

**Entwurf**

Kreis Steinfurt

**Nahverkehrsplan 2018**

(Kapitel 9 Maßnahmenkonzeption)

Kassel, 14. Februar 2018

(Bearbeitungsstand)



## 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. 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 in Kapitel xy dargestellten Einschränkungen sowie 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 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 Steinfurt ist der SPNV mit den Angeboten auf insgesamt drei 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 Steinfurt, aber auch auf Relationen in die benachbarten Verkehrsräume.

■ **Tabelle 1: Maßnahmenübersicht Kreis Steinfurt**

Linie	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) Prüfauftrag: 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 Marienkrankenhauses in Burgsteinfurt
ML-VIII	Ausweiten des „Leezenbus“-Angebotes
ML-IX Optional	Anpassung der Buslinienführung im Ortskern Nordwalde im Zusammenhang mit der Einrichtung einer neuen Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) bei Auflassen des heutigen Busbahnhofs

### 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 Kreis-

gebiet 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	<b>Maßnahmenpaket: Ausweiten des Bedienungsangebotes verschiedener Linien zur nachfrageorientierten 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 nachfragegerechten Erfüllung des Anforderungsprofils.</li> <li>• punktuell Ergänzen 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 durch die vorgesehene Ausweitung der heute im Kreis Steinfurt etablierten Verkehrszeiten auftreten. <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Anpassung des Bedienungsangebotes an die heutigen Lebensgewohnheiten und damit an die Nachfrage.</li> </ul> </li> <li>• Verbesserung des Angebotes entlang verschiedener Bedienungskorridore</li> <li>• Maßnahmen zur Stärkung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs (z. B. Anpassen des Angebotes an die Ladenöffnungszeiten samstags)</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Kreis Steinfurt, kreisangehörige Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, ggf. Nachbar-Aufgabenträger</p>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>Kurz- bis mittelfristige Umsetzung</p>	
<p><b>Anmerkung:</b></p> <p>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 S10: Ausweiten des Fahrplanangebotes zwischen (Recke -) Mettingen und Osnabrück</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie S10 zur nachfrageorientierten Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Achse</b>“ <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: sechs Fahrten in Richtung Osnabrück und drei Fahrten in Richtung Mettingen (jeweils abends und in der HVZ)</li> <li>○ Samstag: eine Fahrt am Abend in Richtung Osnabrück</li> </ul> </li> <li>• 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. <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Vgl. hierzu den Prüfansatz XI zum Ausbau des SchnellBus-Angebots in schienenentfernten Korridoren im Kreis Steinfurt</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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]</li> <li>• 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]</li> </ul> <p>Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt, angenommener Kostensatz von 2,30 €/km.</p>	
<b>ML-I.b</b>	<b>Linie R31: Ausweiten des Fahrtenangebotes am Wochenende zwischen Lotte und Osnabrück</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgrund der intensiven Verkehrsverflechtungen aus Lotte nach Osnabrück ist davon auszugehen, dass auch im Freizeitverkehr eine hohe Nachfrage für dies Relation besteht.</li> <li>• 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.</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R31 in Ausrichtung auf die Nachfrage und zur Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Achse</b>“: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Freitag: eine Fahrt gegen 23:30 Uhr im „Abbringerverkehr“ aus Osnabrück</li> <li>○ 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).</li> <li>○ Sonn-/Feiertag: Verdichten des Angebotes vom 120-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt durch Einrichten von fünf Fahrtenpaare</li> </ul> </li> </ul>	

**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.

<b>ML-I.c</b>	<b>Linie S50: Moderate Ergänzung des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Saerbeck – FMO – Münster</b>
---------------	--

