Laer Einwohner: ca. 6.600 (206 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner: Bereich Nord: ca. 300 (ca. 22 EW/km²); Bereich Süd: ca. 700 (ca. 46 EW/km²) (inkl. Ortsteil Holthausen mit ca. 450 Einwohner)
- Erschließungslücke südlicher Siedlungsbereich des Hauptortes Laer (ca. 2.000 Einwohner leben außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche)
- Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Holthausen Str. vorhanden
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiet (Haltestelle Erwaldibach bis ca. 700 m Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linie 183 ca. stündlich von Mo-Fr, in den Ferien ca. alle zwei Stunden (als RufBus)
- Linie 187 mit Einzelfahrten von Mo-Fr zum Teil nur im Schulverkehr
- Linien 267, 268, 269, 587 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 771 mit Einzelfahrten von Mo-Sa
- Linie 772 mit Einzelfahrten im Schulverkehr und Spätverkehr
- Linie T89 (TaxiBus) im 60-Minuten-Takt Mo-Sa

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahme ML-V (187): Angebotsaufwerten der Linie 187 in der Relation Steinfurt (Burgsteinfurt) – Laer
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Gemeinde Laer

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

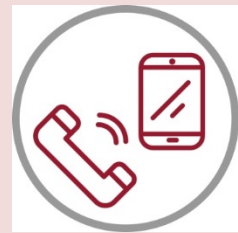
Vorzugsvariante:

- Bedarfsgesteuerte Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen
 - ➔ Prüfoption: Einbeziehen der TaxiBus-Linie T89 und Verlängerung der Linie mit alternierender Linienführung jeweils 2-stündig zur Erschließung des Bereichs Nord und 2-stündig zur Erschließung des Bereichs Süd

Hinweis:

Die Anzahl der nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner in der Gemeinde Laer ist gering (ca. 1.000 EW verteilt über das gesamte Stadtgebiet). Die Potenziale für ein ehrenamtliches Engagement werden aus diesem Grund eher gering eingeschätzt, jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen. Aus diesem Grund sollte zunächst geprüft werden, ob ein ehrenamtliches Engagement zur Einrichtung eines Bürgermobils („BürgerBus light“) erkennbar ist.

Der klassische BürgerBus-Ansatz erscheint aufgrund der geringen Einwohnerbetroffenheit kaum geeignet (sehr geringe Potenziale).



Alternativer Ansatz (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung):

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Laer als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen
- vorzugsweise Ausrichtung des Angebotes auf den Markttag in Laer (zurzeit donnerstags)

Hinweis: Die Untersuchung der aktuellen Situation in Laer zeigt eine sehr geringe Verkehrsbedeutung der nicht erschlossenen Zwischenräume im Gemeindegebiet (sehr geringe Einwohnerdichte). Aus diesem Grund sollte in potenzielle Überlegungen zur Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebotes bzw. eines ServiceBus/ EinkaufsBusses ein interkommunaler Ansatz berücksichtigt werden (z. B. Einsatzgebiet inkl. Stadtgebiet Horstmar).



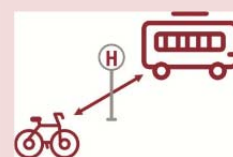
Gemeinde Laer

- (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Holthäuser Str. zu einer kleinen Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
 - Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
 - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
 - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
 - Einfache Fahrradausleihstation (Ansatz: „Werksfahräder“) zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes („Bike-Sharing light“)

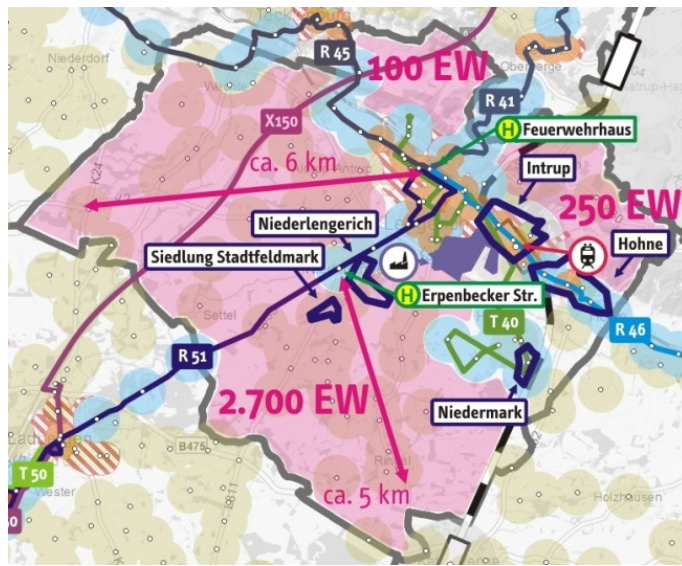


Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- Prüfen weiterer möglicher Standorte für Bike+Ride-Anlagen insbesondere entlang der SchnellBus-Linie (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Stadt Lengerich



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Bahnhof
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

Relevante Strukturdaten

- Stadt Lengerich Einwohner: ca. 22.100 (243 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord Ost: ca. 100 (ca. 25 EW/km²) + ca. 250 (ca. 35 EW/km²)
Bereich Süd West: ca. 2.700 (ca. 52 EW/km²) (inkl. Ortschaft Siedlung Stadtfeldmark mit ca. 270 Einwohnern und nicht erschlossener Bereich der Ortschaft Niederlengerich)
- Naturschutzgebiet „Lengericher Osning“ (Mittelgebirgszug „Teutoburger Wald“) im nördlichen Stadtgebiet
- Lengerich Bahnhof in südöstlicher Randlage zum Kernbereich mit einer Fahrradstation der Stadt Lengerich (einsehbare und abschließbare Fahrradabstellanlage)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiet (Haltestelle Badeanstalt bis ca. 350 m Entfernung (Bedienung durch Linie T40) und Lengerich Bahnhof bis ca. 1,5 km Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

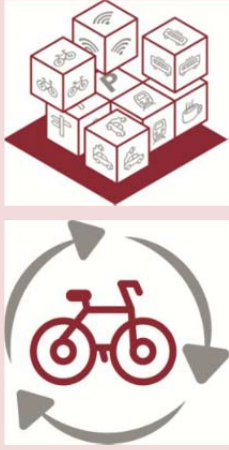
- Linien 140, 141, 143, 146, 147, 243, 245, 247 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie T40 (TaxiBus) im 60-Minuten-Takt Mo-Sa

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.d (R45): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Tecklenburg – Lengerich
- Maßnahmenpaket ML-I.e (R46): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Lengerich – Lienen
- Maßnahmenpaket ML-I.g (R51): Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lengerich – Ladbergen – Greven
- Prüfauftrag PL-I (R46/T46): Schaffung eines kreisgrenzenüberschreitenden Grundangebotes in der Relation Lengerich – Lienen – Bad Iburg an allen Wochentagen (R46/T46)

Stadt Lengerich

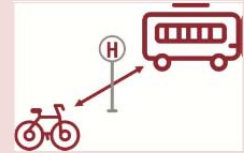
Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante: ■ Unterstützung bei der Einrichtung eines neuen BürgerBus-Angebotes (insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer)	
Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung eines BürgerBus-Angebotes): ■ Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen	
Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche): ■ Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Lengerich als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen differenziert in Teilräumen	
■ (schrittweiser) Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage (zusätzlich zur bereits vorhandenen Fahrradstation) am Bahnhof zu einer Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen: • Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) • Ausbau der „einfachen“ Fahrradabstellanlagen (Kapazitätsengpässe) • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge • Option: Einrichten einer Fahrradausleihstation im leerstehenden Bahnhofsgebäude zur Unterstützung der touristischen Potenziale des gesamten Tecklenburger Landes • alternativ bzw. in Ergänzung: „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) am Bahnhof zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebiet	
■ Flankierung des „Bikesharing“-Ansatzes im Gewerbegebiet durch • Einrichten einer DFI-Anlage mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV • Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet	

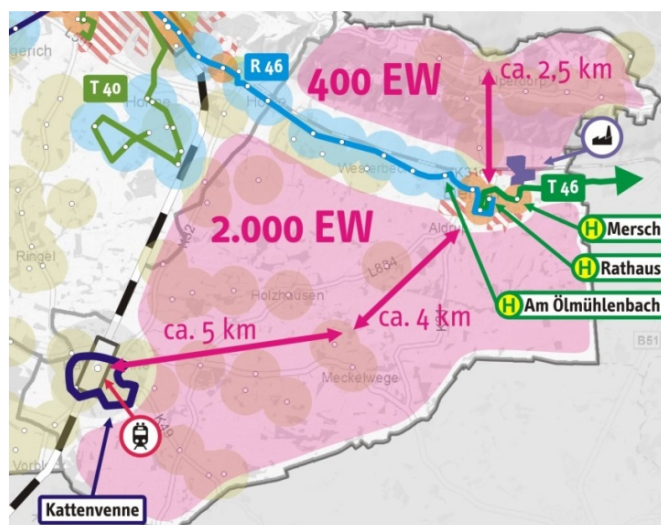
Stadt Lengerich

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- Ausbau der Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Feuerwehrhaus mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
- Einrichten hochwertiger Bike+Ride-Anlage (witterungsgeschützt und abschließbar) an der Haltestelle Erpenbecker Str. zur Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Gemeinde Lienen



