

Die Qualitätsstandards werden differenziert für die nachfolgenden

Themenfelder formuliert:

- **Verkehrstage und Verkehrszeiten**
- **Erschließungsqualität**
- **Bedienungsqualität**
- **Netz- und Fahrplangestaltung**
- **Verbindungsqualität und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln**
- **Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement**
- **Qualitätsanforderungen Haltestellen**
- **Qualitätsanforderungen an den Betrieb:**
 - **Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit**
 - **Fahrpersonal und soziale Standards**
 - **Fahrzeuge**
 - **Betriebs- und Störungsmanagement**
 - **Informationen und Betrieb**
 - **Marketing**
 - **Tarif**

Die Qualitätsstandards werden differenziert für die nachfolgenden Themenfelder formuliert:

- **Verkehrstage und Verkehrszeiten**
- **Erschließungsqualität**
- **Bedienungsqualität**
- **Netz- und Fahrplangestaltung**
- **Verbindungsqualität und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln**
- **Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement**
- **Qualitätsanforderungen Haltestellen**
- **Qualitätsanforderungen an den Betrieb:**
 - **Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit**
 - **Fahrpersonal und soziale Standards**
 - **Fahrzeuge**
 - **Betriebs- und Störungsmanagement**
 - **Informationen und Betrieb**
 - **Marketing**
 - **Tarif**

Die **Verkehrszeiten** definieren die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots für verschiedene Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage u.a. im Mobilitätsverhalten, Nutzerstruktur und Ladenöffnungszeiten bestimmt werden.

Die **Bedienungsqualität** legt die Angebotshäufigkeit und die Regelmäßigkeit fest. Hierzu wird eine Mindestbedienung für

- jede Netzkategorie,
- unterschieden nach Verkehrszeiten, definiert.

Verkehrszeiten und Bedienungsqualität

Verkehrszeiten

Verkehrstag	Zeitenster	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
	20:00 – 24:00 Uhr		
Sonn- und Feiertag	09:00 – 20:00 Uhr	SVZ	Schwachverkehrszeit
	00:00 – 09:00 Uhr	NaVZ	Nachtverkehrszeit
	20:00 – 24:00 Uhr		

*Eine Rückfahrt muss möglich sein

** Achsen bis 23:00 Uhr

Maßgebliche Weiterentwicklung der Verkehrszeiten infolge Veränderung des Mobilitätsverhaltens in den letzten Jahren



Verkehrszeiten und Bedienungsqualität

Netzhierarchie + Verkehrszeiten + Bedienungsangebot

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: 20:00 – 22:00 Uhr Sa: 06:00 – 08:00 Uhr Sa: 17:00 – 20:00 Uhr So: 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	

Anforderungen an die Erschließungsqualität

Mit zunehmender Entfernung zur nächsten Haltestelle wird die Nutzung des dort verkehrenden ÖPNV-Angebotes immer unattraktiver (körperlicher – und Zeitaufwand). Die **Erschließungsqualität** beschreibt die räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV.

Anforderungen an die Verbindungsqualität

Die **Verbindungsqualität** dient der Erzeugung einer hohen Qualität und Verlässlichkeit des ÖPNV-Angebots. Für möglichst optimale Wartezeiten werden Anforderungen für Umstiege zwischen Bus und Zug sowie zwischen Buslinien festgelegt.

Die Qualitätsstandards werden differenziert für die nachfolgenden Themenfelder formuliert:

- Verkehrstage und Verkehrszeiten
- Erschließungsqualität
- Bedienungsqualität
- Netz- und Fahrplangestaltung
- Verbindungsqualität und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement
- **Qualitätsanforderungen Haltestellen**
 - Qualitätsanforderungen an den Betrieb:
 - Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
 - Fahrpersonal und soziale Standards
 - **Fahrzeuge**
 - Betriebs- und Störungsmanagement
 - Informationen und Betrieb
 - Marketing
 - Tarif

Empfehlungen für die Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur

Beschreibt die Anforderungen an die Ausstattung der Haltestellen in den Themenfeldern **Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Sicherheit, Komfort und inter- und multimodale Verknüpfung**.
Entwicklung eines **Haltestellenkatalogs als Leitfaden für die Kommunen zur einheitlichen Gestaltung der Haltestellen im Kreis**.
Für die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind **grundsätzlich die Straßenbaulastträger oder von ihm beauftragte Dritte zuständig**.

Unterschiedliche Anforderungen nach Haltestellenkategorie

Kategorie I	Wichtige Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und zentrale Umsteigehaltestellen in den Zentren (zentrale Omnibusbahnhöfe) Bus/Bus, hohes Fahrgastaufkommen und hohe Zahl an Umsteigern
Kategorie II	Weitere Verknüpfungspunkte und Haltestellen mit, hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen und durchschnittlicher Umsteigebedeutung
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

Qualitätsanforderungen an Haltestellen

Haltestellenkatalog

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“

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Komfort, Kundenservice und Sauberkeit				
Witterungsschutz und Sitzgelegenheit für relevante Einstiegsrichtungen	■	■	■	1*
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle (wartender Fahrgast muss vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein; Fahrgastinformationen müssen lesbar sein)	■	■	■	1*
Abfallbehälter	■	■	■	○

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Fahrgastinformation				
Haltestellenmast/-schild	■	■	■	■
Haltestellenbezeichnung	■	■	■	■
Fahrplaninformationen an jedem Bussteig	■	■	■	■
Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig oder an einem zentralen Punkt inkl. Uhr	■	1	-	-
Umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (Fahrplan, Tarifinformationen, schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan)	■	1	1	-

Qualitätsanforderungen an Haltestellen

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
behindertengerechte Gestaltung/Barrierefreiheit				
Barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle	■	■	■	○*
Bushaltestellen in der Regel als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen gestalten, Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrtbarkeit	■	■	■	○*
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung (Bordhöhen: 18 cm)	■	■	■	-*
Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leistreifen)	■	■	■	-*
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
Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)	■	■	■	-