**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. Maßnahmenentwurf XI

**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.

<b>ML-I.d</b>	<b>Linie R45: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Tecklenburg – Lengerich</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R45 zur nachfrageorientierten Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Hauptverbindung</b>“ <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: ein Fahrtenpaar im Spätverkehr gegen 21 Uhr</li> <li>○ Samstag: zwei Fahrtenpaare am Samstagnachmittag</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 16.000 Fahrplankilometer im Jahr [+ ca. 36.000 Euro/Jahr]</li> </ul> <p>Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km.</p>	
<b>ML-I.e</b>	<b>Linie R46: Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Lengerich – Lienen</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R46 zur nachfrageorientierten Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Hauptverbindung</b>“ <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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 Linienweg (also Start der Fahrt in Lienen)</li> <li>○ Samstag: ein Fahrtenpaar am späten Samstagnachmittag</li> <li>○ Sonn-/Feiertag: Ausweiten der Fahrt am Sonntag mit Start gegen 09:30 Uhr ab Lengerich Bahnhof auf den gesamten Linienweg (also Start der Fahrt ab Lengerich, Feuerwehrhaus), gleiches gilt für die letzten Fahrten der Linie R46 am Sonntag in beide Richtungen</li> </ul> </li> </ul> <p>→ Weiterer Prüfansatz zur Linie R46: vgl. Maßnahmenentwurf IV zur Verlängerung der Linie R46</p>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 7.000 Fahrplankilometer im Jahr [+ ca. 16.500 Euro/Jahr]</li> </ul> <p>Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km.</p>	
<b>ML-I.f</b>	<b>Linie R26: Moderater Ausbau des Fahrplanangebotes zwischen Recke und Ibbenbüren abends und am Wochenende</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R26 zur Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Hauptverbindung</b>“ <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: ein Fahrtenpaar im Abendverkehr nach 20 Uhr</li> <li>○ Samstag: ein Fahrtpaar nach 18 Uhr</li> <li>○ Sonn-/Feiertag: richtungsbezogen drei bzw. zwei Fahrten zur Schaffung eines konsequenten 120-Minuten-Taktes auf der RegioBus-Linien zwischen ca. 10 und 20 Uhr</li> </ul> </li> </ul>	

**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.g**

**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.h**

**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 Marienkrankenhauses 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

<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand Montag bis Samstag (im festbedienten Linienbetrieb): ca. 13.000 km/Jahr bei zwei Fahrtenpaaren am Samstagnachmittag [+ ca. 30.000 Euro/Jahr]</li> <li>• Mehraufwand an Sonn-/Feiertagen (im bedarfsgesteuerten TaxiBus-Betrieb) ca. + 2.500 km/Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad ca. 20%) [+ ca. 4.500 Euro/Jahr]</li> </ul> <p>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.</p>
--

<b>ML-I.i</b>	<b>Linie R80: Moderate Ergänzung des Angebotes von Montag bis Freitag im Spätverkehr in der Relation Rheine – Steinfurt</b>
---------------	---

<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzung von einzelnen Fahrten der Linie R80 im Spätverkehr in der Kategorie „<b>Hauptverbindung</b>“ 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)</li> </ul> <p>→ Weitere Prüfansatz zum Ausbau des Bedienungsangebotes im Korridor Rheine – Wettringen – Ochtrup / Steinfurt vgl. Maßnahmenentwürfe II.2 und II.3</p>
--

<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand: ca. + 4.500 Fahrplankilometer im Jahr [+ ca. 10.000 Euro/Jahr]</li> </ul> <p>Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km.</p>
---

<b>ML-I.j</b>	<b>Linie R81: Ausweiten des Fahrplanangebotes am Wochenende in der Relation Burgsteinfurt – Horstmar (– Rosendahl – Coesfeld)</b>
---------------	---

<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie R81 in der Kategorie „<b>Hauptverbindung</b>“:       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Samstag: zwei Fahrten in Richtung Horstmar (-Coesfeld) am Samstagnachmittag und einer Fahrt in Richtung Steinfurt am Samstagnachmittag gegen 15 Uhr</li> <li>○ Sonn-/Feiertag: ein Fahrtenpaar am Vormittag und ggf. einer Fahrt aus Richtung Burgsteinfurt (und weiter bis Coesfeld) gegen 20 Uhr</li> </ul> </li> </ul>
--

<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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]</li> </ul> <p>Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km.</p>
--