Chancen

- Verbesserung der Erreichbarkeit des Ortsteils Kattenvenne aus dem Gemeindegebiet
- Verbesserung der Anbindung an den Haltepunkt Kattenvenne aus dem Gemeindegebiet
- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

Relevante Strukturdaten

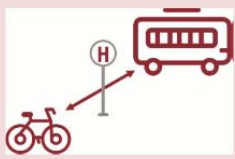
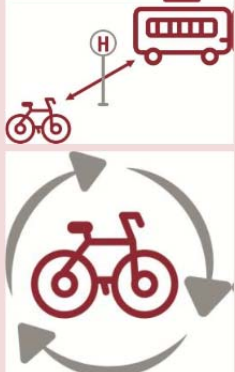
- Gemeinde Lienen Einwohner: ca. 8.500 (116 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 400 (ca. 30 EW/km²); Bereich Süd: ca. 2.000 (ca. 45 EW/km²)
- große Teile des nördlichen Gemeindegebietes sind Naturschutzgebiet (Teutoburger Wald)
- Haltepunkt im Ortsteil Kattenvenne (Defizite in der ÖPNV-Anbindung des Haltepunktes)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiet angrenzend an den Kernbereich Lienen (Haltestelle Rathaus bis ca. 1,5 km Entfernung;
Haltestelle Mersch (Linie T46) bis max. ca. 1 km Entfernung → T46 verkehrt aktuell nicht Mo-Fr)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

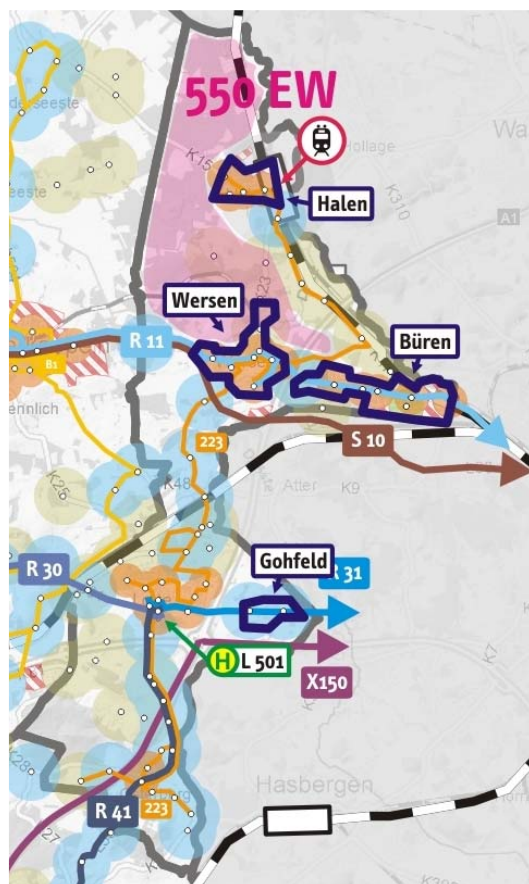
- Linien 140, 147, 216, 217, 218, 219 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.e (R46): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Lengerich – Lienen
- Prüfauftrag PL-I (R46/T46): Schaffung eines kreisgrenzenüberschreitenden Grundangebotes in der Relation Lengerich – Lienen – Bad Iburg an allen Wochentagen (Voraussetzung für Realisierung: Mitfinanzierung durch Nachbar-AT Kreis Osnabrück)

Gemeinde Lienen	
Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)	
Vorzugsvariante: ■ Unterstützung bei der Einrichtung eines neuen BürgerBus-Angebotes (insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer)	
Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung eines BürgerBus-Angebotes): ■ Bedarfsgesteuerte Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (inkl. der Anbindung Haltepunkt Kattenvenne)	
Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche): ■ Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Lienen als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen	
■ Einrichten von Kurzzeitfahrradboxen im zentralen Ortskern (aufgrund der touristischen Bedeutung des Ortes) ■ Einrichten hochwertiger Bike+Ride-Anlage (witterungsgeschützt und abschließbar) an der Haltestelle „Am Ölmühlenbach“ zur Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV ■ Prüfen weiterer möglicher Standorte für Bike+Ride-Anlagen entlang der Hauptlinie R46 (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)	
■ Einrichten einer Fahrradabstellanlage an der Haltestelle Mersch zur besseren Anbindung des Gewerbegebietes (bei Realisierung des Angebotes auf der Linie T46 von Montag bis Freitag) ■ ggf. Prüfung „Bike-Sharing light“ (einfache Fahrradausleihstation mit „Werksfahrrädern“) ■ alternativ: Prüfung „Bike-Sharing light“ im Umfeld der Haltestelle Rathaus	

Gemeinde Lotte



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote
- Verbesserung der Anbindung an den Haltepunkt Halen Bahnhof aus dem nördlichen Gemeindegebiet

Relevante Strukturdaten

- Gemeinde Lotte Einwohner: ca. 14.000 (371 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 550 (ca. 60 EW/km²) inkl. nicht erschlossener Bereich vom Ortsteil Wersen
- Haltepunkt Halen Bahnhof im Ortsteil Halen

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 113, 114, 133, 136, 167, 222, 224 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 223 Einzelfahrten im Schulverkehr, zu Zeiten außerhalb des Schulverkehrs, Bedienung im 60-Minuten-Takt (14-20 Uhr) als TaxiBus

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.b (R31): Ausweiten des Fahrtenangebotes am Wochenende zwischen Lotte und Osnabrück
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Gemeinde Lotte

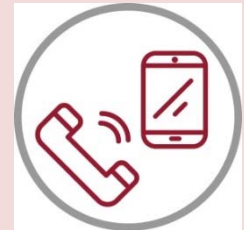
Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- zeitliche Ausweitung des bestehenden TaxiBus-Angebotes (Linie 223) auf den Vormittag und Umstellen auf einen bedarfsgesteuerten Flächenbetrieb im nördlichen Gemeindegebiet

*Hinweis: Ein eigenständiger „BürgerBus“ ist aufgrund der geringen Einwohnerbe-
troffenheit kaum geeignet (geringe Potenziale*

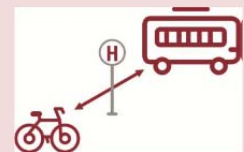
→ vergleichsweise großes Gebiet mit wenig nicht erschlossenen Einwohnern).

Geprüft werden sollte die Einrichtung eines BürgerBus-Angebotes als interkommunales Projekt gemeinsam mit dem neu gegründeten Verein „Bürgerbus Wallenhorst-Wersen“.

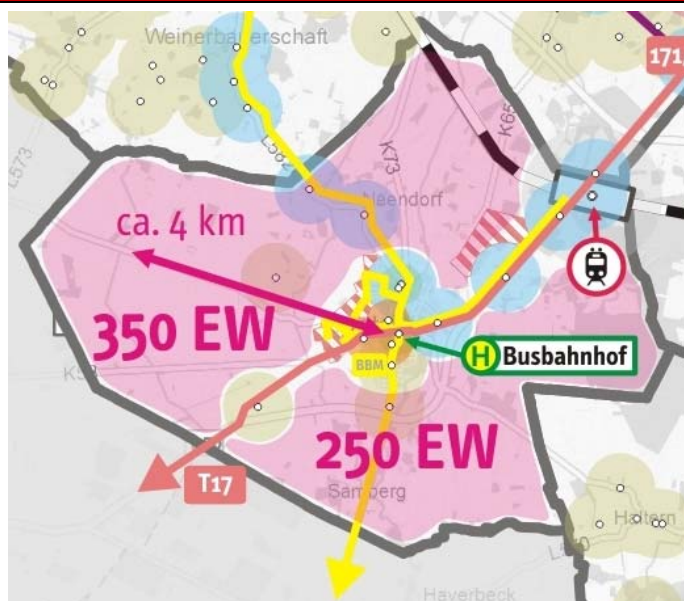


- Einrichten einer hochwertigen Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Halen (witterungsgeschützt und abschließbar)
- Ausbau der bereits vorhandenen Fahrradabstellanlage an der Haltestelle L501 und Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
- Einrichten einer hochwertigen Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Wersen, Zu den Sloopsteenen (witterungsgeschützt und abschließbar)
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)

→ Im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Radwegenetzes in Lotte sollte insgesamt ein besonderes Augenmerk auf die Vernetzung zwischen ÖPNV und Fahrrad gelegt werden.



