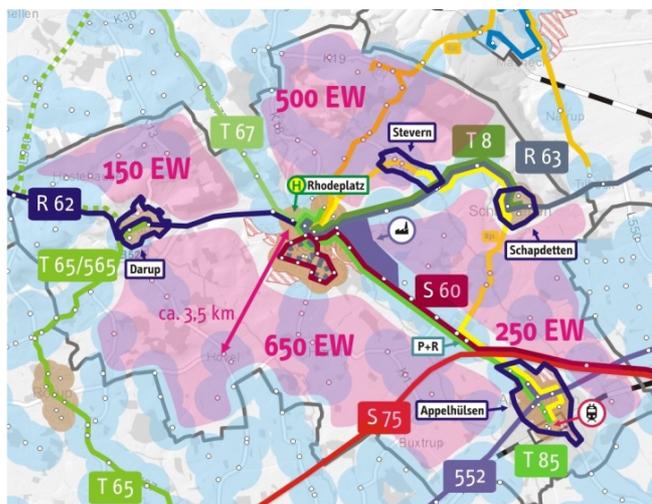
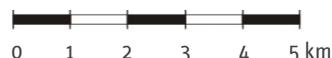


## Gemeinde Nottuln



### Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Haltepunkt Appelhülsen Bahnhof aus dem Gemeindegebiet



### relevante Strukturdaten

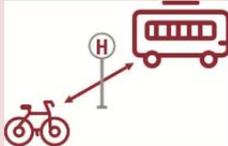
- Gemeinde Nottuln Einwohner: ca. 19.400 (ca. 226 EW/km<sup>2</sup>)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:  
Bereich Nord: ca. 150 (ca. 24 EW/km<sup>2</sup>) + 500 (ca. 39 EW/km<sup>2</sup>);  
Bereich Süd: ca. 250 (ca. 21 EW/km<sup>2</sup>) + 650 (ca. 27 EW/km<sup>2</sup>)
- Höhenzug angrenzend an Havixbeck (Baumberge)
- Stadtteilauto (Carsharing) seit September 2016 im Ortsteil Appelhülsen
- Park+Ride-Platz an der B525/A43
- SPNV-Haltepunkt Appelhülsen Bahnhof
- größere Arbeitsplatzstandorte:  
Gewerbegebiet Beisenbusch (Haltestelle Industriegebiet bis ca. 900 m Entfernung)

### ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linie 561, 562, 565, 566, 677, 680, 681, 682, 684, 685, 688 jeweils mit Einzelfahrten an Schultagen von Mo-Fr
- TaxiBus Linie T67 im T60/T180 von Mo-Fr, im T120 am Sa
- TaxiBus Linie T85 im T60 von Mo- Sa, im T120 am So+Fei
- BürgerBusse B31, B32 im T180 von Mo-Fr
- BürgerBus B61 Billerbeck – Nottuln im T60 von Mo-Fr

### Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

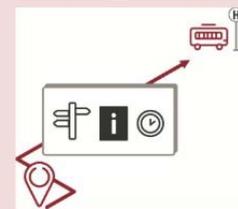
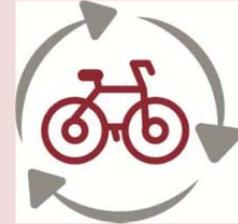
- Maßnahmenpaket ML-I.b (R63): Ausweiten des Fahrplanangebotes am Wochenende entlang der Achse Nottuln – Münster
- Maßnahmenpaket ML-I.f (R62): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Coesfeld – Nottuln
- Maßnahmenpaket ML-I.j (T65): Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Nottuln – Dülmen außerhalb des Schienekorridors (Führung über Nottuln-Darup und Dülmen-Buldern)
- Maßnahme ML-III (R63): Angebotsverbesserung auf der Linie R63 Nottuln – Münster im Spätverkehr
- Maßnahme ML-IV (T85): Schaffen eines bedarfsgesteuerten Grundangebotes zwischen Nottuln und Senden
- Maßnahme ML-V (S60): Verlängerung einzelner Fahrten der SchnellBus-Linie S60 bis in den Ortsteil Darup

<b>Gemeinde Nottuln</b>	
<b>Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)</b>	
<p>Vorzugsvariante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ räumliche und zeitliche Ausweitung des Angebotes (weitere Fahrzeug erforderlich)</li> </ul>	
<p>Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der BürgerBus-Ausdehnung):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen</li> </ul>	
<p>Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichten eines ServiceBusses/ Einkaufsbusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Nottuln als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ (schrittweiser) Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am ZOB (Haltestelle Rhodeplatz) zu einer Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)</li> <li>• in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes</li> <li>• Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge</li> <li>• ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information)</li> </ul> </li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Appelhülsen :             <ul style="list-style-type: none"> <li>• in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes</li> <li>• Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge</li> </ul> </li> <li>■ Einrichten einer hochwertigen Fahrradabstellanlage am Park+Ride-Platz (Haltestelle P&amp;R-Platz) an der B525/A43 (witterungsgeschützt und abschließbar)             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge am Park+Ride-Platz</li> </ul> </li> <li>■ Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (z. B. Haltestelle Abzw. Stevern; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)</li> </ul>	

## Gemeinde Nottuln

### Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahräder“) an der Haltestelle „Am Hangenfeld“ zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes
- Flankierung:
  - Werbung für Abfahrtsmonitore mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV in den Betrieben



## 9.1 SPNV-Angebot und –Infrastruktur

Auf der Grundlage der Nahverkehrspläne der NWL-Mitgliedsverbände [Zweckverbände SPNV Ruhr Lippe (ZRL), Münsterland (ZVM), Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL), Paderborn-Höxter (NPH) und Westfalen-Süd (ZWS)] ist im Oktober 2011 der erste Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr in der gesamten Region Westfalen-Lippe erstellt worden. Formuliert werden die gemeinsamen Anforderungen an das Fahrplanangebot, die Infrastruktur und weitere Qualitätsaspekte für ein integriertes und zukunftsorientiertes SPNV-System in Westfalen-Lippe.