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
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 Auskrägung der Rampe)	■	■	■	-*
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	■	■	■	○
Barrierefreie Toiletten	○	-	-	-
Sicherheit				
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warmmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes)	■	■	○	-
Videoüberwachung/Videoschutz	■ ¹	○ ¹	-	-
Notruf/Telefon	■	○	-	-
Ausstattung inter- und multimodale Verknüpfung				
Fahrradabstellanlagen / Fahrradboxen und -käfige	■	■	- ¹	- ¹
Kurzzeitparkzonen	■	○	- ¹	-
Park-and-ride-Stellplätze	■	○	-	-
Carsharing-Stellplätze	■	○	-	-
Lademöglichkeiten Elektrofahrrad	- ¹	-	-	-
Fahrradverleihsystem	- ¹	-	-	-

Anforderungen an die Ausstattung von Fahrzeugen im Linienbetrieb

Beschreiben die Anforderungen an die **Ausstattung, den Zustand und das Erscheinungsbild** der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge im Kreisgebiet. **Komfort, Fahrgastinformation, Betrieb, Vertrieb, Emissionen, Barrierefreiheit und Sicherheit** spielen eine wichtige Rolle. Sie sind verbindliche zu erbringende Vorgaben für die im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen.

Fahrzeugkatalog

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

- erforderliche Ausstattung
 - anzustrebende Ausstattung
- | | | |
|---|---------------------------------|---|
| 1 | im Einzelfall zu prüfen | Kategorie I: SB – SchnellBus |
| - | nicht erforderliche Ausstattung | Kategorie II: RB – RegioBus |
| * | Bei Neuanschaffung erforderlich | Kategorie III: SR – Sonstige Regionallinien, Linien mit unregelmäßiger Bedienung |
| | | Kategorie IV: Fahrten mit exklusiver Bedienung im Schülerverkehr, Ergänzungsverkehre und Einsatzfahrten |

Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Fahrplansicherheit				
Das VU betreibt ein Kommunikationssystem zwischen Fahrzeugen und Leitstellen. Ein unternehmensübergreifender Informationsaustausch wird auf geeignete Weise sichergestellt.	■	■	■	■
Das VU unterstützt ein System, das Echtzeitdaten übermittelt. Unterschiedliche technische Lösungen sind denkbar. Eine Möglichkeit ist die Übermittlung der Daten an die EFA.	■	■	○	-
Fahrzeugspezifische Lichtsignalbeeinflussung	■	■	○	-
Die Fahrzeuge sind so motorisiert, dass sie den vorgegebenen Fahrplan einhalten können. Die gängigen Sicherheitssysteme sind vorhanden.	■	■	■	■
Fahrzeuge sind mit mindestens zwei Türen auszustatten; für Busse ab 10m Länge sind doppelbreite Türen (>1250 mm) erforderlich.	■	■	■	○
Doppeldecker-Busse im Linienverkehr haben zwei Treppen (ein Aufstieg und ein Abstieg)	■	■	■	■
Ein- und Ausstieg, Raumangebot				
Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge mit Knieeingangsfunktion	■	■	○	○
Kleinfahrzeuge als Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge	-	■	○	○
„Schwerbehindertensitzplätze“ müssen stufenfrei erreichbar sein und dürfen nicht auf Podesten angeordnet sein	■	■	○	○
Rampe an der Ausstiegstür (Tür 2)	■	■	○	○
Sonderfläche (mind. 900x300 mm) für mindestens zwei Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder oder Ähnliches, mit Klappsitzen	■	■	○	○
Anhängerkupplung für Fahrradanhänger	○	○	○	-

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Fahrtagsicherheit				
Reversereinrichtung an allen Türen	■	■	■	■
Mikrofon / Funkgerät / Telefon mit Freisprechrichtung	■	■	■	○
Guterreichbare Haltestangen- und Griffe in unterschiedlichen Höhen (Zwischen Vorder- und Mittelteil müssen mindestens auf einer Seite Haltestangen an den Querstreben angebracht sein) und in kontrastierender Farbe		■	■	■
Halteunschästen (auch für kleinere Menschen selbständig erreichbar)	■	■	■	■



Beispielhafte Darstellung – Quelle: www.mercedes-benz.de (Design Studio Chiaro)

Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Guterreichbare Haltebuschasten. Signalasten (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	■	■	■	■
Videoüberwachung	○	○	-	-
Fahrgastinformation				
Außenanzeige von Liniennummer und Fahrziel	■	■	■	■
Automatische Haltehellensanage	■	■	○	○
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	■	■	■	■
Fahrtkartenverkauf				
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	■	■	■	○

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Reisekomfort				
Klimaanlage	■	■*	○	○
12-m-Bus mind. 36 Sitze, 15-m-Bus und Gelenkbus mind. 54 Sitze, Doppeldecker mind. 80 Sitzplätze	■	■	○	○
Liniengerichte Bestuhlung mit ausreichend Festhaltmöglichkeiten. 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	■	■	■	■

Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Werbung auf dem Wagenkasten darf nur zu einem kleinen Teil die Fensterfläche miteinbeziehen. Falls Werbung auf den Fensterflächen vorgesehen ist, ist der Umfang der Beeinträchtigung vorab mit dem Auftraggeber abzustimmen.	■	■	■	■
Kostenloser Leseservice, Musik- und Radioprogramm mit Kopfhöreranschluss am Platz	○	-	-	-
Kostenloses WLAN	■	■	■	
Fest installierter Abfallbehälter	■	■	■	○
Emissionen				
Einhaltung der aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerten bei Neubeschaffung	■	■	○	○
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	■	■	■	■
Reinigung / Beschädigungen				
Die Fahrzeuge werden durch kontinuierliche Wartung und Pflege in dem Zustand gehalten, den sich die Fahrgäste wünschen. Falls ein Besein im Fahrzeug mitgeführt wird, ist der Bereich der ersten Sitzreihe oder auf der Gepäckablage unterzuziehen und nicht im Mehrzweckbereich.	■			■
Unfall- und Vandalismusschaden am Fahrzeug werden kurzfristig beseitigt.	■	■	■	■