Gemeinde Metelen



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche

Relevante Strukturdaten

- Gemeinde Metelen Einwohner: ca. 6.400 (160 EW/km²)
- außerhalb der regionalen Hauptachsen liegende Einwohner:
Bereich Nord West: ca. 350 (ca. 17 EW/km²); Bereich Süd Ost: ca. 250 (19 EW/km²)
- Haltepunkt Metelen Land im nordöstlichen Gemeindegebiet

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linie 171 im 30-/60-Minuten-Takt von Mo-Fr zwischen 6 und 21 Uhr
- Linien 400 und 800 mit Einzelfahrten im Schulverkehr
- BürgerBus BBM mit Einzelfahrten von Mo-Fr
- Linie T17 (TaxiBus) im 30-/60-Minuten-Takt von Mo-Fr zwischen 6 und 21 Uhr und im 60-Minuten-Takt Samstag zwischen 6:30 und 16 bzw. 17 Uhr

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.1 (T17): Schaffen eines Grundangebotes zwischen Metelen und Steinfurt an Sonn-/Feiertagen
- Maßnahmenpaket ML-II: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine
 - Prüfauftrag ML-II.2 (R80/182): Umstrukturieren des Angebotes im westlichen Kreisgebiet mit Ausrichtung auf Rheine und Steinfurt mit Angebotsaufwertung in der Relation Metelen – Ochtrup – Wettringen – Rheine

Gemeinde Metelen

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Ansatz in Ergänzung zum bestehenden BürgerBus-Angebot:

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Metelen als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen

Hinweis:

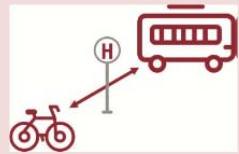
Abgeraten wird von der Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebotes zusätzliche zum bestehenden BürgerBus-Angebot. Auch bedarfsgesteuerte Angebote sollten im Hinblick auf die Nachfrage eine gewisse Größenordnung erkennen lassen, um ein Interesse bei potenziellen Anbietern zu erwecken. Diese ist aufgrund der geringen Betroffenheit in Metelen aktuell nicht erkennbar. Demgegenüber sollte jedoch auch kein Konkurrenzprodukt (räumlich oder zeitlich) zum funktionierenden BürgerBus aufgebaut werden.



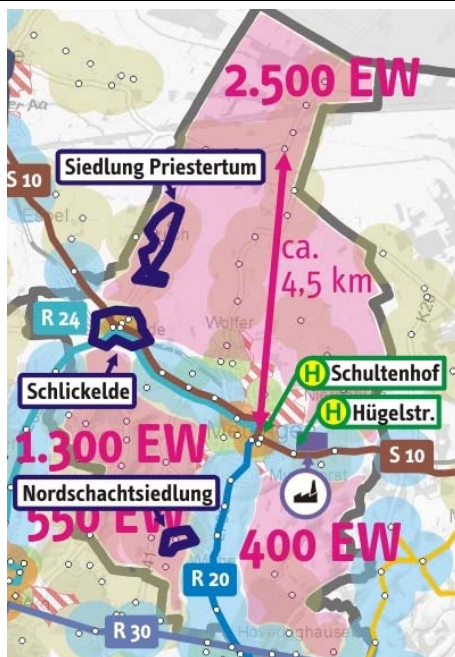
- (schrittweiser) Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Metelen Busbahnhof zu einer kleinen Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
 - Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.); ggf. als Radstation
 - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
 - ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information, Café)



- Einrichten von Bike+Ride-Anlagen entlang der Linie 171/T17 (z. B. Haltestelle Buschkampweg; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Gemeinde Mettingen



Chancen

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

Relevante Strukturdaten

- Gemeinde Mettingen Einwohner: ca. 11.700 (288 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 2.500 (ca. 130 EW/km²) (inkl. der Ortschaft Siedlung Priestertum mit ca. 780 Einwohnern);
Bereich Süd: ca. 1.300 (ca. 217 EW/km²) (inkl. der Ortschaft Nordschachtsiedlung mit ca. 200 Einwohner) + ca. 400 (ca. 92 EW/km²)
- Erschließungslücke nördlicher Siedlungsbereich des Hauptortes Mettingen (ca. 1.500 Einwohner leben außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiet Hügelstraße/ Hansastraße östlich angrenzend an den Kernbereich (Haltestelle Hügelstraße bis ca. 500 m Entfernung)
- Mobilstation im Kernbereich von Mettingen
(Rad + BUS mobilSTation mit Verleih und Betreuung von Pedelecs, Mobilitätsberatung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 111, 113, 114, 124, 125, 210, 211, 212, 213, 214, 215 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 132 mit Einzelfahrten Mo-Fr (einzelne Fahrten nur im Schulverkehr)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.a (S10): Ausweiten des Fahrplanangebotes zwischen (Recke -) Mettingen und Osnabrück
- Maßnahmenpaket ML-I.k (R20): Moderate Angebotsergänzung zwischen Mettingen und Ibbenbüren abends und am Wochenende
- Maßnahme ML-VI (R20/R24): Angebotsanpassung im Korridor Mettingen – Ibbenbüren
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Gemeinde Mettingen

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- Unterstützung bei der Einrichtung des geplanten Bürgerauto-Angebotes (insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer)



ergänzender Ansatz zur Erschließung der nicht vom Bürgerauto bedienbaren Bereiche:

- Einrichten eines ServiceBusses/ Einkaufsbusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Mettingen als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen
- vorzugsweise Ausrichtung des Angebotes auf die Markttage in Mettingen (zurzeit donnerstags)



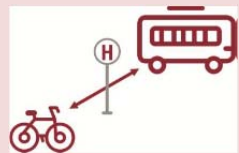
Hinweis:

Abgeraten wird von der Einführung bedarfsgesteuerter Mobilitätsangebote, die eine Konkurrenz zum Projekt „STmobil“ aufbauen. Durch das E-Bike-Angebot für Abonnenten des MobilAbos im Rahmen des Projektes „STmobil“ wird die Erschließungswirkung der hochwertigen ÖPNV-Angebote in Mettingen wirksam erhöht. Vorrangiges Ziel sollte es daher sein, das Projekt „STmobil“ in Mettingen weiter zu etablieren und nach einer gewissen Zeit zu evaluieren.

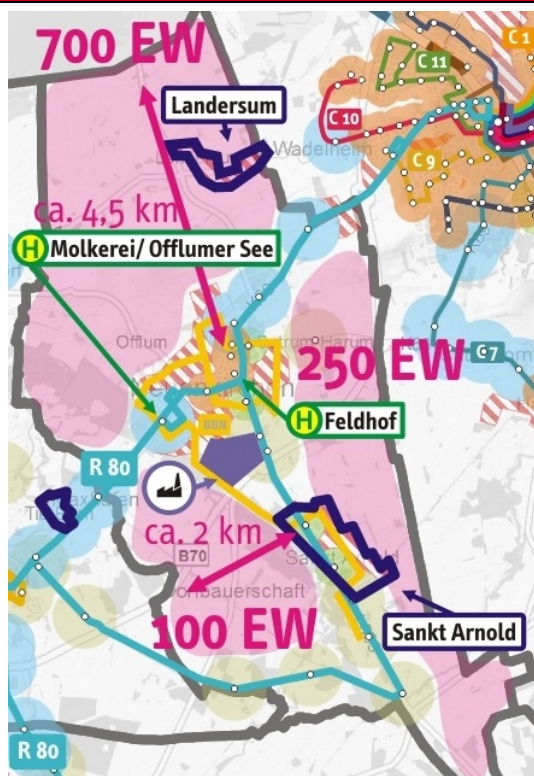
- Beibehaltung/ Unterstützung der Mobilitätsstation im Ortskern von Mettingen am neuen Standort an der Touristinformation
 - Erweiterung mit „einfachen“ witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen
 - Kurzzeitfahrradboxen (aufgrund der touristischen Bedeutung des Ortes)
 - ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes



- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbesondere entlang der RegioBus-Linie R20 für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)
- ggf. Einrichtung/ Erweiterung einzelner Anlagen insbesondere entlang der SchnellBus-Achse mit hochwertigen Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt und abschließbar; z. B. Haltestellen Berentelgweg)



Gemeinde Neuenkirchen



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche (insbesondere Bereich Nord)
- Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

Relevante Strukturdaten

- Gemeinde Neuenkirchen Einwohner: ca. 13.600 (281 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 700 (ca. 39 EW/km²) (inkl. Ortschaft Landersum mit ca. 150 Einwohner);
Bereich Süd: ca. 250 (ca. 27 EW/km²) + ca. 100 (ca. 19 EW/km²)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiet (Haltestelle Claas bis ca. 800 m Entfernung; Einzelfahrten im Berufsverkehr)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

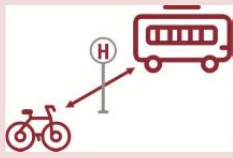
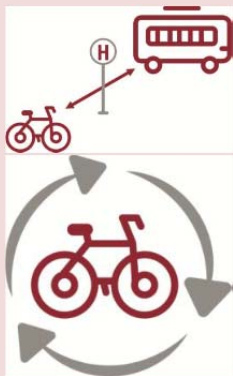
- Linien 184, 185 jeweils mit Einzelfahrten von Mo-Fr zum Teil nur im Schulverkehr
- Linien 278/279 Ortsverkehr Neuenkirchen: jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr Mo-Fr
- seit Juni 2017: BürgerBus im 90-Minuten-Takt von Mo/Di-Fr
- kein Angebot im nördlichen Gemeindegebiet