<b>ML-I.k</b>	<b>Linie R20: Moderate Angebotsergänzung zwischen Mettingen und Ibbenbüren abends und am Wochenende</b>
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten einer zusätzlichen Fahrt auf der Linie R20 in der Kategorie „<b>Hauptverbindung</b>“ von Montag bis Freitag in den späten Abendstunden in Richtung Mettingen</li> <li>• Ergänzung von Fahrten der Linie R20/T20 an Sonn-/ Feiertagen durch Einrichtung von zusätzlichen zwei Fahrtenpaaren im bedarfsgesteuerten TaxiBus-Verkehr</li> <li>• 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</li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand Linie R20 von Montag bis Freitag im festbedienten Linienverkehr: ca. + 4.000 Fahrplankilometer im Jahr [+ ca. 9.000 Euro/Jahr]</li> <li>• 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]</li> <li>• 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]</li> </ul> <p>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.</p>	
<b>ML-I.l</b>	<b>Linie T17: Schaffen eines Grundangebotes zwischen Metelen und Steinfurt an Sonn-/Feiertagen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten zur Stärkung des Freizeitverkehrs durch Schaffung eines Grundangebotes in der Kategorie „<b>Nebenverbindung</b>“: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Samstag: mindestens zwei zusätzliche Fahrtenpaare am Samstagnachmittag bzw. -abend</li> <li>○ Sonn-/Feiertag: Schaffen eines Grundangebotes mit Einrichten von 5 Fahrtenpaaren</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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]</li> </ul> <p>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.</p> <p>Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Kilometerkostensatz für TaxiBus von 1,80 €/km.</p>	

<b>ML-II</b>	<b>Maßnahmenpaket: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine</b>
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Es kann davon ausgegangen, dass sich der positive Trend für Rheine auch zukünftig weiter fortsetzt, so dass die Anziehungskraft sowohl im Berufs- aber auch im Freizeitverkehr weiter steigt.</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
Kreis Steinfurt, jeweils betroffene kreisangehörige Kommunen, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzung:</b>	
mittelfristige Umsetzung (2019 – 2021)	
<b>Anmerkung:</b>	
Es ist eine enge Abstimmung mit allen Beteiligten erforderlich.	
<b>ML-II.1</b>	<b>Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Rheine – Hopsten – Recke – Ibbenbüren (Projekt „Nordtangente“)</b>
<b>Planungsansatz:</b>	
<u>Angebotsaufwertung, Durchbindung und Verknüpfung:</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufwerten der Linie 190 durch Einrichten von zusätzlichen Fahrten außerhalb des Schulverkehrs (Erfüllung der Bedienungsqualität einer „<b>Grundverbindung</b>“) 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. <ul style="list-style-type: none"> <li>Annahme: Einrichten zusätzlicher Fahrten Linie 190: <ul style="list-style-type: none"> <li>Montag bis Freitag: zwei Fahrten in der HVZ am Mittag in Richtung Rheine; Fahrten in Richtung Hopsten am Nachmittag verkehren auch in den Ferien</li> <li>Samstag: Schaffen eines Grundangebotes von fünf Fahrtenpaaren</li> <li>Sonn-/Feiertag: Schaffen eines bedarfsgesteuerten Grundangebotes von drei Fahrtenpaaren</li> </ul> </li> <li>Umstellen von heute bedarfsgesteuert verkehrenden Fahrten der Taxibus-Linie T12 <ul style="list-style-type: none"> <li>Montag bis Freitag: Umstellen von 11 Fahrtenpaaren</li> <li>Samstag: Umstellen von 5 Fahrtenpaaren</li> <li>Sonn-/Feiertag: Schaffen eines bedarfsgesteuerten Grundangebotes von drei Fahrtenpaaren</li> <li>Die Fahrten im Schulverkehr sind von der Maßnahme unbenommen.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>Im weiteren Verlauf Durchbindung mit der RegioBus-Linie R26 (Richtung Ibbenbüren), um auch die südlichen Bereiche von Recke direkt an Rheine anzubinden.</li> <li>Aufwerten der (Gesamt-)Linie durch Profilierung zur RegioBus-Linie (Arbeitstitel „R90“) <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Idealfall: „Nordtangente“ als eine durchgehende Linie</li> </ul> </li> <li>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.</li> </ul>	
<u>Angebotsanpassung als (Teil-)Kompensation der Mehrleistungen:</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Auflassen der Verdichterfahrten in der HVZ der TaxiBus-Linie T12</li> <li>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).</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfen des Angebotes zwischen Mettingen und Ibbenbüren (vgl. Prüfauftrag VII)</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zukunftsorientierte Handlungsempfehlung zur Stärkung der Verflechtungen im ÖPNV im nördlichen Kreisgebiet mit Ausrichtung auf die zweitgrößte Stadt im Münsterland.</li> <li>• Schaffung einer attraktiven Verbindung im nördlichen Kreisgebiet zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzschwerpunktes Stadt Rheine</li> </ul>
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mehraufwand festbedienter Linienverkehr gesamt:</b> <b>ca. + 46.000 Fahrplankilometer im Jahr [ca. 106.000 €/Jahr]</b></li> <li>• <b>Einsparung TaxiBus-Verkehr gesamt:</b> <b>ca. – 24.000 Taxibus-Kilometer im Jahr [ca. – 42.000 €/Jahr]</b></li> </ul> <p>Einzeldarstellung der Leistungsentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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“)</li> <li>➤ Mehraufwand Mo-Sa durch Einrichten zusätzlicher Fahrtenpaare auf der Linie 190: ca. + 22.000 Fahrplankilometer im Jahr [ca. 51.000 €/Jahr]</li> <li>➤ 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]</li> <li>➤ [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] ]</li> <li>➤ 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]</li> <li>• Einsparung von Leistungen als (Teil-)Kompensation des Mehraufwands:             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Einsparung durch Auflassen der Verdichterfahrten der Linie T12: ca. – 9.000 TaxiBus-Kilometer im Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad ca. 30%) [ca. -16.000 €/Jahr]</li> <li>➤ Einsparung durch Anpassen des Angebotes auf der Linie R27: (Standard „Grundverbindung“): ca. - 15.500 Fahrplankilometer im Jahr [ca. - 36.000 €/Jahr]</li> </ul> </li> </ul> <p>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.</p>
<p><b>Anmerkung:</b> Zu klären ist die Realisierbarkeit im Rahmen des Linienbündelungskonzeptes.</p>