Agenda

1. Einführung
2. Anforderungsprofil
 - i. Leitbild
 - ii. Netzhierarchie
 - iii. Qualitätsanforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV im Kreis
 - iv. Weitere Themen des Anforderungsprofils
3. **Ergebnisse Bestandsbewertung - Zusammenfassung**
4. Untersuchungskorridore und –strecken - Überblick
5. Schlusswort/ Wie geht es weiter?

Anwendung der Bedienungsstandards

- Erschließungsqualität – Zusammenfassung

- das **kreisweit ausgeprägte Netz von Produktlinien** (S- und R-Linien) erreicht in den Teilräumen mit nennenswerter Siedlungsdichte eine **weitgehend gute ÖPNV-Erschließung**
- **Erschließungslücken** konzentrieren sich meist auf die Randbereiche von Wohngebieten, einwohnerschwache Ortsteile und Siedlungsplätze außerhalb der geschlossenen Bebauung und abseits der regionalen Korridore **mit weniger als 200 Einwohnern**
 - **eigenständige** ÖPNV-Anbindung im regionalen Verkehr wirtschaftlich nicht darstellbar
 - Prüfen der Möglichkeiten mit alternativen / ergänzenden Mobilitätsangeboten

Anwendung der Bedienungsstandards

- Bedienungsqualität – Zusammenfassung

- **grundsätzlich gute bzw. den Qualitätsstandards entsprechende Bedienungsqualität auf den meisten Relationen innerhalb des Kreisgebietes**
 - das **kreisweit ausgeprägte Netz von Produktlinien (S- und R-Linien)** sichert im Zusammenspiel mit den SPNV-Achsen die insgesamt weitgehend gute ÖPNV-Bedienung im Kreis Coesfeld
- **weite Teile des Kreisgebietes verfügen an Werktagen tagesdurchgängig über ein Taktangebot, auf den meisten Relationen wird ein nahezu stündliches Angebot vorgehalten**
- **auch an Samstagen weitgehend Erfüllung der Anforderungen im Zusammenspiel Anforderungsprofil – Netzhierarchie**

Anwendung der Bedienungsstandards

- Bedienungsqualität – Zusammenfassung

- Defizite (bedingt durch **Ausweitung der Verkehrszeiten ggü. dem NVP 2005**, infolge Veränderung des Mobilitätsverhaltens in den letzten Jahren)
 - lediglich in den **zeitlichen Randlagen Mo-Fr abends nach 20:00 Uhr bzw. Sa nachmittags** werden die definierten Standards für die Bedienungsqualität häufig nicht erfüllt
 - an Sonn- und Feiertagen wird außerhalb der Schienenkorridore auch entlang der Achsen und Hauptverbindungen meist ein zweistündiges Angebot vorgehalten
- an Sonn- und Feiertagen außerhalb der Achsen und Hauptverbindungen meist nur einzelne Fahrtenpaare

Anwendung der Bedienungsstandards

- Verbindungsqualität – Zusammenfassung

- weitgehend Einhaltung der im Anforderungsprofil definierten Richtwerte für die Verbindungsqualität
- Defizite in der Anbindung außenliegender Bahnhöfe
 - Dülmen: mangelnde Verknüpfung zwischen Bus und Bahn (lange Wartezeiten)
 - Lüdinghausen: insbesondere in Richtung Dülmen mangelnde Verknüpfung zwischen Bus und Bahn
 - Billerbeck: mangelnde Verknüpfung zwischen Bus und Bahn (lange Wartezeiten) sowie mangelnde Anbindung (Verbindung tlw. nur mit langem Fußweg)
 - Ascheberg: fehlende Anbindung (Verbindung i.d.R. über Drensteinfurt Bf. bzw. Capelle Bf.)
- ausreichende Anbindung an das Oberzentrum **Münster**