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

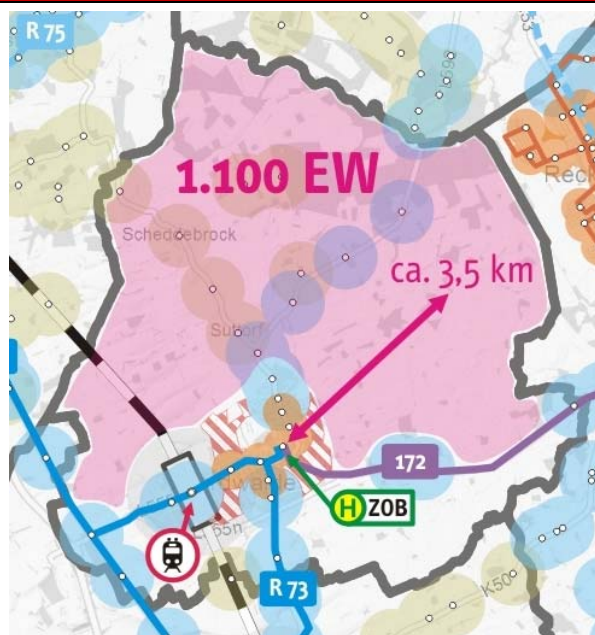
- Maßnahmenpaket ML-I.i (R80): Moderate Ergänzung des Angebotes von Montag bis Freitag im Spätverkehr in der Relation Rheine – Steinfurt
- Maßnahmenpaket ML-II: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine
 - Prüfauftrag ML-II.2 (R80/182): Umstrukturieren des Angebotes im westlichen Kreisgebiet mit Ausrichtung auf Rheine und Steinfurt mit Angebotsaufwertung in der Relation Metelen – Ochtrup – Wettringen – Rheine
- Maßnahme ML-II.3 (R80): Einrichten von Direktfahrten zwischen Steinfurt und Rheine zu den Spitzenzeiten

Gemeinde Neuenkirchen

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante: ■ Unterstützung zur Etablierung des 2017 eingeführten BürgerBus-Angebotes ■ Prüfen einer Ausweitung des Angebotes (nach einer ausreichenden Phase der Etablierung) in das nördliche Gemeindegebiet (insbesondere in die direkt an den zentralen Bereich angrenzenden Gebiete)	
Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der BürgerBus-Ausdehnung): ■ Bedarfsgesteuerte Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen	
Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche): ■ Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Neuenkirchen als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen (insbesondere nördliches Gemeindegebiet)	
■ (schrittweiser) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation im Ortskern von Neuenkirchen mit folgenden Ausstattungsmerkmalen: • Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge • ggf. ergänzende Infrastruktur (Information und Vertrieb)	
■ Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der RegioBus-Linie R80 für Bike+Ride-Anlagen (z. B. Erweiterung an der Haltestelle Feldhof; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)	
■ Einrichten einer hochwertigen Fahrradabstellanlage an der Wettringer Straße (Bereich Naturfreibad, Haltestelle Molkerei/ Offlumer See) zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes mit Ausrichtung der Kapazitäten am Bedarf (Berücksichtigung der Mitnutzung von Besuchern des Freibads in den Sommermonaten) ■ Zusätzlich: Prüfen „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahräder“) an der Haltestelle Molkerei/ Offlumer See zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes	

Gemeinde Nordwalde



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius in die Fläche
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Nordwalde Bahnhof aus dem Gemeindegebiet

Relevante Strukturdaten

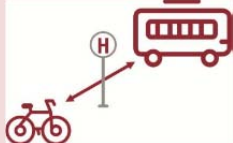
- Gemeinde Nordwalde Einwohner: ca. 9.300 (180 EW/km²)
- außerhalb der regionalen Hauptachsen liegende Einwohner:
Bereich Nord: ca. 1.100 (ca. 31 EW/km²)
- Erschließungslücke nördlicher Siedlungsbereich des Kernortes Nordwalde (ca. 3.000 Einwohner leben außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche)
- Nordwalde Bahnhof in westlicher Randlage zum Kernbereich (keine direkte ÖPNV-Anbindung; RegioBus-Linie R73 sowie sonstige Linien halten an der Haltestelle Nuyken auf der Hauptstraße, Bahnsteig befindet sich in einer Seitenstraße)
- Ergänzender Hinweis:
 - Die Gemeinde Nordwalde beabsichtigt, den heutigen Busbahnhof zukünftig aufzulassen und eine städtebauliche Neuordnung des Bereiches vorzunehmen. In diesem Zusammenhang werden verschiedene Optionen hinsichtlich der inneren Erschließung von Nordwalde geprüft.

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

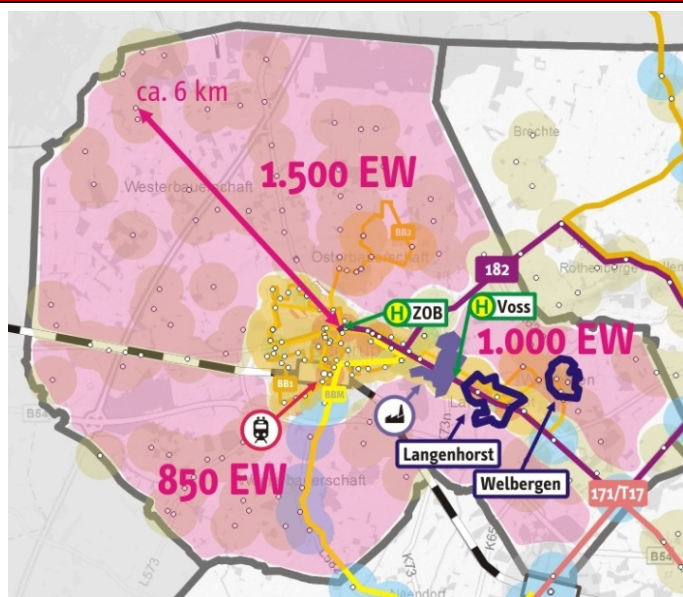
- Linie 172 (Abschnitt in Richtung Steinfurt) mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 177 mit Einzelfahrten von Mo-Fr (zum Teil nur im Schulverkehr)
- Linien 176, 178 jeweils mit Einzelfahrten von Mo-Fr im Schulverkehr und mit Einzelfahrten am Sa

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahme ML-IV (172): Aufwerten der Linie 172 im Teilabschnitt Greven – Nordwalde durch Umprofilieren zur RegioBus-Linie
- Optionaler Planungsansatz ML-IX: Anpassung der Buslinienführung im Ortskern Nordwalde im Zusammenhang mit der Einrichtung einer neuen Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) bei Auflassen des heutigen Busbahnhofs

Gemeinde Nordwalde	
Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)	
Vorzugsvariante: ■ Unterstützung bei der Einrichtung eines neuen BürgerBus-Angebotes (insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer)	
Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung eines BürgerBus-Angebotes): ■ Bedarfsgesteuerte Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (inkl. der Anbindung Nordwalde Bahnhof)	
Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche): ■ Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Nordwalde als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen (Ausrichtung nicht auf einen bestimmten Einkaufsmarkt sondern auf die Einrichtungen (Geschäfte, Bank, Ärzte, Verwaltung etc.) im Ortskern	
Alternativer Ansatz III (bei Nicht-Realisierung des EinkaufsBusses): ■ Einrichten eines Bürgermobils („Bürgerbus light“) als ehrenamtliches Fahrangebot für innerörtliche Fahrten zur Sicherstellung einer Grundmobilität außerhalb des Schulverkehrs • Ausrichtung des Angebotes auf den ZOB und Nordwalde Bahnhof • Option: außerhalb der Betriebszeiten als Carsharing-Angebot für Privatpersonen und Vereine nutzbar	
■ (schrittweiser) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation im Ortskern von Nordwalde mit folgenden Ausstattungsmerkmalen: • Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge	
■ Einrichten hochwertiger Bike+Ride-Anlage (witterungsgeschützt und abschließbar) am Nordwalde Bahnhof zur Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV ■ Prüfen weiterer möglicher Standorte für Bike+Ride-Anlagen entlang der RegioBus-Linie R73 (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)	

Stadt Ochtrup



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche (insbesondere Bereich Nord)
- Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius in die Fläche
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Ochtrup Bahnhof aus dem Gemeindegebiet
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