Im Kreis Coesfeld ist der SPNV mit den Angeboten auf insgesamt zwei RegionalExpress-Linien und vier RegionalBahn-Linien eine wesentliche Grundlage des gesamten Systems des öffentlichen Verkehrs. Zahlreiche Buslinien sind an Verknüpfungspunkten auf den SPNV ausgerichtet.

## 9.2 Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung wird nachfolgend im Detail beschrieben. Zunächst erfolgt ein kurzer Überblick über die Schwerpunkte, die im Nahverkehrsplan für dieses Handlungsfeld gesetzt werden. Anschließend werden die einzelnen Maßnahmen linienbezogen dargestellt.

Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden. Die Prüfaufträge beziehen sich auf Untersuchungsgegenstände im Verkehrsraum des Kreises Coesfeld, aber auch auf Relationen in die benachbarten Verkehrsräume.

■ **Tabelle 51: Maßnahmenübersicht Kreis Coesfeld**

Kürzel	Maßnahmen
Maßnahmenpaket ML-I: Ausweiten des Bedienungsangebotes verschiedener Linien zur vollständigen Erfüllung der Anforderungen aus dem Anforderungsprofil	
ML-I.a	S90/92: Moderate Ausweitung des Angebotes im Abendverkehr
ML-I.b	R63: Ausweiten des Fahrtenangebotes am Wochenende entlang der Achse Nottuln – Münster
ML-I.c	Linie 580: Ausbau des Fahrplanangebotes entlang der Achse Coesfeld – Dülmen außerhalb des Schienekorridors
ML-I.d	S91: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Datteln – Olfen – Lüdinghausen
ML-I.e	R53: Ausweiten des Fahrtenangebotes abends und am Wochenende in der Relation Lüdinghausen – Nordkirchen

ML-I.f	R62: Moderater Ausbau des Angebotes in zeitlichen Randlagen in der Relation Coesfeld – Nottuln
ML-I.g	R81: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Coesfeld – Rosendahl – Burgsteinfurt
ML-I.h	R64: : Moderater Ausbau des Angebotes in zeitlichen Randlagen in der Relation Havixbeck – Münster, insbesondere für den Bereich Hohenholte
ML-I.i	T54: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lüdinghausen – Ascheberg – Drensteinfurt
ML-I.j	T65: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Nottuln – Dülmen außerhalb des Schienekorridors
ML-I.k	Linie 589: Moderate Angebotsergänzung
Maßnahmenpaket ML-II: Verbesserung der Anbindung des Südkreises Coesfeld an das nördliche Ruhrgebiet	
ML-II.1	S91: Einrichten von ExpressBus-Fahrten im Abschnitt Lüdinghausen – Olfen – Datteln
PL-I	Prüfauftrag: Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen – Haltern am See (Projekt „Südtangente“)
ML-II.2	(Teil-)Umstellung der TaxiBus-Linie T55 (Werne – Ascheberg, Herbern - Capelle, Bf) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf
ML-II.3	(Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T52 (Selm – Nordkirchen – Südkirchen – Werne) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf
ML-II.4	(Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T57 (Olfen – Selm, Bf) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf
ML-III	Schaffen eines bedarfsgesteuerten Grundangebotes zwischen Nottuln und Senden
ML-IV	Einrichten von DirektBus-Fahrten im Abschnitt Nottuln-Darup – Nottuln – Münster
ML-V	Anbindung der Burg Hülshoff
ML-VI	Ausweiten des Fietsenbus-Angebotes

- Karte 11a: Maßnahmen und Prüfaufträge – Maßnahmenpaket ML-I
- Karte 11b: Maßnahmen und Prüfaufträge – ML-II bis ML-VII und PL-I bis PL-VI

### Ausbau des Verkehrsangebotes zur Verbesserung der Bedienungsqualität

Im Rahmen der Angebotsanalyse (vgl. Kapitel 7.2) wurden für einige Verbindungen im Kreis Defizite bei der Bedienungsqualität festgestellt. Defizite bestehen insbesondere an Wochenenden sowie im Früh- und Spätverkehr. Diese resultieren im Wesentlichen aus der Auswei-

zung der Verkehrszeiten im Anforderungsprofil infolge des in den letzten Jahren geänderten Mobilitätsverhaltens (Grundlage für die Bewertung des heutigen Angebote; vgl. Kapitel 6.3.3). Das Ausweiten des Bedienungsangebotes entlang verschiedener Korridore im Kreisgebiet zur nachfragegerechten Erfüllung des Anforderungsprofils (Maßnahmenpaket I) nimmt aus diesem Grund einen großen Raum im Entwicklungskonzept ein.