ML-II.2a	<b>Maßnahme mit Prüfoption: Umstrukturieren des Angebotes im westlichen Kreisgebiet mit Ausrichtung auf Rheine und Steinfurt</b>
<p><b>Planungsansatz (Empfehlung):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umstrukturieren des Angebotes im Zusammenspiel der Linie R80 und 182: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Linie R80 verkehrt wie heute halbstündlich zwischen Rheine und Wettringen ZOB. Ab hier alternierende Bedienung von zwei Linienäste 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.</li> <li>○ Zu Zeiten, in denen die Linie R80 stündlich verkehrt entfällt der Linienast zwischen Wettringen und Ochtrup. Dies betrifft insbesondere den Spätverkehr.</li> <li>○ Verlängerung von Fahrten, die heute aus Richtung Rheine kommend in Wettringen enden bzw. dort einsetzen bis Metelen (im Spätverkehr ggf. bedarfsgesteuert als TaxiBus mit Umstieg in Wettringen).</li> <li>○ Zusätzlich Einrichten einer Fahrt aus Metelen über Ochtrup in Richtung Rheine am Samstagvormittag zwischen 09 und 11 Uhr</li> </ul> </li> <li>• Die schulverkehrsrelevanten Fahrten werden weiterhin entsprechend dem Bedarf angeboten.</li> </ul> <p>→ Weiterer Prüfansatz zur zielorientierten Angebotsverbesserung zwischen Steinfurt und Rheine vgl. Maßnahmenentwurf II.3.</p> <p>→ Weiterer Prüfansatz zum Ausbau des Bedienungsangebotes von Metelen an den SPNV am Wochenende vgl. Maßnahmenentwurf I.I</p>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zukunftsorientierte Handlungsempfehlung zur Stärkung der Verflechtungen im ÖPNV innerhalb des westlichen Kreisgebietes.</li> <li>• Deutliche Verbesserung der ÖPNV-Anbindung für Metelen und Ochtrup durch regelmäßige direkte Anbindung an Rheine.</li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung – Grobabschätzung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mehraufwand gesamt:</b> <b>ca. + 151.000 Fahrplankilometer im Jahr [ca. 344.000 €/Jahr]</b></li> </ul> <p>Einzeldarstellung der Leistungsentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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]</li> <li>• 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]</li> <li>• Mehraufwand durch Einrichten eines zusätzlichen Fahrtenpaares am Samstagvormittag: ca. + 4.000 Fahrplankilometer im Jahr [ca. 9.000 €/Jahr]</li> <li>• Leistungsreduzierung durch Anpassen des Angebotes auf der Linie 182 ca. – 42.000 Fahrplankilometer im Jahr [ca. -99.000 €/Jahr]</li> </ul>	
<p><b>Anmerkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu prüfen sind die betrieblichen Rahmenbedingungen insbesondere im Hinblick auf die Umlaufplanung beim Verkehrsunternehmen.</li> <li>• Bei Umsetzung ist voraussichtlich der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erforderlich.</li> </ul>	