Relevante Strukturdaten

- Stadt Ochtrup Einwohner: ca. 19.200 (182 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 1.500 (ca. 31 EW/km²); Bereich Süd: ca. 850 (inkl. nicht erschlossener Bereich der Ortschaft Langenhorst) (ca. 28 EW/km²) + ca. 1.000 (inkl. Ortschaft Welbergen mit ca. 700 Einwohner) (ca. 124 EW/km²)
- Ochtrup Bahnhof in südlicher Randlage zum Kernbereich (mit Defiziten in der ÖPNV-Anbindung)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiet (Haltestellen Ehem. Bahnhof bis ca. 1,3 km; Haltestelle Voss bis ca. 1 km Entfernung mit Anbindung durch BürgerBus mit Einzelfahrten)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 10, 100, 200, 300, 400, 700, 800 jeweils mit Einzelfahrten von Mo-Fr
- Linie 182 (Abschnitt in Richtung Gronau) mit Einzelfahrten von Mo-Fr
- Linie 174 mit Einzelfahrten von Mo-Fr zum Teil nur im Schulverkehr
- Linie 600 mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- BürgerBus BB1 (Stadtverkehr) im 90/120-Minuten-Takt von Mo-Fr
- BürgerBus BB2 mit Einzelfahrten von Mo-Fr (unterschiedliche Linienführungen an unterschiedlichen Wochentagen)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

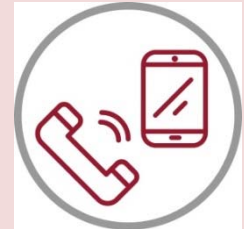
- Maßnahmenpaket ML-II: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine
 - Prüfauftrag ML-II.2 (R80/182): Umstrukturieren des Angebotes im westlichen Kreisgebiet mit Ausrichtung auf Rheine und Steinfurt mit Angebotsaufwertung in der Relation Metelen – Ochtrup – Wettringen – Rheine

Stadt Ochtrup

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in räumlichen Ausbaustufen)



Alternativer Ansatz (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Ochtrup (z. B. Designer Outlet Center) als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen differenziert in Teilräume
- vorzugsweise Ausrichtung des Angebotes auf die Markttage in Ochtrup (zurzeit donnerstags)



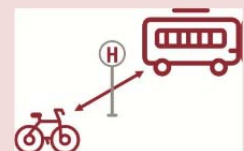
Hinweis:

Bei Einrichtung zusätzlicher Angebote sollte darauf geachtet werden, keine Konkurrenz zum heutigen BürgerBus-Angebot aufzubauen (räumlich oder zeitlich).

- (schrittweiser) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation im Ortskern von Ochtrup (am ZOB) mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
 - Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
 - Einrichten von Kurzzeitfahrradboxen (aufgrund der touristischen Bedeutung des Ortes)
 - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
 - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
 - ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information)



- (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Ochtrup Bahnhof:
 - Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
- Prüfen weiterer möglicher Standorte für Bike+Ride-Anlagen (z. B. Haltestelle Ehem. Bahnhof; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



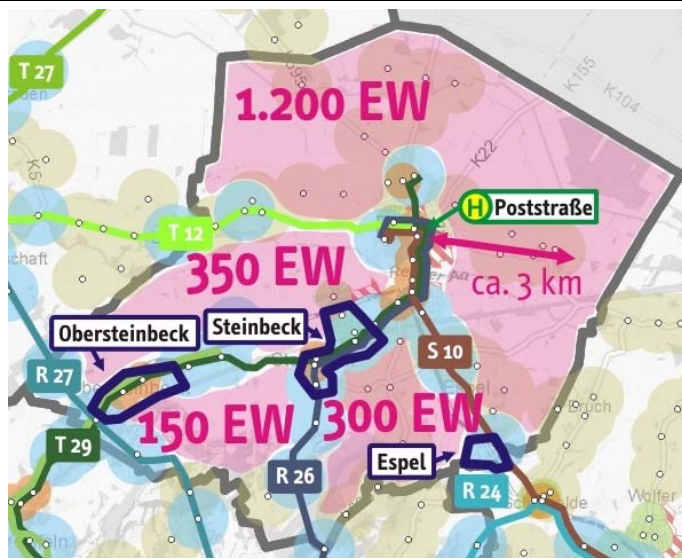
Stadt Ochtrup

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) an der Haltestelle „Ehem. Bahnhof“ zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes
- Flankierung:
 - Einrichten einer DFI-Anlage mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV
 - Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet



Gemeinde Recke



Chancen

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

Relevante Strukturdaten

- Gemeinde Recke Einwohner: ca. 11.200 (209 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord Ost: ca. 1.200 (ca. 52 EW/km²); Bereich Süd West: ca. 350 (ca. 53 EW/km²) (inkl. nicht erschlossener Bereich des Ortsteils Steinbeck) + ca. 150 (ca. 49 EW/km²) + ca. 300 (ca. 85 EW/km²)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

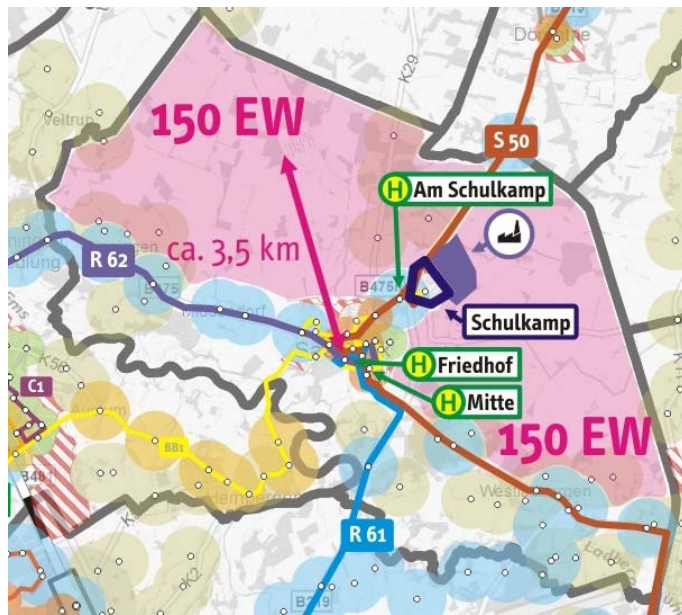
- Linien 111, 112, 126, 128, 204, 205, 206 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie T12 (TaxiBus) Mo-Sa im 60-Minuten-Takt + Verstärkerfahrten im Schulverkehr Mo-Fr
- Linie T29 (TaxiBus) im 60-Minuten-Takt von Mo-Sa

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.a (S10): Ausweiten des Fahrplanangebotes zwischen (Recke –) Mettingen und Osnabrück
- Maßnahmenpaket ML-I.f (R26): Moderater Ausbau des Fahrplanangebotes zwischen Recke und Ibbenbüren abends und am Wochenende
- Maßnahmenpaket ML-II: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine
- Maßnahme ML-II.1 (190/R26/S10): Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Rheine – Hopsten – Recke – Ibbenbüren (Projekt „Nordtangente“)
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Gemeinde Recke	
Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)	
Vorzugsvariante: ■ Unterstützung bei der Einrichtung eines neuen BürgerBus-Angebotes (insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer)	
Alternativer bzw. ergänzender Ansatz: ■ Einrichten eines ServiceBusses/ Einkaufsbusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Recke als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen ■ vorzugsweise Ausrichtung des Angebotes auf den Markttag in Recke (zurzeit donnerstags)	
<i>Hinweis:</i> Abgeraten wird von der Einführung bedarfsgesteuerter Mobilitätsangebote, die eine Konkurrenz zum Projekt „STmobil“ aufbauen. Durch das E-Bike-Angebot für Abonnenten des MobilAbos im Rahmen des Projektes „STmobil“ wird die Erschließungswirkung der hochwertigen ÖPNV-Angebote in Recke wirksam erhöht. Vorrangiges Ziel sollte es daher sein, das Projekt „STmobil“ in Recke weiter zu etablieren und nach einer gewissen Zeit zu evaluieren.	
■ (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Fahrradabstellanlage an der Haltestelle Schulzentrum zu einer kleinen Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen: • Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge	
■ Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (z. B. Haltestellen Recke, Espel oder Recke, Stichlinge; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe) ■ Darüber hinaus sollten die Haltestellen entlang der geplanten durchgängigen Verbindung zwischen Rheine – Hopsten – Recke (– Ibbenbüren) (Projekt „Nordtangente“; für Recke Linie T12) im Hinblick auf Fahrradabstellanlagen geprüft werden (Flankieren des Projektes durch das „Zubringerverkehrsmittel Fahrrad“)	

Gemeinde Saerbeck



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

Relevante Strukturdaten

- Gemeinde Saerbeck Einwohner: ca. 7.100 (120 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 150 (ca. 8 EW/km²); Bereich Ost: ca. 150 (ca. 11 EW/km²)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiet Am Schulkamp (Haltestelle Am Schulkamp bis ca. 1,5 km Entfernung; Park+Ride-Platz am Kreisel)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 140, 146, 161, 166, 167, 168, 169, 221, 266 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- BürgerBus BB1 im 120-Minuten-Takt von Mo-So+Fei

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.c (S50): Moderate Ergänzung des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Saerbeck – FMO – Münster
- Maßnahme ML-III (R61, R62): Netzschluss im Netz der RegioBus-Linien
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Gemeinde Saerbeck

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

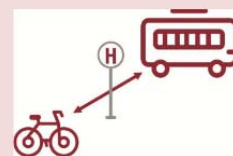
Anmerkung:

Die Anzahl der nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner ist sehr gering. Darüber hinaus ist auch das Verhältnis zwischen nicht erschlossenen Einwohnern und nicht erschlossener Fläche sehr ungünstig, so dass das Einrichten zusätzlicher Mobilitätsangebote voraussichtlich nicht in einem wirtschaftlich tragbaren Rahmen zu realisieren ist, denn auch bedarfsgesteuerte Angebote sollten im Hinblick auf die Nachfrage eine gewisse Größenordnung erkennen lassen, um ein Interesse bei potenziellen Anbietern zu erwecken. Diese ist aufgrund der geringen Betroffenheit in Saerbeck aktuell nicht erkennbar. Demgegenüber sollte jedoch auch kein Konkurrenzprodukt (Räumlich und zeitlich) zum funktionierenden BürgerBus aufgebaut werden. Der Fokus zur Verbesserung der Erschließung der außerhalb der regionalen Korridore gelegenen Bereiche sollte aus diesem Grund auf eine stärkere intermodale Vernetzung gelegt werden, um das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel zu den regionalen ÖPNV-Achsen noch weiter zu stärken.