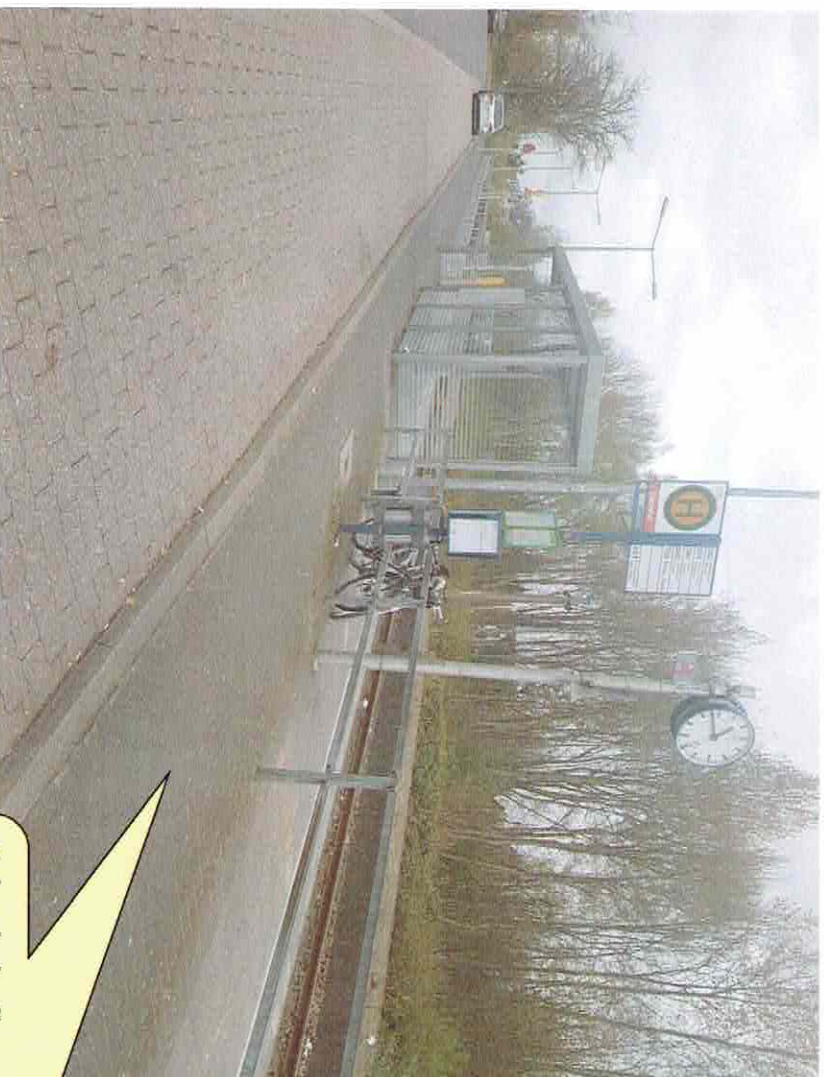
Anwendung der Bedienungsstandards

- Haltestelleninfrastruktur – Zusammenfassung

(die nachfolgenden Aussagen berücksichtigen eine Bewertung der wichtigsten Verknüpfungspunkte im Kreis Coesfeld; Basis: Ortsbesichtigung April 2017)

- Ausbaustandard der wichtigsten Verknüpfungspunkte im Kreis Coesfeld wird gutachterseits als **durchschnittlich** eingeschätzt
- dennoch wird der barrierefreie Ausbaustand vieler, auch nachfragestarker Haltestellen im Kreisgebiet als **verbesserungswürdig** eingeschätzt
- zwar verfügen viele der untersuchten Verknüpfungspunkte über einen niederflurgerechten Hochbordstein, taktile und visuelle Leitsysteme sind jedoch nur vereinzelt vorhanden

Ergebnisse Bestandsbewertung



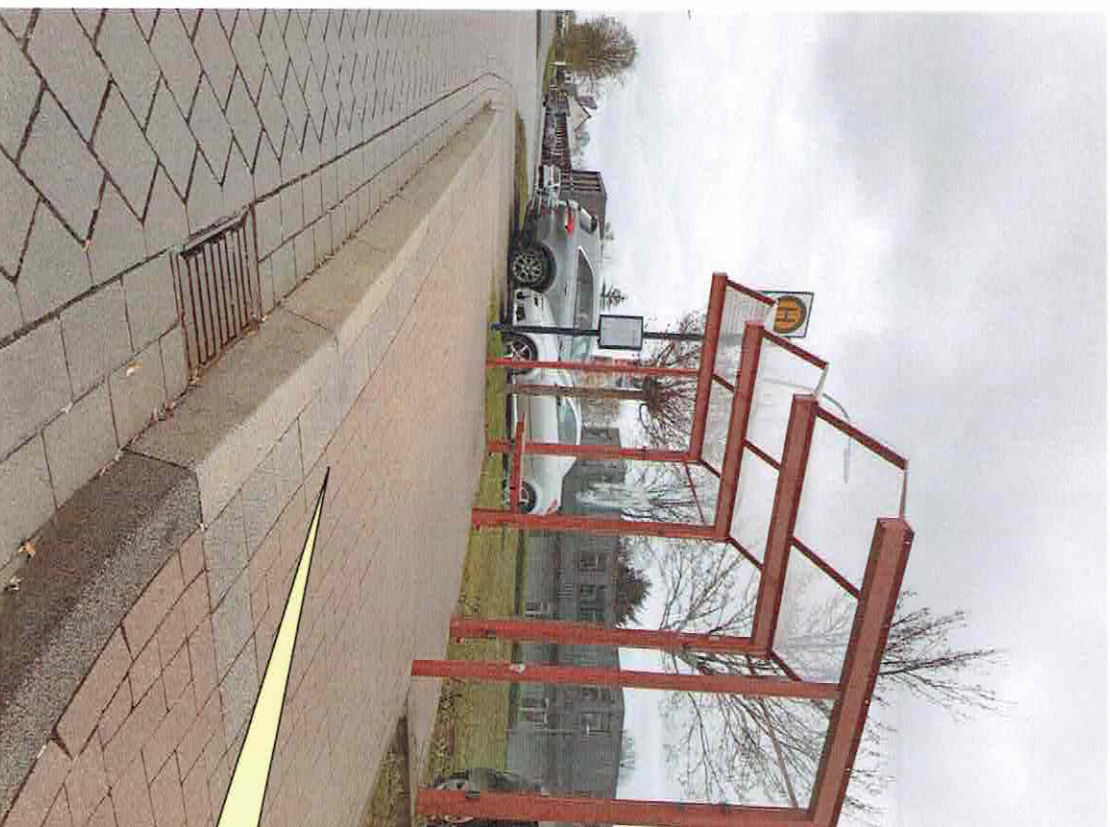
Kein niederflurigerer Hochbord
ermöglicht kein barrierefreien Zugang zum Fahrzeug
(Beispiel: Haltestelle Dülmen Bahnhof (*barrierefreier
Ausbau des oberen Bahnsteigs geplant*))

Ergebnisse Bestandsbewertung



Haltestelle mit Natursteinpflaster;
Spurrillenbildung kann mittel- bis langfristig spaltfreies Anfahren an der
Haltestellenkante behindern
(Beispiel: Haltestelle Coesfeld, Lambertikirche)

Ergebnisse Bestandsbewertung



Haltestelle **ohne taktiler Leitsystem** beeinträchtigt die Nutzbarkeit für Blinde und Sehbehinderte (Beispiel: Haltestelle Lüdinghausen Bahnhof)

Agenda

1. Einführung
2. Anforderungsprofil
 - i. Leitbild
 - ii. Netzhierarchie
 - iii. Qualitätsanforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV im Kreis
 - iv. Weitere Themen des Anforderungsprofils
3. Ergebnisse Bestandsbewertung - Zusammenfassung
4. **Untersuchungskorridore und -strecken - Überblick**
5. Schlusswort/ Wie geht es weiter?