## 9.2.1 Maßnahmenbeschreibung

ML-I	<b>Maßnahmenpaket: Ausweiten des Bedienungsangebotes verschiedener Linien zur vollständigen Erfüllung der Anforderungen aus dem Anforderungsprofil</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweiten des Angebotes entlang verschiedener Korridore zur vollständigen Erfüllung des Anforderungsprofils.</li> <li>• punktuell Auffüllen des heutigen Angebotes mit einzelnen Fahrtenpaaren</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Behebung von Defiziten, die bedingt durch das Ausweiten der heute im Kreis Coesfeld etablierten Verkehrszeiten auftreten.            → Anpassung des Bedienungsangebotes an die heutigen Lebensgewohnheiten und somit an die Nachfrage.</li> <li>• Verbesserung des Angebotes entlang verschiedener Bedienungskorridore</li> <li>• Maßnahmen zur Stärkung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs (z. B. Anpassen der Zeiten an die Ladenöffnungszeiten samstags)</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b>            ZVM Bus, Kreis Coesfeld, kreisangehörige Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, ggf. Nachbar-Aufgabenträger</p>	
<p><b>Anmerkung:</b>            Die im Rahmen der Nahverkehrsplanung durchgeführte Bürgerbeteiligung zeigt den Bedarf für eine Ausweitung und Verdichtung des Angebotes in den Tagesrandlagen deutlich auf. Eine Vielzahl der Nennungen spricht sich dafür aus, das Angebot über die „klassischen“ Verkehrszeiten hinaus weiter auszuweiten, um so den heutigen Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung auch im ÖPNV weiter gerecht zu werden.</p>	

<b>ML-I.a</b>	<b>Linie S90/92: Moderate Ausweitung des Angebotes im Abendverkehr</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie S90/92 zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Achse</b>“ <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: ein Fahrtenpaar zwischen 21 und 22 Uhr</li> <li>○ Samstag: eine Fahrt in Richtung Münster zwischen 19 und 20 Uhr</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 19.500 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) für gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 13.000 Mehrkilometer im Jahr]</li> </ul>	
<b>ML-I.b</b>	<b>Linie R63: Ausweiten des Fahrplanangebotes am Wochenende entlang der Achse Nottuln – Münster</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anforderungen an die Bedienungsqualität gemäß Anforderungsprofil NVP (Kapitel 6.3.5) werden insbesondere an Sonn- und Feiertagen deutlich unterschritten (Anforderung: 60-Minuten-Takt, Status Quo 120-Minuten-Takt)</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R63 zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Achse</b>“: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Samstag: ein Fahrtenpaar zwischen 17 und 18 Uhr sowie eine zusätzliche Fahrt in Richtung Münster zwischen 19 und 20 Uhr</li> <li>○ Sonn-/ Feiertage: Verdichten des Angebotes von einem 120-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mehraufwand gesamt:</b> <b>ca. + 21.000 Fahrplankilometer im Jahr</b> [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 8.500 Fahrplankilometer]</li> </ul> <p>Einzeldarstellung der Leistungsentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Samstag: ca. + 3.700 Fahrplankilometer im Jahr (gesamte Strecke) [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 1.500 Fahrplankilometer]</li> <li>○ Sonn-/ Feiertag: ca. + 17.000 zusätzliche Kilometer im Jahr für die gesamte Strecke [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 7.000 Fahrplankilometer im Jahr]</li> </ul>	
<b>ML-I.c</b>	<b>Linie 580: Ausbau des Fahrplanangebotes entlang der Achse Coesfeld – Dülmen außerhalb des Schienekorridors</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie 580 zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Achse</b>“ (Schaffen eines etwa stündlichen Angebotes auf der Linie 580 als Ergänzung zum SPNV): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: sieben Fahrten (+zwei weitere Fahrten in den Ferien) in Richtung Dülmen und fünf (+drei weitere Fahrten in den Ferien) Fahrten in Richtung Coesfeld</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Ergänzender Prüfauftrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfen der Möglichkeiten einer Angebotsentzerrung der Fahrten der Linie 580 und dem SPNV, insbesondere in Richtung Dülmen, zur Schaffung eines etwa halbstündlichen Angebotes in der HVZ. In diesem Zuge prüfen einer möglichen Optimierung der Anschlusssituation an den RE42</li> </ul>	