<b>ML-II.2b</b>	<b>Alternativer Ansatz: Angebotsaufwertung in der Relation Wettringen – Ochtrup – Metelen mit Linie 182</b>
<p><b>Alternativer Ansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten zur Aufwertung des Angebotes und verlängern bis Metelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.</li> <li>○ Verlängern aller heute in Ochtrup beginnenden und endenden Fahrten der Linie 182 bis Metelen</li> <li>○ Samstag: Schaffen eines Grundangebotes am Samstag mit Einrichten von 5 Fahrtenpaaren, Anschlussgewährleistung an die R80 nach Rheine</li> </ul> </li> </ul> <p>➔ Der „Alternative Ansatz“ greift nur, wenn eine Realisierung des Prüfauftrags zur Umstrukturierung der Linie R80 nicht gewünscht bzw. betrieblich aktuell nicht möglich ist!</p>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand durch Einrichten der zusätzlichen Fahrten (inkl. Verlängerung der Fahrten bis Metelen): ca. 66.000 Fahrplankilometer im Jahr [+ ca. 151.000 Euro/Jahr]</li> </ul> <p>Hinweis: Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km.</p>	
<b>ML-II.3</b>	<b>Maßnahme: Zielorientierte Angebotsverbesserung zwischen Steinfurt und Rheine zu den Spitzenzeiten</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Die Linienführung der Linie R80 wird dennoch grundsätzlich als die richtige eingeschätzt, da mit Wettringen und Neuenkirchen Gemeinden mit vergleichsweise hohen Fahrgastpotenzialen erschlossen werden.</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung von Direktfahrten der Linie R80 zu den Spitzenzeiten im Berufsverkehr zwischen Burgsteinfurt und Rheine mit Führung über die Bundesstraße (B70) („DirektBus“).</li> <li>• 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.</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktives Angebot für Berufspendler aufgrund der verkürzten Reisezeit zwischen Steinfurt und Rheine um ca. 10 Minuten (je Richtung)</li> <li>• 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.</li> </ul>	

**Leistungsentwicklung:**

- Mehraufwand: ca. + 20.000 Fahrplankilometer im Jahr  
 [ca. + 46.000 Euro/Jahr]

ML-III	Maßnahme Netzschluss im Netz der Regiobus-Linien
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchbinden verschiedener RegioBus-Linien im Netz des Kreises Steinfurt zu einer Linie             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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 <b>einem</b> Liniennamen.</li> <li>○ 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.</li> <li>○ Linien R61-172 („R72“) 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.</li> <li>○ 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:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umbenennen der Linien R75 und R62 bzw. R61 und 172 („R72“) und Zusammenfassung unter jeweils <b>einem</b> Liniennamen</li> <li>- Reduzierung der Umsteigerfordernis zum Flughafen FMO aus Richtung Steinfurt auf einen Umstieg mit AnschlussGarantie</li> <li>- Verbesserung der Anbindung des außerhalb liegenden Bahnhofs in Greven durch Durchbindung der Linien R61 und 172 („R72“) am ZOB</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffen von weiträumigen Verbindungslinien zur Gewährleistung umsteigefreier Verbindungen außerhalb der Schienenkorridore</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung der Transparenz im System durch Schaffung bzw. deutlicheres Ausweisen von Direktverbindungen</li> </ul>
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>weitgehend leistungsneutral umsetzbar (zzgl. der sich aus dem Maßnahmenkonzept ergebenden Mehrleistungen für einzelne Linie).</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Kreis Steinfurt, betroffene kreisangehörige Kommunen, ggf. Nachbaraufgabenträger, Verkehrsunternehmen</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>Umsetzung kurzfristig nach Abwägung der umlauf- und fahrplantechnischen Machbarkeit. Bei linienbündelübergreifenden Maßnahmen ggf. bei Neuvergabe der Leistungen.</p>