Struktur des Nahverkehrsplans

Bausteine im NVP

**Klassischer Teilbaustein I:
Straßengebundener ÖPNV
+
Infrastruktur**

- Definition von Qualität und Quantität im Anforderungsprofil
- Analyse und Entwicklung
- Detaillierung in den Liniensteckbriefen

**Aus der Analyse von
Teilbaustein I abgeleitet**

**Ergänzender Teilbaustein II:
Alternative Mobilitätsangebote
(Bereiche, die vom regionalen
Linienverkehr nicht hinreichend
bedient werden können)**

- Erarbeitung von lokalen ÖPNV-ergänzenden Ansätzen im Entwicklungskonzept
- Aufzeigen von möglichen Organisationsformen und Betreibermodellen

Kreis Coesfeld Nahverkehrsplan

KARTE XX:
ÜBERSICHT ÜBER UNTERSUCHUNGSKORRIDORE UND -STRECKEN

LEGENDE

- B.1** Verbesserung der Bahnhofsanbindung
- A.1** Erfüllung des Anforderungsprofils
- K.1** Ausbau/ Koordinierung des Angebotes
- N.1** Prüfung Netzoptimierung
(z.B. Linienführung, Linienverlängerung)
- F.1** Einrichtung "Friesenbus"

- Mittelzentrum
- Grundzentrum



Bearbeitungsstand: Mai 2017

Kartengrundlage: Basisplan Kreis Coesfeld

Geographische Koordinaten: 52° 11' 30" N, 7° 45' 00" E

Kreis Coesfeld ist ein Teil des Regierungsbezirks Münster

© 2017 Verkehrsamt Kreis Coesfeld alle Rechte vorbehalten

Quellen: Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

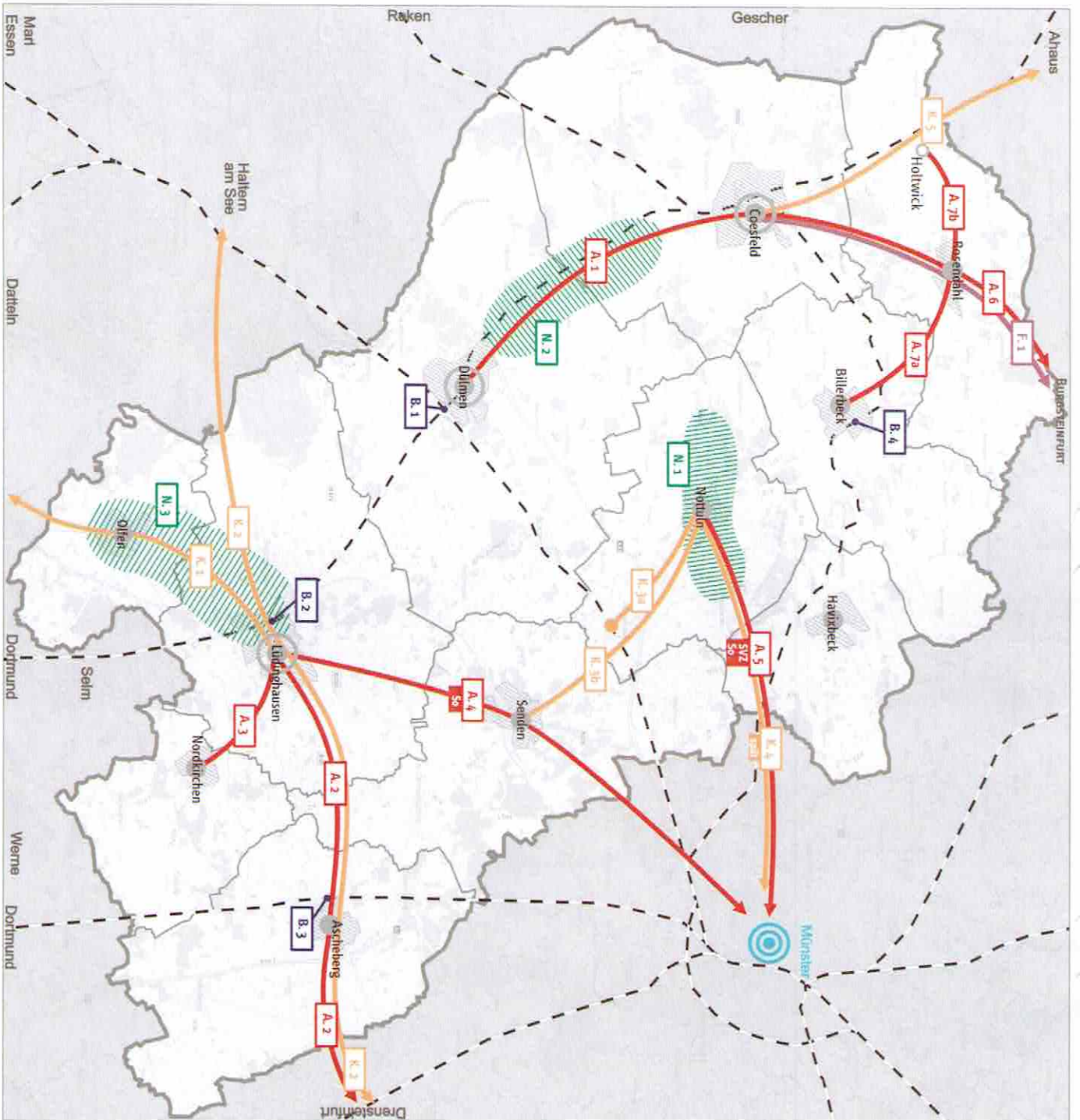
Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Verkehrsamt Kreis Bielefeld, Verkehrsamt Kreis Hamm