<p>Richtung Münster bzw. Ruhrgebiet. Hierzu erfolgt eine Abstimmung mit dem bedienenden Verkehrsunternehmen.</p> <p>➔ Weitere Prüfansätze zur Linie 580: vgl. Planungsprojekt Linie 580 zur Anbindung von Merfeld, (und ggf. weiterer Ortsteile von Dülmen)</p>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• s. o.</li> <li>• Ziel: Schaffen eines etwa stündlichen Angebotes zwischen den zentralen Bereichen der beiden Städte Coesfeld und Dülmen sowie regelmäßige Erschließung der Siedlungsbereiche entlang der Strecke und Anbindung an die Zentren Coesfeld und Dülmen</li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 72.000 Mehrkilometer im Jahr</li> </ul>	
<b>ML-I.d</b>	<b>Linie S91: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Datteln – Olfen – Lüdinghausen</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie S91 zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Hauptverbindung</b>“: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: ein Fahrtenpaar zwischen 21 und 22 Uhr sowie ein Fahrtenpaar zwischen Lüdinghausen und Olfen gegen 05 Uhr</li> <li>○ Samstag: ein Fahrtenpaar etwa zwischen 19 und 20 Uhr sowie eine Fahrt zwischen Olfen und Datteln und eine Fahrt in Gegenrichtung zwischen Lüdinghausen und Olfen gegen 06 Uhr am Vormittag</li> <li>○ Sonn-/ Feiertage: eine Fahrt aus Richtung Datteln zwischen 19 und 20 Uhr (sowie ggf. zeitliche Verschiebung der ersten Fahrt in Richtung Datteln); Beginn der Fahrt 09:07 Uhr ab Olfen Richtung Lüdinghausen bereits in Datteln, Beginn der Fahrt 10:21 Uhr ab Olfen Richtung Datteln bereits in Lüdinghausen</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand Montag bis Freitag: ca. + 16.500 Fahrplan-Kilometer im Jahr für gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 13.700 Fahrplan-Kilometer im Jahr]</li> <li>• Mehraufwand Samstag und Sonn-/ Feiertag: : ca. + 1.200 TaxiBus-Kilometer im Jahr für gesamte Linie (Fahrplankilometer; Annahme: Abrufgrad 20 %) [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 900 TaxiBus-Kilometer im Jahr]</li> </ul>	
<p><b>Anmerkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ggf. zeitliche Verlagerung der Fahrten der Linie S91; vgl. „Ergänzender Prüfauftrag“ Linie S90/92</li> </ul>	
<b>ML-I.e</b>	<b>Linie R53: Ausweiten des Fahrplanangebotes abends und am Wochenende in der Relation Lüdinghausen – Nordkirchen</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R53 zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Hauptverbindung</b>“ <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: eine Fahrt gegen 05 Uhr sowie eine Fahrt nach 21 Uhr in Richtung Lüdinghausen und zwei Fahrten am Abend in Richtung Nordkirchen</li> <li>○ Samstag: zwei Fahrten ab 18 Uhr (davon eine nach 20 Uhr) in Richtung Nordkirchen</li> <li>○ Sonn-/ Feiertag: ein Fahrtenpaar am Vormittag zwischen 09 und 10 Uhr und eine Fahrt zwi-</li> </ul> </li> </ul>	

schen 19 und 20 Uhr in Richtung Nordkirchen	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 22.000 Fahrplankilometer im Jahr</li> </ul>	
<b>ML-I.f</b>	<b>Linie R62: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Coesfeld – Nottuln</b>
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R62 zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Hauptverbindung</b>“ <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: ein Fahrtenpaar gegen 05 Uhr, eine Fahrt zwischen 21 und 22 Uhr in Richtung Coesfeld</li> <li>○ Samstag: eine Fahrt zwischen 13 und 15 Uhr in Richtung Nottuln und Verlängerung der Fahrt um 16 Uhr ab Darup bis Coesfeld</li> <li>○ Sonn-/ Feiertag: eine Fahrt zwischen 09 und 10 Uhr in Richtung Coesfeld</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 14.000 Fahrplankilometer im Jahr</li> </ul>	
<b>ML-I.g</b>	<b>Linie R81: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Coesfeld – Rosendahl – Burgsteinfurt</b>
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R81 zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Hauptverbindung</b>“ <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: zusätzlich ein Fahrtenpaar im Spätverkehr</li> <li>○ Samstag: ein Fahrtenpaar am Vormittag sowie zwei Fahrten in Richtung Coesfeld und eine Fahrt in Richtung Rosendahl – Burgsteinfurt am Nachmittag zwischen 14 und 17 bzw. 18 Uhr</li> <li>○ Sonn-/ Feiertag: zwei Fahrtenpaare am Vormittag und eine Fahrt aus Richtung Burgsteinfurt – Rosendahl gegen 20 Uhr</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 37.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) für die gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 22.000 Fahrplankilometer im Jahr]</li> </ul>	
<b>ML-I.h</b>	<b>Linie R64: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Havixbeck – Münster, insbesondere für den Bereich Hohenholte</b>
<b>Optionaler Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten von Zusatzfahrten zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Hauptverbindung</b>“: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: eine Fahrt zwischen 21 und 22 Uhr aus Richtung Münster</li> <li>○ Samstag: ein Fahrtenpaar vor 8 Uhr</li> <li>○ Option: Sonn-/ Feiertag: erste Abfahrt in Richtung Münster gegen 10:30 Uhr, ggf. Einrichten einer früheren Abfahrt</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 9.000 Fahrplankilometer im Jahr (bei Ergänzen einer zusätzlichen Abfahrt am Sonntagvormittag ca. 11.000 Mehrkilometer im Jahr) für die gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 5.000 Fahrplankilometer im Jahr (bei Ergänzen einer zusätzlichen Abfahrt am Sonntagvormittag ca. 6.000 Fahrplankilometer im Jahr)]</li> </ul>	