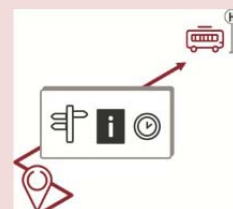
- (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Friedhof zu einer kleinen Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
 - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
 - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
 - ggf. „Satellit“ in der zentralen Innenstadt mit ergänzender Infrastruktur (Fahrgast-Information, Vertrieb)



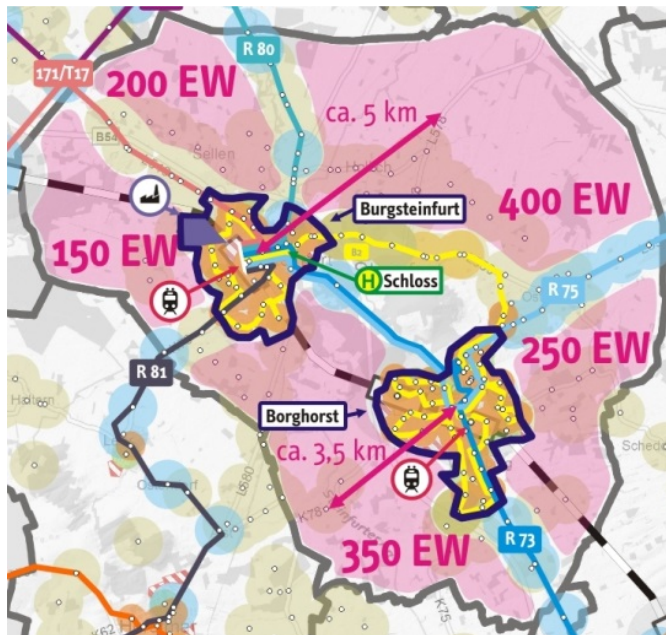
- Einrichten hochwertiger Bike+Ride-Anlage (witterungsgeschützt und abschließbar) an der Haltestelle Mitte zur Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) an der Haltestelle Am Schulkamp zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes
- Flankierung:
 - Einrichten einer DFI-Anlage mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV
 - Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet



Stadt Steinfurt



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius in die Fläche
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Burgsteinfurt Bahnhof sowie Borghorst Bahnhof aus dem Gemeindegebiet

Relevante Strukturdaten

- Stadt Steinfurt Einwohner: ca. 33.200 (298 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 200 (ca. 27 EW/km²) + ca. 400 (ca. 15 EW/km²); Bereich Ost: ca. 250 (ca. 23 EW/km²); Bereich Süd: ca. 350 (ca. 22 EW/km²); Bereich West: ca. 150 (ca. 14 EW/km²)
- Burgsteinfurt Bahnhof im Hauptort Burgsteinfurt und Borghorst Bahnhof im Ortsteil Borghorst
- Naturschutzgebiet „Am Bagno-Buchenberg“ verbindet Burgsteinfurt mit Borghorst
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiet Sonnenschein (Burgsteinfurt Bahnhof bis ca. 2 km Entfernung; Haltestelle Friedenau bis ca. 900 m Entfernung mit Anbindung durch BürgerBus)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 152, 153, 154, 156, 157, 158, 172, 183, 186 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 171 im 30-Minuten-Takt von Mo-Fr
- Linien 174, 177, 187 jeweils mit Einzelfahrten von Mo-Fr (zum Teil nur im Schulverkehr)
- Linie 178 mit Einzelfahrten von Mo-Fr (zum Teil nur im Schulverkehr) und mit Einzelfahrten am Sa
- BürgerBus B2 im 120-Minuten-Takt von Mo-Sa

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.h (R75): Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Steinfurt – Emsdetten und Schaffung eines Grundangebotes an Sonn-/Feiertagen
- Maßnahmenpaket ML-I.i (R80): Moderate Ergänzung des Angebotes von Montag bis Freitag im Spätverkehr in der Relation Rheine – Steinfurt
- Maßnahmenpaket ML-I.j (R81): Ausweiten des Fahrplanangebotes am Wochenende in der Relation Burgsteinfurt – Horstmar (– Rosendahl – Coesfeld)
- Maßnahmenpaket ML-II: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine
 - Prüfauftrag ML-II.2 (R80/182): Umstrukturieren des Angebotes im westlichen Kreisgebiet mit Ausrichtung auf Rheine und Steinfurt mit Angebotsaufwertung in der Relation Metelen – Ochtrup – Wettringen – Rheine
- Maßnahme ML-II.3 (R80): Zielorientierte Angebotsverbesserung zwischen Steinfurt und Rheine zu den Spitzenzeiten
- Maßnahme ML-VII: Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Marienkrankenhauses in Burgsteinfurt
- Maßnahme ML-VIII (R81): Ausweiten des „Leetzenbus“-Angebotes

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

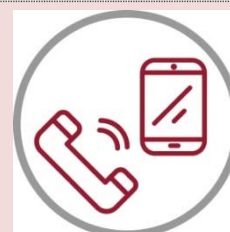
Vorzugsvariante:

- räumliche Ausdehnung des BürgerBus-Angebotes mit bedarfsgesteuerten Abschnitten (weitere Fahrzeug erforderlich)



Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der BürgerBus-Ausdehnung):

- Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in zwei räumlichen Ausbaustufen)



Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte in Burgsteinfurt und Borghorst als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen differenziert in zwei Teilräumen
- vorzugsweise Ausrichtung des Angebotes auf die Markttage in Steinfurt (Burgsteinfurt: zurzeit dienstags und freitags; Borghorst: zurzeit mittwochs und samstags)



Stadt Steinfurt

- (schrittweiser) Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage (zusätzlich zur bereits vorhandenen Radstation) am Burgsteinfurt Bahnhof zu einer Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
 - Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) aufgrund erkennbarer Kapazitätsengpässe an/ in der bestehenden Anlage
 - Kurzzeitfahrradboxen (aufgrund der touristischen Bedeutung des Ortes)
 - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
 - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
 - ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information)
 - Fahrradausleihstation mit „Satellit“-Standort am Campus Steinfurt der FH Münster
- Ansatz: hochwertige Fahrräder zur Unterstützung der touristischen Potenziale und Studierende
+ „Werksfahrräder“ zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes

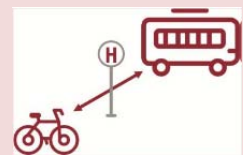


Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

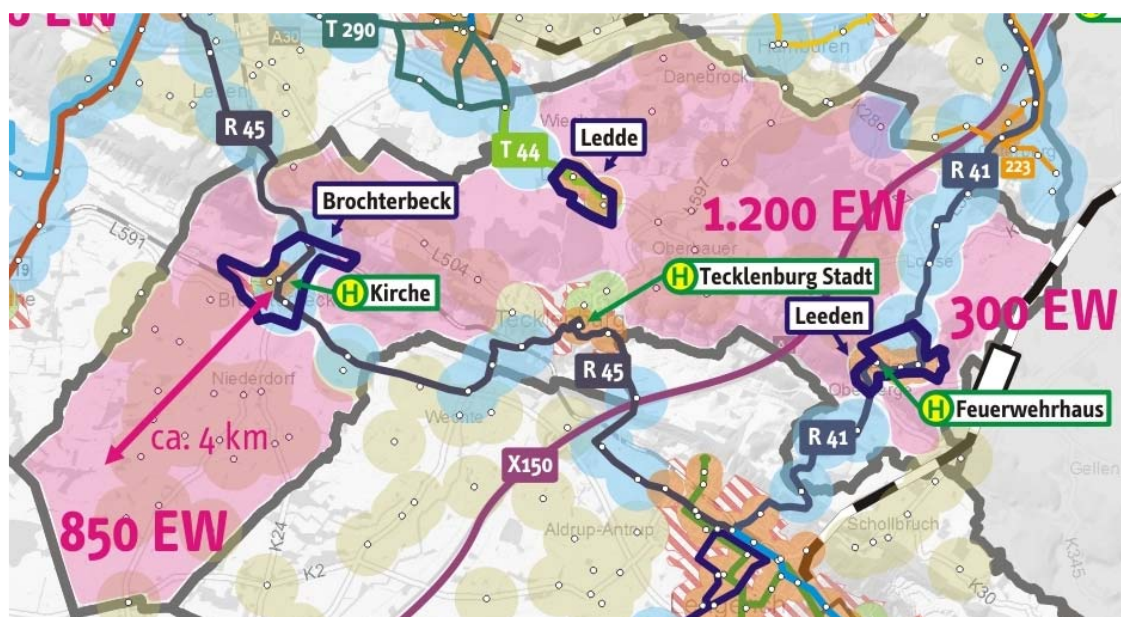
- (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage (Radstation seit 2017) am Borghorst Bahnhof (prüfen: kleine Mobilstation):
 - Kurzzeitfahrradboxen (aufgrund der touristischen Bedeutung des Ortes)
 - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
 - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge