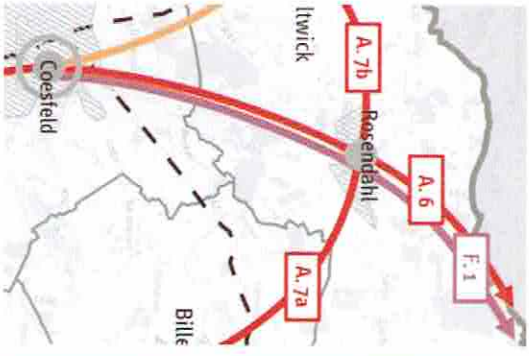


plan mobil

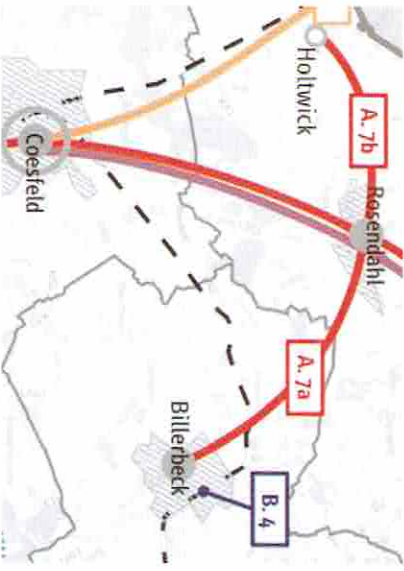


Matthias Schmechtig, Verkehrsamt Kreis Coesfeld, Münster

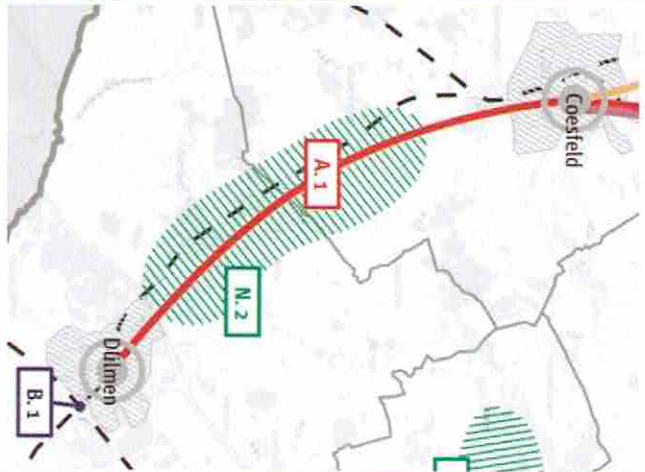
Untersuchungskorridore und -strecken

A.6/ F.1	Ausbau Linie R81
Untersuchungskorridor: Coesfeld – Rosendahl – Burgsteinfurt	
Untersuchungsschwerpunkte: • Aufwerten der Linie R81 durch Einrichten einzelner zusätzlicher Fahrtenpaare • Mo-Fr nach 20 Uhr, • samstags nach 14 Uhr und • sonn-/feiertags vor 12 Uhr • Einrichtung Fietsenbus im Freizeitverkehr entlang der Linienführung der R81 Coesfeld – Burgsteinfurt (und weiter wie R80 bis Rheine)	
	

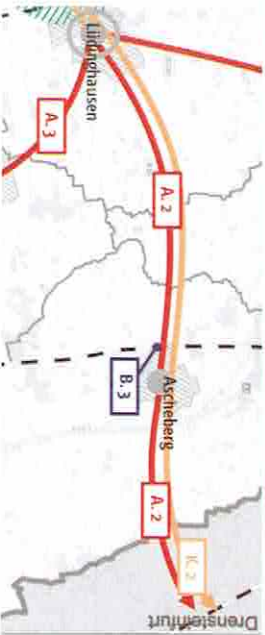
Untersuchungskorridore und -strecken

A.7a/A.7b	Strukturieren Linie 589
Untersuchungskorridor: Billerbeck – Rosendahl, Rosendahl – Holtwick Bf.	
	
Untersuchungsschwerpunkte: • ggf. Aufwerten der Linie 589 durch Einrichten einzelner zusätzlicher Fahrtenpaare • prüfen der Linienstruktur auf möglichen Anpassungsbedarf • Verbesserung der Anbindung an den SPNV am Bahnhof Billerbeck	

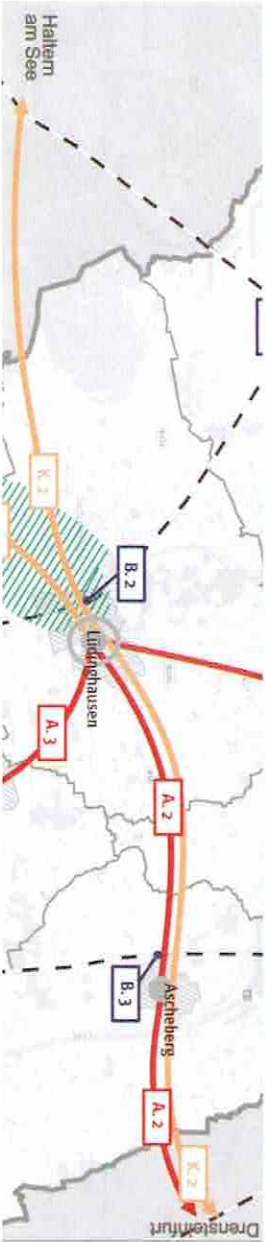
Untersuchungskorridore und -strecken

A.1 / N.2 / B.1	Ausbau Linie 580
Untersuchungskorridor: Coesfeld – Dülmen	
Untersuchungsschwerpunkte: • Schaffen eines stündlichen Angebotes zwischen den zentralen Bereichen der beiden Städte • Prüfen der Linienführung abseits des direkten Linienwegs (z.B. Erschließung Merfeld) • Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn am Bahnhof Dülmen → Bedarf für zentralen Umsteigepunkt in Dülmen ?	
	