<b>ML-I.i</b>	<b>Linie T54: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lüdinghausen – Ascheberg – Drensteinfurt</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie T54 zur Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie <b>„Grundverbindung“</b> (in den Ferien als bedarfsgesteuerter TaxiBus):             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: 4 Fahrtenpaare sowie eine Fahrt nach 20 Uhr aus Richtung Drensteinfurt (SPNV-Abbringer)</li> <li>○ Samstag: 2 Fahrten in Richtung Drensteinfurt und 3 Fahrten aus Richtung Drensteinfurt (jeweils in Ausrichtung auf den SPNV)</li> </ul> </li> </ul> <p>→ Weitere Prüfansätze zur Linie T54: vgl. Maßnahmenentwurf II.1 T54/545</p>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand Montag bis Freitag (Schultage): ca. +38.000 Fahrplan-Kilometer im Jahr für gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 30.000 Fahrplan-Kilometer im Jahr]</li> <li>• Mehraufwand Montag bis Freitag (Ferien) und Samstag: ca. + 7.000 TaxiBus-Kilometer im Jahr für gesamte Linie (Fahrplankilometer; Annahme: Abrufgrad 40 %) [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 5.500 TaxiBus-Kilometer im Jahr]</li> </ul>	
<b>ML-I.j</b>	<b>Linie T65: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Nottuln – Dülmen außerhalb des Schienenkorridors (Führung über Nottuln-Darup und Dülmen-Buldern)</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher TaxiBus-Fahrten auf der Linie T65 zur nachfrageorientierten Verbesserung des Bedienungsangebotes zwischen Nottuln und Dülmen (Innenstadt) (Ansatz: Bedienungsangebot entsprechend Anforderungsprofil Kategorie <b>„Grundverbindung“</b>):             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: fünf Fahrtenpaare (HVZ und Spätverkehr)</li> <li>○ Samstag: zwei Fahrtenpaare</li> </ul> </li> <li>• Aufgrund der vergleichsweise hohen Abrufquote der Taxibus-Linie (&gt; 75 %) wird zusätzlich die Umstellung (ggf. einzelner Fahrten) auf festbedienten Linienverkehr angeregt. Hierzu findet eine Abstimmung mit dem bedienenden Verkehrsunternehmen statt.</li> </ul> <p>→ Weiterer Prüfansatz zur Linie T65: vgl. Prüfauftrag PL-VIII.</p>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• s. o.</li> <li>• verbesserte Anbindung von Dülmen Rorup (annähernd 3.000 Einwohner werden außerhalb des Schülerverkehrs ausschließlich zweistündig im bedarfsgesteuerten TaxiBus-Verkehr bedient)</li> <li>• leichte Verbesserung der Anbindung aus dem zentralen Bereich von Dülmen an den Bahnhof</li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 38.000 zusätzliche Taxibus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad ca. 75 %)</li> </ul>	
<b>ML-I.k</b>	<b>Linie 589: Moderate Angebotsergänzung</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten von Zusatzfahrten zur <b>vollständigen Erfüllung</b> des Anforderungsprofils in der Kategorie <b>„Ergänzungsverbindung“</b>:</li> </ul>	

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

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

<b>ML-II.1</b>	<b>Maßnahme: Einrichten von ExpressBus-Fahrten im Abschnitt Lüdinghausen – Olfen – Datteln</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Die Gesamtsituation hat sich für die Städte Lüdinghausen und Olfen durch Einrichten der neuen durchgehenden SchnellBus-Linie S91 mit durchgehender Führung ab Münster bis ins nördliche Ruhrgebiet (Durchbindung S90/92 – S91 Münster – Senden – Lüdinghausen – Olfen – Datteln) seit Sommer 2017 insgesamt verbessert.</li> <li>● Auffällig ist jedoch die zeitintensive Führung der SchnellBus-Linie über den Lüdinghauser Stadtteil Seppenrade (→ Beibehalten der Linienführung der Linie R44 (alt)). Vor dem Hintergrund der vergleichsweise hohen Nachfrage, die die Linie aus dem Stadtteil generiert, erscheint die Linienführung aus heutiger Sicht jedoch sowohl verkehrlich als auch ökonomisch sinnvoll.</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Einrichten von einzelnen DirektBus-Fahrten mit gestraffter und schneller Linienführung zwischen Olfen und Lüdinghausen direkt über die Bundesstraße B235 zur Attraktivierung der Verbindung</li> <li>● Zeitliche Ausrichtung des Angebotes auf den Berufsverkehr (Ansatz: Einrichten von drei Fahrten am Morgen und drei Fahrten am Nachmittag)</li> <li>● Einrichten einer Haltestelle in der Olfener Straße (B235) im Gewerbegebiet in Lüdinghausen (während der Dauer der Probephase zunächst provisorisch)</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Stärken des Schnellbus-Charakters der Linie S91</li> <li>● Zeitersparnis zwischen Olfen und Lüdinghausen: ca. 7 Minuten je Richtung</li> </ul>	

<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mehraufwand: ca. + 29.000 Fahrplan-Kilometer im Jahr für gesamte Linie [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 21.000 Fahrplan-Kilometer im Jahr]</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Städte Lüdinghausen, Olfen und Datteln (Kreis Recklinghausen), Nachbar-Aufgabenträger Kreis Recklinghausen, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>mittelfristige Umsetzung (2019 – 2021)</p>	
<p><b>Anmerkung:</b></p> <p>Die Umsetzung ist zunächst als Testbetrieb für die Dauer von zwei Jahre angedacht.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stufe 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfen der Nachfrageentwicklung auf der S91 nach ausreichender Etablierungsphase im Hinblick auf eine mögliche Verdichtung des Angebotes auf einen 30-Minuten-Takt („echte“ Verlängerung der S90/92).</li> </ul> </li> <li>Bei positiver Nachfrageentwicklung prüfen einer Optimierung der Anbindung an das nördliche Ruhrgebiet, z. B. durch alternierende Führung der Linie S91: <ul style="list-style-type: none"> <li>ein Linienast wie heute über Seppenrade</li> <li>ein Linienast mit gestraffter Führung zwischen Olfen und Lüdinghausen direkt über die Bundesstraße</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Prüfauftrag:</b></p> <p><b>Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen – Haltern am See (Projekt „Südtangente“)</b></p>	
<p><b>Prüfansatz:</b> Vgl. Prüfauftrag PL-I in Kapitel 9.2.2</p>	
<p><b>ML-II.2</b></p>	<p><b>Maßnahme:</b></p> <p><b>(Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T55 (Werne – Ascheberg, Herbern – Capelle, Bf) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf</b></p>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Linie T55 in der Hauptverkehrszeit mit hohem Abrufgrad (Linie gesamt ~ 54 %)</li> <li>Die Anbindung des Ascheberger Stadtteils Herbern (&gt; 4.000 EW) erfolgt außerhalb des Schulverkehrs ausschließlich mit dem BürgerBus bzw. mit bedarfsgesteuerten TaxiBussen</li> <li>Aufwerten der Linie T55 in der HVZ und am Samstag <ul style="list-style-type: none"> <li>Montag bis Freitag: <ul style="list-style-type: none"> <li>Umstellung der Fahrten in der frühen HVZ zwischen 06 und 09 Uhr auf festbedienten Linienverkehr</li> <li>Einrichten eines zusätzlichen Fahrtenpaares abends zwischen 19 und 20 Uhr, im Gegenzug Auflassen von Fahrtenpaaren zu Zeiten, in denen der BürgerBus verkehrt (z. B. in der NVZ am Vormittag)</li> <li>Verlängerung der Fahrt 07:09 Uhr ab Capelle über Herbern bis weiter nach Werne</li> </ul> </li> <li>Samstag: Einrichten eines zusätzlichen Fahrtenpaares am späten Nachmittag</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vereinfachung der Zugangsvoraussetzungen zur Linie durch Umstellung auf festbedienten Linienbetrieb</li> <li>Schaffen eines zusätzlichen Angebotes in den frühen Abendstunden in Ausrichtung auf die sich</li> </ul>	