<b>ML-IV</b>	<b>Maßnahme: Aufwerten der Linie 172 im Teilabschnitt Greven – Nordwalde durch Umprofilieren zur RegioBus-Linie</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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).</li> <li>Die Maßnahme zur Aufwertung der Linie 172 zur RegioBus-Linie war bereits Bestandteil des letzten NVP und hat bis heute nicht an Relevanz verloren.</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Umprofilieren der Linie 172 zur RegioBus-Linie (Arbeitstitel „R72“) und Ergänzen von einzelnen Fahrten</li> <li>Einrichten von zusätzlichen Fahrten auf der Linie „R72“             <ul style="list-style-type: none"> <li>Montag bis Freitag: eine zusätzliche Fahrt von Montag bis Freitag im Abendverkehr in Richtung Greven (als Abbringer von der Linie R73 aus Münster / Steinfurt)</li> <li>Samstag: 3 Fahrten am Samstagnachmittag (gegen 16 Uhr in Richtung Nordwalde, gegen 15 und 17 Uhr in Richtung Greven)</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Hinweis/Option:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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/“R72“ erforderlich. Geprüft wird u.a. die Führung über Umgehungsstraße und Altenberger Straße.</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hervorheben der Bedeutung der Linie durch Umprofilieren zur RegioBus-Linie</li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mehraufwand Montag bis Samstag (im festbedienten Linienbetrieb): ca. + 4.000 Fahrplankilometer im Jahr [+ ca. 9.500 Euro/Jahr]</li> </ul>	

<p><b>Hinweis:</b>          Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz von 2,30 €/km.</p>
<p><b>Beteiligte:</b>          Kreis Steinfurt, betroffene kreisangehörige Kommunen, Verkehrsunternehmen</p>
<p><b>Umsetzung:</b>          kurzfristige Umsetzung zum Fahrplanwechsel Winter 2018</p>

ML-V	Maßnahme: Angebotsaufwerten der Linie 187 in der Relation Steinfurt (Burgsteinfurt) – Laer
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten zusätzlicher Fahrten auf der Linie 187 zur Aufwertung des Angebotes von Laer an das benachbarte Mittelzentrum durch Stärken der umsteigefreien Verbindung:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand Montag bis Freitag: ca. 9.500 Fahrplankilometer im Jahr              [+ ca. 22.000 Euro/Jahr]</li> </ul> <p>Hinweis:          Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt. Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienverkehr von 2,30 €/km.</p>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwerten des Angebotes in der Direktverbindung zwischen Laer und Burgsteinfurt auch außerhalb der Schulzeiten.</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b>          Kreis Steinfurt, Stadt Steinfurt, Gemeinde Laer, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Umsetzung:</b>          kurzfristige Umsetzung zum Fahrplanwechsel Winter 2018</p>	
<p><b>Anmerkung:</b>          Es ist eine enge Abstimmung mit allen Beteiligten erforderlich.</p>	

ML-VI	Maßnahme: Angebotsanpassung im Korridor Mettingen – Ibbenbüren
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassen des Fahrtenangebotes der Linie R24 zur Anpassung an den tatsächlichen Bedarf; Überlegung: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.</li> <li>○ Anpassen des Angebotes auf der Linie R24 in der NVZ auf einen 120-Minuten Takt.</li> <li>○ Am Samstag alternierende Bedienung der beiden Linien R20 und R24 jeweils zweistündig, so dass in der Gesamrelation Mettingen (zentraler Bereich) – Ibbenbüren insgesamt ein stündliches Angebot vorgehalten wird (vgl. Maßnahmenentwurf I.k).</li> <li>○ 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).</li> </ul> </li> <li>• Reinvestition der freiwerdenden Leistungen zur Verbesserung des Angebotes an anderer Stelle</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassen des Angebotes an den tatsächlichen Bedarf.</li> <li>• Möglichkeit, freiwerdende Leistungen dort einzusetzen, wo ein erkennbarer Bedarf besteht.</li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung – grob (Tiefenschärfe Prüfauftrag):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsparung von Leistungen im festbedienten Linienbetrieb der Linie R24 (Ansatz: Einstellen von zwei Fahrtenpaare in der NVZ von Montag bis Freitag): ca. - 11.700 Fahrplankilometer im Jahr [ca. - 26.800 Euro/Jahr]</li> <li>• 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]</li> <li>• Die übrigen Angebotsanpassungen sind Bestandteil des Maßnahmenpaketes I.</li> </ul>	