- Einrichten einer hochwertigen Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Schloss (witterungsgeschützt und abschließbar); inkl. Kurzzeit-Fahrradboxen (Fahrradtouristen) (Prüfen der räumlichen Möglichkeiten)
- Einrichten einer hochwertigen Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Burgsteinfurt, Mühlenstraße (witterungsgeschützt und abschließbar); inkl. Kurzzeit-Fahrradboxen (Fahrradtouristen)
- Fahrradausleihstation am Campus Steinfurt der FH Münster als Satellit zu einer entsprechenden Anlage am Bahnhof Burgsteinfurt (s. o.)
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Stadt Tecklenburg



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche

Relevante Strukturdaten

- Stadt Tecklenburg Einwohner: ca. 8.800 (125 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich West: ca. 850 (ca. 44 EW/km²) (inkl. nicht erschlossener Bereich des Ortsteils Brochterbeck);
Bereich Mitte: ca. 1.200 (ca. 36 EW/km²); Bereich Ost: ca. 300 (ca. 73 EW/km²)
- Erschließungslücke im Hauptort (nördlicher Siedlungsbereich) (ca. 1.200 Einwohner leben außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche)
- Naturschutzgebiete „Osterklee“, „Am Janhaarspool“ und „Habichtswald“ (Mittelgebirgszug „Teutoburger Wald“) im Grenzbereich zu Lengerich bis nach Ibbenbüren

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 136, 137, 140, 141, 143, 146, 148, 149, 208, 209 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie T44 (TaxiBus) im 60-Minuten- von Mo-Fr Takt mit Einzelfahrten im Schulverkehr

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.d (R45): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Tecklenburg – Lengerich

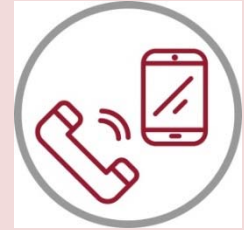
Stadt Tecklenburg

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in zwei räumlichen Ausbaustufen)

Hinweis: Der klassische „BürgerBus“ ist bedingt durch die Siedlungsstruktur für die Situation in Tecklenburg vermutlich kaum geeignet



Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung):

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Tecklenburg als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen differenziert in unterschiedliche Teilräume

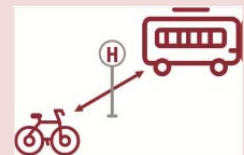


Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung des EinkaufsBusses):

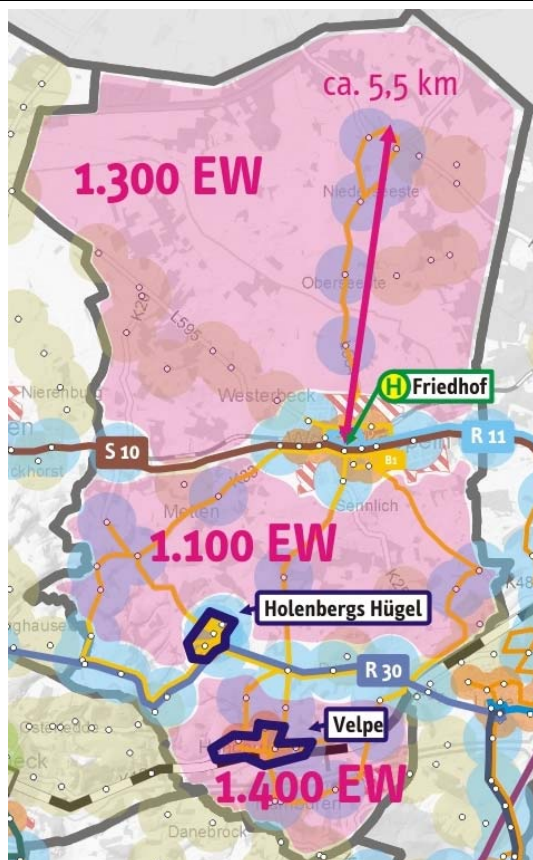
- Einrichten eines Bürgermobils („Bürgerbus light“) als ehrenamtliches Fahrangebot für innerörtliche Fahrten zur Sicherstellung einer Grundmobilität außerhalb des Schulverkehrs
 - außerhalb der Betriebszeiten ggf. als Carsharing-Angebote für Privatpersonen und Vereine nutzbar
 - Möglichkeit einer Tür-zu-Tür-Bedienung mit Ausrichtung auf den Hauptort Tecklenburg und die Ortsteile Brochterbeck, Ledde und Leeden



- Einrichten hochwertiger Bike+Ride-Anlage (witterungsgeschützt und abschließbar) an den Haltestellen Brochterbeck, Kirche und Leeden, Feuerwehrhaus sowie an der Haltestelle Tecklenburg Stadt im Hauptort Tecklenburg zur Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Gemeinde Westerkappeln



Chancen

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

Relevante Strukturdaten

- Gemeinde Westerkappeln Einwohner: ca. 11.000 (128 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 1.300 (ca. 28 EW/km²); Bereich Mitte: ca. 1.100 (ca. 57 EW/km²);
Bereich Süd: ca. 1.400 (ca. 167 EW/km²) (inkl. Ortschaft Velpen mit ca. 900 Einwohner)
- Naturschutzgebiet „Seester Feld“ im nördlichen Gemeindegebiet
- Erschließungslücken nördlicher und südlicher Siedlungsbereich des Kernortes Westerkappeln (ca. 1.300 + 600 Einwohner leben außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 111, 113, 114, 132, 133, 136, 143, 225, 226 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- BürgerBus B1 mit Einzelfahrten von Mo-Fr (unterschiedliche Linienführungen an unterschiedlichen Wochentagen)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.a (S10): Ausweiten des Fahrplanangebotes zwischen (Recke -) Mettingen und Osnabrück
- Maßnahme ML-VI (R20/R24): Angebotsanpassung im Korridor Mettingen – Ibbenbüren
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Gemeinde Westerkappeln

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Ergänzender Ansatz zur Erschließung der nicht vom BürgerBus bedienbaren Bereiche:

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Westerkappeln als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen

Hinweis:

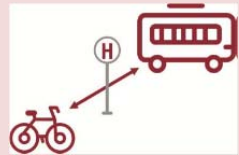
Abgeraten wird von der Einführung bedarfsgesteuerter Mobilitätsangebote, die eine Konkurrenz zum Projekt „STmobil“ aufbauen. Durch das E-Bike-Angebot für Abonnenten des MobilAbos im Rahmen des Projektes „STmobil“ wird die Erschließungswirkung der hochwertigen ÖPNV-Angebote in Westerkappeln wirksam erhöht. Vorrangiges Ziel sollte es daher sein, das Projekt „STmobil“ in Westerkappeln weiter zu etablieren und nach einer gewissen Zeit zu evaluieren.



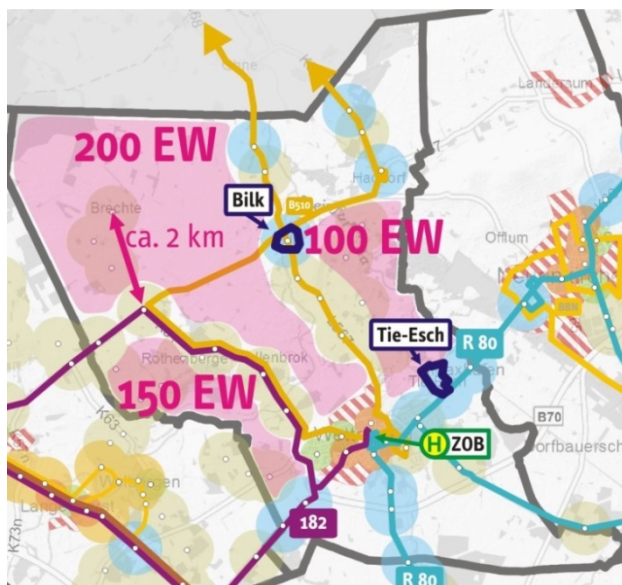
- (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Friedhof (prüfen: kleine Mobilstation):
 - Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
 - ggf. „Satellit“ in der zentralen Innenstadt mit ergänzender Infrastruktur (Fahrgast-Information, Vertrieb)



- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linie für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Gemeinde Wettringen