ändernde Nachfrage	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mehraufwand durch Verlängerung der Fahrt gegen 07 Uhr bis Werne: ca. + 2.900 Fahrplankilometer im Jahr</li> </ul>	
<b>Hinweis:</b>	
Zur abschließenden Bewertung ist die Auswertung fahrtenscharfer Nachfragedaten erforderlich.	
<b>Umsetzung:</b>	
Umsetzung nach Abwägung der Kosten und Nutzen	
<b>ML-II.3</b>	<b>Maßnahme:</b>
	<b>(Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T52 (Selm – Nordkirchen – Südkirchen – Werne) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf</b>
<b>Planungsansatz und Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Anbindung des Nordkirchener Stadtteils Südkirchen (~ 2.800 EW im zentralen Bereich) erfolgt außerhalb des Schulverkehrs ausschließlich mit dem BürgerBus bzw. mit bedarfsgesteuerten TaxiBussen.</li> <li>Linie T52 mit hohem Abrufgrad (&gt; 75 %).</li> <li>Umstellen der Fahrten in der frühen HVZ zwischen 06 und 09 Uhr auf festbedienten Linienverkehr zur Vereinfachung der Zugangsvoraussetzungen zur Linie in den nachfragestarken Zeiten.</li> <li>Mo-Fr: Verlängerung der Fahrt 07:24 Uhr ab Nordkirchen Schlosspark über Selm Bahnhof bis Selm Zentrum.</li> </ul>	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mehraufwand durch Verlängerung der Fahrt gegen 07:30 Uhr bis Selm: ca. + 2.400 Fahrplankilometer im Jahr</li> </ul>	
<b>Hinweis:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zur abschließenden Bewertung ist die Auswertung fahrtenscharfer Nachfragedaten erforderlich.</li> </ul>	
<b>Umsetzung:</b>	
mittelfristige Umsetzung (2019 – 2021)	
<b>ML-II.4</b>	<b>Maßnahme:</b>
	<b>(Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T57 (Olfen – Selm, Bf) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf</b>
<b>Planungsansatz und Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Linie T57 in der Hauptverkehrszeit mit hohem Abrufgrad (Linie gesamt ~ 54 %).</li> <li>Umstellen der Fahrten in der frühen HVZ zwischen 06 und 09 Uhr auf festbedienten Linienverkehr zur Vereinfachung der Zugangsvoraussetzungen zur Linie durch Umstellung auf festbedienten Linienbetrieb in den nachfragestarken Zeiten.</li> <li>Verlegen der ersten Abfahrt am Samstag vom Bahnhof Selm (gegen 08:30 Uhr) auf die frühen Abendstunden (z. B. gegen 18:30) in Ausrichtung auf den tatsächlichen Bedarf.</li> </ul>	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung annähernd leistungsneutral</li> </ul>	

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

<b>ML-III</b>	<b>Maßnahme: Schaffen eines bedarfsgesteuerten Grundangebotes zwischen Nottuln und Senden</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fehlendes Angebot zwischen Nottuln und Senden (Anforderung an die Bedienungsqualität gemäß Netzhierarchie des Kreises (Kapitel 6.3.5))</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung eines Grundangebotes für die Verbindung der benachbarten Zentren Nottuln und Senden mit bedarfsgesteuertem Angebot durch Verlängerung verschiedener Fahrten der Linie T85 von der derzeitigen Endhaltestelle Appelhülsen Bahnhof bis Senden Busbahnhof:       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ca. 5 Fahrtenpaare von Montag bis Freitag</li> <li>○ jeweils ca. 3 Fahrtenpaare am Samstag und an Sonn- und Feiertagen</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewährleistung eines Grundangebotes entlang der Relation entsprechend der Standards des Anforderungsprofils in der Kategorie „Ergänzungsverbindung“</li> <li>• „Nebeneffekt“: Anbinden von Senden an den Bahnhof Appelhülsen</li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 4.100 TaxiBus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad 20 %)</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b> ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Gemeinde Senden, Gemeinde Nottuln, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Umsetzung:</b> Umsetzung zum Fahrplanwechsel Winter 2019</p>	
<p><b>Hinweis:</b> Es ist zu berücksichtigen, dass der TaxiBus T85 zwischen Nottuln und Appelhülsen zwischenzeitlich (zum Januar 2019) in die StadtBus-Linie C85 mit Festbedienung umgewandelt wurde. Daher empfiehlt sich für die angedachte Verlängerung zwischen Appelhülsen, Bahnhof und Senden, Busbahnhof die Einrichtung eines TaxiBus Verkehrs, welcher an dem Fahrplan der C85 ausgerichtet ist.</p>	