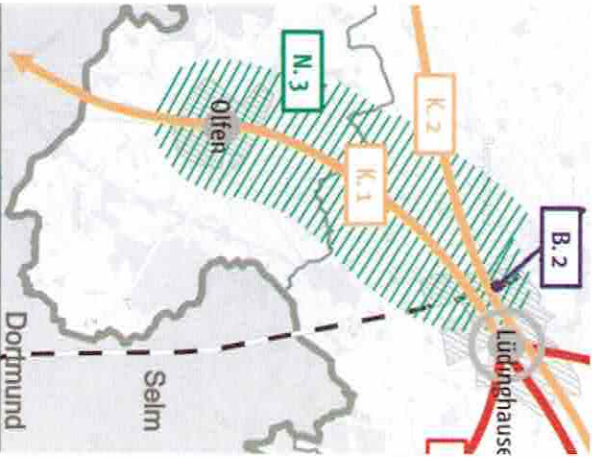
Untersuchungskorridore und -strecken

A.2/B.3	Ausbau Linie T54
Untersuchungskorridor: Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen	
	
Untersuchungsschwerpunkte: • Aufwerten des Angebotes der T54 Mo-Fr mindestens in der HVZ auf einen 60-Minuten-Takt • Ausweiten des Bedienungsangebotes am Samstag bis ca. 17 Uhr • Verbesserung der Anbindung an den SPNV am Bahnhof Ascheberg	

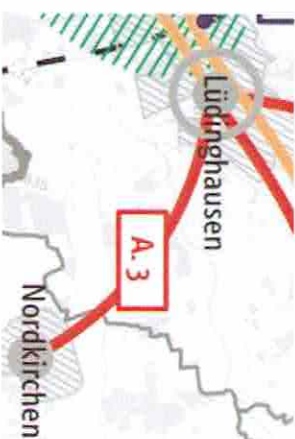
Untersuchungskorridore und -strecken

K.2	Verbindung Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdingh. – Haltern am See
Untersuchungskorridor: Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen – Haltern am See	
	
Untersuchungsschwerpunkte:	
• Schaffen einer durchgängigen Verbindung; mögliche Ansätze: • Aufwerten Linie T54 und Verlängern bis Lüdinghausen Busbahnhof • Aufwerten Linie 545, ggf. bedarfsgesteuert	
→ Prüfen der Verknüpfungsmöglichkeiten Lüdinghausen Busbahnhof und Haltern am See, Hullern	
→ enge Abstimmung Nachbar-AT Kreis Recklinghausen erforderlich	

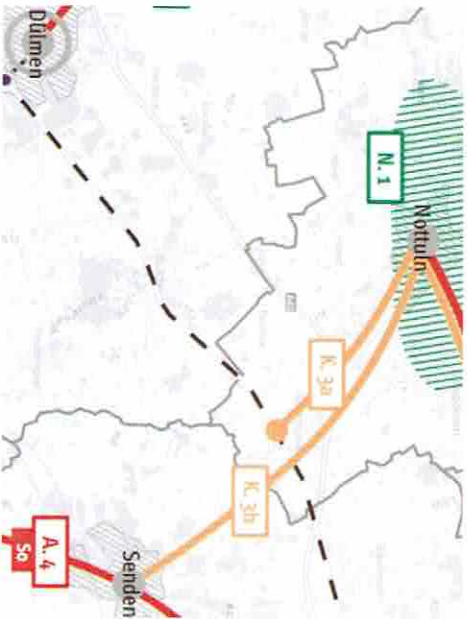
Untersuchungskorridore und -strecken

K.1/ B.2/ N.3	Anbindung nördliches Ruhrgebiet Verknüpfung Lüdinghausen Bahnhof
Untersuchungskorridor: Lüdinghausen Zentrum – Lüd. Bahnhof – Olfen – Datteln (nördliches Ruhrgebiet)	
• Verbesserung der Gesamtsituation durch neue, durchgehende SchnellBus-Linien Datteln – Olfen – Lüdinghausen – Senden – Münster ab Sommer 2017 Zusätzlich zu untersuchen: • Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn am Bahnhof Lüdinghausen • Optional: • Straffen der neuen SchnellBus-Linie durch direkte Linienführung über die Bundesstraße • im Gegenzug verlängern der R53 bis Seppenrade	
	

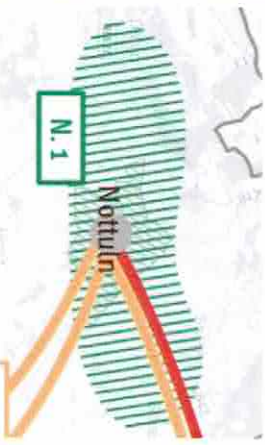
Untersuchungskorridore und -strecken

A.3		Ausbau Linie R53
Untersuchungsstrecke: Lüdinghausen – Nordkirchen		
Untersuchungsschwerpunkte:		
• Aufwerten der Linie R53 durch Einrichten einzelner zusätzlicher Fahrtenpaare Mo-Fr nach 19 Uhr sowie samstags nach 16 Uhr		