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius in die Fläche
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung

Relevante Strukturdaten

- Gemeinde Wettringen Einwohner: ca. 8.000 (138 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 200 (ca. 15 EW/km²); Bereich West ca. 150 (ca. 48 EW/km²);
Bereich Ost ca. 100 (ca. 33 EW/km²)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

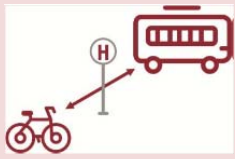
- Linien 275, 276, 300, 500, 600 jeweils mit Einzelfahrten von Mo-Fr
- Linie 182 (Abschnitt in Richtung Gronau) mit Einzelfahrten von Mo-Fr
- BürgerBus 510 im 60/90-Minuten-Takt von Mo-Fr mit Einzelfahrten im Schulverkehr

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.i (R80): Moderate Ergänzung des Angebotes von Montag bis Freitag im Spätverkehr in der Relation Rheine – Steinfurt
- Maßnahmenpaket ML-II: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine
 - Prüfauftrag ML-II.2 (R80/182): Umstrukturieren des Angebotes im westlichen Kreisgebiet mit Ausrichtung auf Rheine und Steinfurt mit Angebotsaufwertung in der Relation Metelen – Ochtrup – Wettringen – Rheine
- Maßnahme ML-VIII (R81): Ausweiten des „Leetzenbus“-Angebotes

Gemeinde Wettingen

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

■ <i>Anmerkung:</i> Die Anzahl der nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner ist sehr gering. Zudem liegt der Radverkehrsanteil der Gemeinde Wettingen bei über 30 %. Der Handlungsbedarf und ebenso auch die Potenziale im Hinblick auf das Einrichten zusätzlicher Mobilitätsangebote werden somit als vergleichsweise gering eingeschätzt. Der Fokus zur Verbesserung der Erschließung der Zwischenräume sollte aus diesem Grund auf eine stärkere intermodale Vernetzung gelegt werden, um das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel zu den regionalen ÖPNV-Achsen noch weiter zu stärken.	
■ (schrittweise) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation im Ortskern von Wettingen (Haltestelle Kirche) mit folgenden Ausstattungsmerkmalen: • Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge • ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information)	
■ Erweiterung der vorhandenen Fahrradabstellanlage an den Haltestellen Kriegerdenkmal und ZOB mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.). ■ Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der RegioBus-Linie R80 für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)	

12.3 Sammlung weiterer Beispielprojekte für alternative Mobilitätsangebote mit Umsetzungsbeispielen

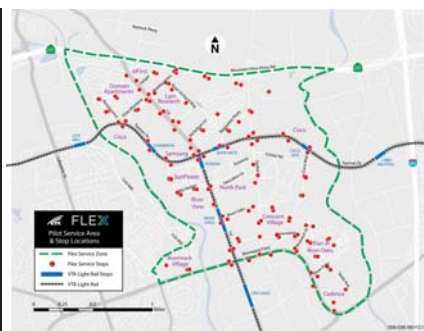
Bedarfsgesteuerter Bürgerbus <i>(Umsetzungsbeispiel Bürgerbus Olfen)</i>		
 Quelle: Olfen.de		
Produkt u. Aufgabe	■ Bürgerbus als wichtige und sinnvolle (räumliche) Ergänzung des klassischen ÖPNV, in Räumen mit schwacher Nachfrage und mit schwieriger Grundvoraussetzung für regulären Linienverkehr ■ Bedarfsgesteuertes 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)



Produkt u. Aufgabe	■ Carsharing-Modell, das auf ehrenamtlichem Engagement beruht ■ Private Fahrzeuge gehen in Gemeinschaftseigentum über ■ Nach Anmeldung sind die Fahrzeuge von allen Bürger 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 Witzzenhausen-Hübenthal: 3 Pkw stehen für 30 Nutzer 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 (Ansprechpartner, Verwaltung, Buchhaltung usw.)
Akteure	■ Private Akteure

Pkw-basierter Zubringerverkehr (Umsetzungsbeispiel Flex San Jose (USA))



Quelle: <http://www.vta.org/getting-around/vta-flex>

Produkt u. Aufgabe	■ Bedarfsorientiertes Angebot als Zubringer zum SPNV ■ Als Testbetrieb angelegt. Im Pilotbereich befinden sich markierte Ein-/ Ausstiegsbereiche im Straßenraum ■ Meldung des Reisewunsches per Flex-App ■ Bedienung mit eigenen Fahrzeugen
Hintergrund	■ Alternatives Mobilitätsangebot zur Reduzierung der Pkw-Nutzung im Stadtgebiet von San Jose (USA) ■ Auch geeignet für Sicherung einer Grundmobilität in einem ländlich geprägten Raum als Zubringer zum ÖPNV/ SPNV ■ Stärkung des ÖPNV-Netzes durch Zubringerverkehre
„Zutaten“	■ Fahrzeuge des Anbieters ■ Fahrpersonal ■ App und softwaregestützte Disposition ■ Festgelegte Ein- und Ausstiegsbereiche
Akteure	■ Aufgabenträger ■ Kommune ■ Dienstleister (bspw. Taxiunternehmen)

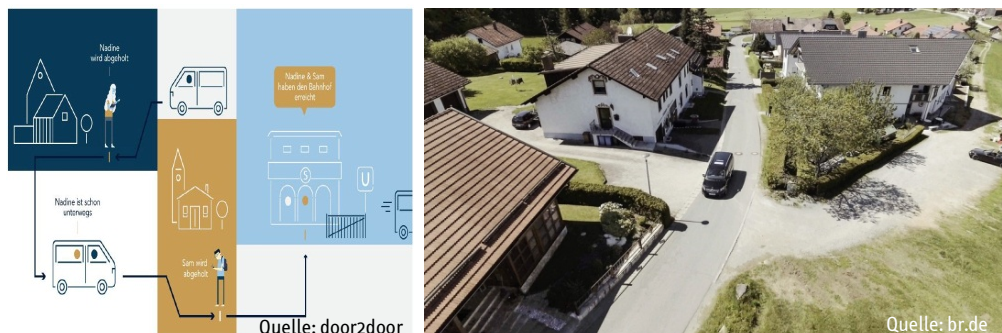
Kombination ÖPNV – Private Fahrtenanbieter (Umsetzungsbeispiel Mobilfalt in Nordhessen)



Quelle: <http://www.nwm-esw.de>

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

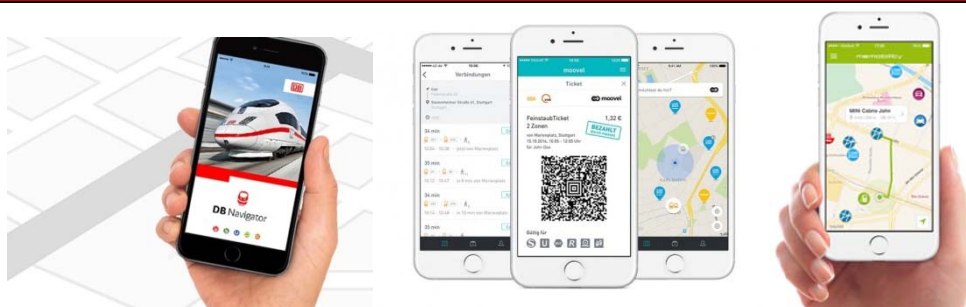
On Demand Verkehr (Umsetzungsbeispiele door2door / ioki)



Produkt u. Aufgabe	■ 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. Ergänzung zum bestehenden Fahrplanangebot. ■ Beispiel Wittlich – ioki (Rheinland-Pfalz): Vorerst Bedienung zwischen Haltestellen im Stadtgebiet, langfristig Umstellung auf Tür-zu-Tür Bedienung. Zubringer zum SPNV, Mobilitätsdienstleistung inkl. Fahrzeuge erfolgt durch ioki
Hintergrund	■ 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 von door2door bzw. der Deutschen Bahn AG ■ Kleinbusse ■ Qualifiziertes 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 der Möglichkeit 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

12.4 Mobiles Münsterland – Das Münsterland als Erprobungsraum innovativer Mobilitätsangebote

Mit Übergabe des Förderbescheides am 28.06.2018 zum „Mobilen Münsterland“ von Minister 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.

Durch die Förderkulisse werden im Untersuchungsraum Münsterland Möglichkeiten durch ein Baukastensystem für Bus, Schiene und Ergänzungsverkehre geschaffen. Dazu gehören Projekte aus den Kapiteln 12.1 bis 12.3 als auch weitergehende Ideen, die noch entwickelt werden. Einige der Projekte sind bereits in der Praxis erprobt, andere Mobilitätsideen werden individuell auf die Gegebenheiten vor Ort zugeschnitten.

Erste Projekte, wie im Steckbrief „MobilitätsApp“ dargestellt, befinden sich mit der zum 28.06.2018 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.

Die Vorlage des ZVM zum Mobilitätskonzept „Mobiles Münsterland“ ist zur Information in den Anlagenband I aufgenommen worden.