<p><b>Hinweis:</b> Angenommener Kostensatz im festbedienten Linienbetrieb von 2,30 €/km, angenommener Kilometerkostensatz für TaxiBus von 1,80 €/km.</p>
<p><b>Beteiligte:</b> Kreis Steinfurt, Mettingen, Ibbenbüren, ggf. Recke und Westerkappel, Verkehrsunternehmen</p>
<p><b>Umsetzung:</b> 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).</p>
<p><b>Anmerkung:</b> Es ist eine enge Abstimmung mit allen Beteiligten erforderlich.</p>

<b>ML-VII</b>	<b>Maßnahme:</b> <b>Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Marienkrankenhauses in Burgsteinfurt</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Bestimmende Haltestelle für die Erreichbarkeit des Krankenhauses im regionalen Verkehr ist aktuell die Haltestelle „Kirche“, welche etwa 300m 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.</li> <li>• 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.</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul> <p>➔ Zu berücksichtigen sind die Überlegungen zum Maßnahmenentwurf l.h an Sonn-/Feiertagen</p>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>	

**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: Angebotsanpassung im Korridor Lengerich – Lotte (- Osnabrück)
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einstellen der TaxiBus-Fahrten der R41 am Samstag</li> </ul>	
<p><b>Verkehrlich Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassen des Angebotes an den tatsächlichen Bedarf.</li> <li>• Möglichkeit, freiwerdende Leistungen dort einzusetzen, wo ein erkennbarer Bedarf besteht.</li> </ul>	
<p><b>Leistungsentwicklung – grob (Tiefenschärfe Prüfauftrag):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsparung von Leistungen im bedarfsgesteuerten TaxiBus-Betrieb der Linie R41: ca. - 2.000 TaxiBus-km/Jahr (Fahrplankilometer; Annahme Abrufgrad ca. 30%) [ca. - 4.000 Euro/Jahr]</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Kreis Steinfurt, Lengerich, Lotte, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>kurzfristige Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2019</p>	

<b>ML-IX</b>	<b>Maßnahme: Ausweiten des Leetzenbus-Angebotes</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entlang der Strecke Rosendahl-Darfeld – Schöppingen – Metelen – Wettringen und weiter bis in die Niederlande erstreckt sich die grenzüberschreitende Radroute „Vechtelroute“. 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 ggf. auch unter Einbeziehung der Linie R80) Potenziale im Radtourismus für den ÖPNV gesehen werden.</li> <li>• 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.</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 Linien R81 und R45 (ggf. auch R80) in das Fietsen-/FahradBus-Konzept des Münsterlands und Ausstatten der Fahrzeuge im Sommerhalbjahr mit Fahrradanhängern</li> <li>• Aufgreifen der vorhandenen Potenziale weitgehend ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand.</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b>          Kreis Steinfurt, Kreis Coesfeld, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Umsetzung:</b>          Umsetzung zum Fahrplanwechsel</p>	

<b>ML-X</b>	<b>Optionaler Planungsansatz: Anpassung der Buslinienführung im Ortskern Nordwalde im Zusammenhang mit der Einrichtung einer neuen Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) bei Auflassen des heutigen Busbahnhofs</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Gemeinde Nordwalde beabsichtigt, den heutigen Busbahnhof zukünftig aufzulassen und eine städtebauliche Neuordnung des Bereiches vorzunehmen.</li> <li>• Eine Untersuchung zur Verlagerung des Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB)<sup>1</sup> ergab als Vorzugslösung die Nutzung der „Busspur“ an der Gesamtschule Gesamtschule als End- und Wendestelle. In der Bahnhofstraße in Höhe der Gemeindeverwaltung ist die Neueinrichtung einer zentralen Haltestelle „ZOH“ geplant.</li> <li>• 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?</li> </ul>	

<sup>1</sup> Quelle: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult: Untersuchung zur Einordnung einer Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) und zur Buslinienführung im Ortskern Nordwalde; Planungsstand September 2017.