Untersuchungskorridore und -strecken

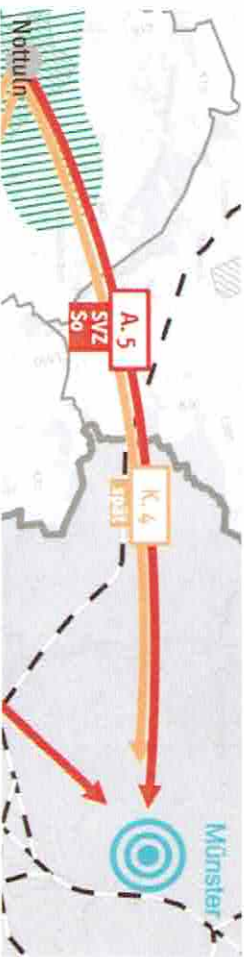
K.3a/ K.3b	Ausbau Linie T85
Untersuchungskorridor: Nottuln – Appelhülsen Bf. – Senden	
Untersuchungsschwerpunkte: • Aufwerten der Linie T85 abends insbesondere als Abbringer vom SPNV • am Wochenende Einrichten einzelner Abbringerfahrten vom SPNV im Nachtverkehr • bedarfsgesteuerte Verlängerung der Linie T85 bis Senden • Überlegung: Umstellen (ggf. einzelner Fahrten) auf festbedienten Linienverkehr	

Untersuchungskorridore und -strecken

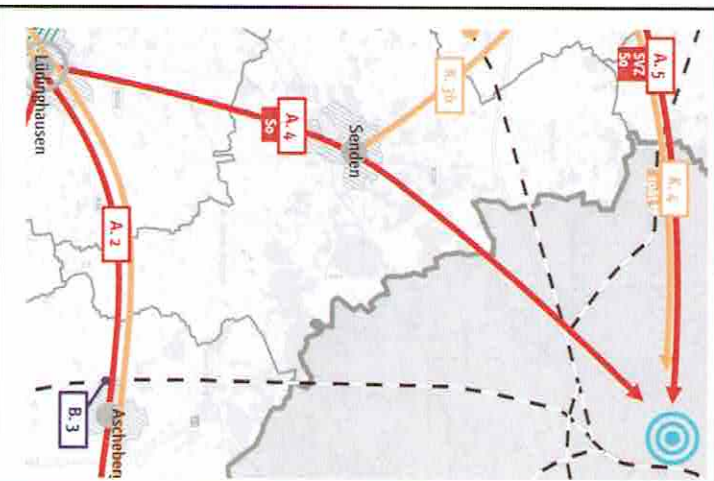
N.1	Anpassung S60
Untersuchungskorridor: Nottuln Zentrum	
Untersuchungsschwerpunkte: • Anpassen der Linienführung der Linie S60 in Nottuln: • Straffen der Linienführung durch Auflassen der problematischen Ringführung im zentralen Bereich • <u>aber</u>: ohne Ersatzbedienung sehr weite Fußwege aus den südlich der Innenstadt gelegenen Wohngebieten (bis ca. 1,6 km) → prüfen der Möglichkeiten im Zusammenhang mit Aufwertung Linie T85	
	

Entwicklungskonzept

Untersuchungskorridore und -strecken

A.5 / K.4	Ausbau Linie S60 an Sonn-/Feiertagen (alternativ Linie R63) Umstrukturieren Linie R63 im Nachtverkehr
Untersuchungskorridor: Nottuln – Münster 	
Untersuchungsschwerpunkte: • Aufwerten des Angebotes der S60 am Sonntag auf einen 60-Minuten-Takt • Umstrukturieren des Angebotes im Nachtverkehr • Überlegung: Verlängern der heute im Abendverkehr Roxel, Hallenbad endenden Fahrten bis Roxel Bf und Schaffen eines koordinierten Anschlusses an den SPNV • Einrichten einzelner Fahrten im Spätverkehr Mo – Sa	

Untersuchungskorridore und -strecken

A.4	Ausbau Linie S90/92
Untersuchungskorridor: Lüdinghausen – Senden – Münster	
Untersuchungsschwerpunkte:	
• Aufwerten des Angebotes der S90/92 am Sonntag auf einen 60-Minuten-Takt • Einrichten einzelner Fahrten im Spätverkehr Mo – Sa	
	

Entwicklungskonzept

– Weitere Untersuchungsfelder zur Optimierung des Angebotes –

- Auffüllen einzelner Fahrten auf verschiedenen Linien insbesondere abends und am Wochenende zur Erfüllung des Anforderungsprofils
- Prüfung Anbindung Ortsteile (z. B. alternative Konzepte wie BürgerBus, EinkaufsBus, hochwertige Fahrradabstellanlagen, Mobilstation)
- [...]

Entwicklungskonzept

– Weitere Untersuchungsfelder zur Optimierung des Angebotes –

Hinweis:

Der Kreis Coesfeld übernimmt als Aufgabenträger für den gesamten ÖPNV im Kreisgebiet gemäß § 3 ÖPNVG NRW die **Planung, Organisation und Ausgestaltung** des ÖPNV.

Für die **Umsetzung** der verschiedenen Maßnahmen, die im Nahverkehrsplan hinterlegt werden, kann die Zuständigkeit, insbesondere bei Maßnahmen, die lokale Angebote betreffen, auch bei den Kommunen bzw. gemeinsam in enger Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und dem Kreis liegen.

Ihre Rückfragen und Anmerkungen!

Agenda

1. Einführung
2. Anforderungsprofil
 - i. Leitbild
 - ii. Netzhierarchie
 - iii. Qualitätsanforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV im Kreis
 - iv. Weitere Themen des Anforderungsprofils
3. Ergebnisse Bestandsbewertung - Zusammenfassung
4. Untersuchungskorridore und -strecken - Überblick
5. **Schlusswort/ Wie geht es weiter?**