<b>ML-IV</b>	<b>Maßnahme: Einrichten von DirektBus-Fahrten im Abschnitt Nottuln-Darup – Nottuln – Münster</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der SchnellBus S60 bietet aufgrund der direkten Linienführung ab Appelhülsen P+R-Platz über die Autobahn A43 eine schnelle Anbindung an das Oberzentrum Münster. Die Linie endet heute in Nottuln im zentralen Bereich an der Haltestelle Rhodeplatz.</li> <li>• Es ist zu vermuten, dass sowohl aus dem westlich der Daruper Straße gelegenen Wohngebiet in Nottuln (&gt;2.000 EW) als auch aus dem Ortsteil Darup (ca. 2.000 EW) zusätzliche Nachfragepotenziale für den SchnellBus generiert werden können.</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlängerung der heute in Nottuln endenden DirektBus-Fahrten der SchnellBus-Linie S60 bis in den Ortsteil Darup (morgens in Lastrichtung Münster und am Nachmittag in Gegenrichtung).</li> <li>• Einrichtung einer weiteren Direktfahrt aus Richtung Münster sowie Anbieten der Direktfahrten auch am Freitagnachmittag und in den Ferien (vormittags).</li> <li>• partiell Straffen der Linienführung der S60 im Bereich Steinstraße in Nottuln Süd und direktere Führung der DirektBus-Fahrten über die Dülmener Straße → Stärkung des SchnellBus-Charakters</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten einer zusätzlichen Anbindung an Münster sowie Realisieren einer direkten Erreichbarkeit der Arbeitsplatzschwerpunkte entlang der Appelhülsener Straße in Nottuln mit einzelnen Fahrten im Berufsverkehr für Darup sowie das westlich der Daruper Straße gelegene Wohngebiet.</li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mehraufwand gesamt:</b> ca. + 19.000 Fahrplankilometer im Jahr [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 11.000 Fahrplankilometer im Jahr]</li> </ul> <p>Einzeldarstellung der Leistungsentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mehraufwand durch Verlängerung bis Darup sowie einer kürzeren Schleife: ca. + 3.500 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer) für gesamte Linie</li> <li>○ Mehraufwand durch Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt am Nachmittag aus Münster: ca. + 8.500 Fahrplankilometer im Jahr (gesamte Strecke) [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 4.500 Fahrplankilometer im Jahr]</li> <li>○ Mehraufwand durch Einrichtung der Direktfahrten am Freitagnachmittag sowie in den Ferien: ca. + 7.000 Fahrplankilometer im Jahr (gesamte Strecke) [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 3.000 Fahrplankilometer im Jahr]</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b> ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Gemeinde Nottuln, Stadt Coesfeld, Stadt Münster, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Umsetzung:</b> kurzfristige Umsetzung</p>	
<p><b>Anmerkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Umsetzung ist zunächst als Testbetrieb für die Dauer von zwei Jahren angedacht.</li> <li>• Stufe 2: Prüfen der Nachfrageentwicklung auf den DirektBus-Fahrten nach ausreichender Etablierungsphase. Bei positiver Nachfrageentwicklung Prüfen einer weiteren Optimierung der Anbindung durch Verlängerung weiterer Fahrten der S60 bis Darup. Voraussetzung für eine Realisierung der Verlängerung ist die dauerhafte Einkürzung der Schleifenfahrt im Bereich Steinstraße in Nottuln Süd.</li> </ul>	

**Ergänzender Hinweis:**

- Geprüft wurde außerdem das Straffen der Linienführung der S60 durch konsequentes und vollständiges Auflassen der Ringführung im zentralen Bereich von Nottuln zwischen den Haltestellen „Historischer Ortskern“ und „Rhodeplatz“. Ohne Ersatzbedienung sind jedoch bei Auflassen der Schleifenführung aus den südlich des Zentrums gelegenen Wohngebieten sehr weite Fußwege zum Erreichen einer ÖPNV-Haltestelle mit regelmäßigem Bedienungsangebot erforderlich (bis ca. 1,6 km). Da es sich bei den dann nicht mehr bedienten Haltestellen um die mit Ausnahmen der beiden zentralen Haltestellen „Historischer Ortskern“ und „Rhodeplatz“ nachfragestärksten Haltestellen im Stadtgebiet handelt (ca. 50 % der Nachfrage im Stadtgebiet, ca. 25 % der Gesamtnachfrage der Linie), sind bei Realisierung einer solchen Maßnahme Nachfragerückgänge in nicht unerheblichem Ausmaß wahrscheinlich.

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

ML-VI	Maßnahme: Ausweiten des Fietsenbus-Angebotes
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiträumige Radrouten tangieren den Linienverlauf der R81, so dass insbesondere entlang der Strecke Coesfeld – Rosendahl – Steinfurt (und im Weiteren ggf. auch unter Einbeziehung der Linie R80) Potenziale im Radtourismus für den ÖPNV gesehen werden:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Vechtetalroute (Rosendahl-Darfeld – Schöppingen – Metelen – Wettringen und weiter bis in die Niederlande)</li> <li>○ Europaradweg R1 (Teilstrecke „Nordrhein-Westfalen“)</li> <li>○ 100 Schlösser Route (durchzieht das gesamte Münsterland)</li> <li>○ Flusslandschaft AchterhoekWestmünsterland</li> </ul> </li> <li>• 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.</li> </ul>	

<p><b>Planungsansatz und Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbeziehen der Linie R81 in das Fietsen-/ FahrradBus-Konzept des Münsterlands und Ausstaten der Fahrzeuge im Sommerhalbjahr mit Fahrradanhängern (keine Ausweitung des Bedienungsangebotes).</li> <li>• Aufgreifen der vorhandenen Potenziale weitgehend ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand.</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b> ZVM Bus, Kreis Coesfeld, Verkehrsunternehmen</p>
<p><b>Umsetzung:</b> kurzfristige Umsetzung</p>

## 9.2.2 Beschreibung der Prüfaufträge

PL-I	<p><b>Prüfauftrag:</b> <b>Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen – Haltern am See (Projekt „Südtangente“)</b></p>
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <p><u>Verlängerung und Verknüpfung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlängerung der Linien T54 bis Lüdinghausen Busbahnhof und Verknüpfung der Linien T54 und 545.</li> <li>• Aufwerten der Linie 545 durch Einrichten von zusätzlichen Fahrten außerhalb des Schulverkehrs (ggf. als bedarfsgesteuerte TaxiBus-Fahrten).</li> <li>• Anpassung der Fahrplanzeiten der Linie 545 an die Linie T54 zur Schaffung eines Anschlusses am Busbahnhof in Lüdinghausen (Ziel: Durchbindung der entsprechenden Fahrten).</li> <li>• Im Weiteren Prüfen der Möglichkeiten zur Anpassungen der Fahrplanzeiten der Linien 545 und 272 (Kreis Recklinghausen) zur Schaffung eines optimierten Anschlusses im Halterner Stadtteil Hullern.</li> </ul> <p><u>Angebotsaufwertung durch Einrichten zusätzlicher Fahrten zur Erfüllung der Anforderungen einer „Ergänzungsverbindung“ entlang der Relation :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansatz Linie T54: vgl. Maßnahmenentwurf I.g.</li> <li>• 545: Einrichtung von zusätzlich jeweils drei Fahrtenpaaren (lastrichtungsbezogen) von Montag bis Freitag und Samstag.</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwerten des Angebots durch Einrichten zusätzlicher Fahrten zur Erfüllung der Anforderungen an die Bedienungsqualität einer „Ergänzungsverbindung“ entlang der Relation.</li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand durch Verlängerung der Linie T54 (Annahme für Standard „Grundverbindung“, vgl. Maßnahmenentwurf I.g) bis Lüdinghausen Busbahnhof und Einrichten des zusätzlichen Angebotes Linie 545 <b>gesamt:</b> Mehraufwand Montag bis Freitag (Schultage): <b>ca. + 23.000 Fahrplan-Kilometer im Jahr für gesamte Linie</b> [Linienabschnitt Kreis Coesfeld: ca. + 19.500 Fahrplan-Kilometer im Jahr] Mehraufwand Montag bis Freitag (Ferien) und Samstag: <b>ca. + 3.000 TaxiBus-Kilometer im Jahr für gesamte Linie</b> (Fahrplankilometer; Annahme: Abruf-</li> </ul>	

■ **Tabelle 52: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzept Handlungsfeld I**

<b>Maßnahme</b>	<b>Linienverkehr Bus</b> <b>Abschätzung Leistungsveränderungen</b> [Fahrplankilometer/ Jahr]	<b>Finanzwirksamkeit</b> [Euro]
ML-I.a (S90/92)	ca. 19.500	ca. 45.000
ML-I.b (R63)	ca. 21.000	ca. 48.000
ML-I.c (580)	ca. 72.000	ca. 166.000
ML-I.d (S91)	ca. 16.500 ca. 1.000 (TaxiBus)*	ca. 38.000 ca. 2.500
ML-I.e (R53)	ca. 22.000	ca. 51.000
ML-I.f (R62)	ca. 14.000	ca. 32.000
ML-I.g (R81)	ca. 37.000	ca. 85.000
ML-I.h (R64)	ca. 9.000 (max. 11.000)	ca. 21.000 (max. 25.000)
ML-I.i (T54)	ca. 38.000 ca. 7.000 (TaxiBus)*	ca. 87.000 ca. 17.000
ML-I.j (T65)	ca. 38.000 (TaxiBus)*	ca. 82.500
ML-I.k (589)	ca. 10.000 ca. 1.000 (TaxiBus)*	ca. 23.000 ca. 2.000
ML-II.1 (S91)	ca. 29.000	ca. 67.000
ML-II.2 (T55)	ca. 3.000	ca. 7.000
ML-II.3 (T52)	ca. 2.500	ca. 6.000
ML-II.4 (T57)	-	-
ML-III (T85)	ca. 4.000 (TaxiBus)*	ca. 10.000
ML-IV (S60/D60)	ca. 19.000	ca. 44.000
ML-V (T64)	ca. 3.000 (TaxiBus)*	ca. 8.500
ML-VI (R81)	-	-
<b>Summe Kreisgebiet</b>	<b>max. 315.000</b> <b>54.000 (TaxiBus)</b>	<b>ca. 847.000 Euro</b>

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