**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

## 9.2.2 Beschreibung der Prüfaufträge

<b>PL-I</b>	<b>Prüfauftrag: Schaffung eines kreisgrenzenüberschreitenden Grundangebotes in der Relation Lengerich – Lienen – Bad Iburg an allen Wochentagen (R46)</b>
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul>	
<b>Prüfansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffen eines Grundangebotes durch Einrichten von Zusatzfahrten auf der Linie R46 (Lienen – Bad Iburg), abgestimmt auf die Fahrten der R46 in Lienen (AnschlussGarantie)             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Montag bis Freitag: Einrichten von acht Fahrtenpaaren</li> <li>○ Samstag: zwei Fahrtenpaare am Samstagvormittag</li> </ul> </li> <li>• Prüfen der Möglichkeiten zur Anbindung an den Stadtverkehr Osnabrück in Bad Iburg (über Georgsmarienhütte und Oesede)</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffen eines (Grund-) Angebotes entlang eines Korridors mit steigender Nachfrage</li> <li>• Maßnahme zur Unterstützung der touristischen Vermarktung der Premiumwanderwege im Tecklenburger Land („Teutoschleifen“)</li> </ul>	
<b>Leistungsentwicklung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffen eines Grundangebotes zur weitgehenden Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „<b>Grundverbindung</b>“          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.</li> </ul> <p>Hinweis:          Etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bei der Aufstellung der Leistungsentwicklung unberücksichtigt, angenommener Kostensatz von 2,30 €/km.</p>	
<b>Beteiligte:</b>	
Kreis Steinfurt, betroffene kreisangehörige Kommunen, Stadt Osnabrück, PlaNOS, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzung:</b>	
Umsetzung nach Abwägung der Kosten und Nutzen	
<b>Anmerkung:</b>	
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.	

<b>PL-II</b>	<b>Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Gewerbegebiete im Kreis Steinfurt</b>
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖPNV-Linien, die Gewerbegebiete bedienen, weisen z. T. Lücken im Bedienungsangebot auf (vgl Kapitel 7.3.2)</li> <li>• Sicherstellung der Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten zur Stärkung des ÖPNV als Teil des Umweltverbundes</li> </ul>	
<b>Prüfansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Prüfung der Möglichkeiten und Potentiale zur Einrichtung weiterer Fahrten Mo-Fr in weniger als 500m Entfernung:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Emsdetten, Industriegebiet Süd (westlich der Bahn) Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Einrichtung eines alternativen Mobilitätsangebots oder einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Gutenbergstr alternativ: Haltestelle Blumenstraße: Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten Mo-Fr vor 08 Uhr</li> <li>○ 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 Lansstr., Venneweg 108 bzw. Silberweg: Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Sicherstellung des Angebots in den Schulferien</li> <li>○ 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</li> <li>○ Lengerich, Fa. Bischof und Klein – Haltestelle Badeanstalt Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrten Mo-Fr vor 07 Uhr und nach 18 Uhr</li> <li>○ 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)</li> <li>○ 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-/Einkaufsverkehr (Vgl. Maßnahme ML-II.2)</li> </ul> </li> <li>• Für alle Gewerbegebiete mit einer Entfernung zur nächsten Haltestelle von mehr als 500 m werden in Teil II des Nahverkehrsplans ergänzende Mobilitätsprojekte aufgezeigt, die als Zu-/Abbringer zu Haltestellen des regionalen ÖPNV dienen.</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
Kreis Steinfurt, betroffene kreisangehörige Kommunen, Verkehrsunternehmen, Unternehmen	
<b>Umsetzung:</b>	
mittelfristige Umsetzung	

<b>PL-III</b>	<b>Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Krankenhausstandorte im Kreis Steinfurt</b>
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖPNV-Linien, die Krankenhäuser anfahren, weisen z.t. Lücken im Bedienungsangebot insbesondere am Wochenende auf (vgl Kapitel 7.3.2)</li> <li>• Sicherstellung der Erreichbarkeit von Krankenhausstandorten zur Stärkung des ÖPNV als Teil des Umweltverbundes</li> </ul>	
<b>Prüfansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Der Planungsansatz umfasst entsprechend die Einrichtung eines Fahrtenangebot zur Bedienung der Krankenhäuser auch am Samstag sowie an Sonn- und Feiertagen</li> <li>• 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.</li> <li>• Prüfung der Möglichkeiten und Potentiale zur Einrichtung weiterer Fahrten Sa, So und an Feiertagen <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Maria-Josef-Hospital Greven Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Ausweitung des Fahrtenangebotes am Samstag sowie Einrichtung eines Fahrtenangebots am Sonntag im Ortsbus-Verkehr</li> <li>○ HELIOS Klinik Lengerich Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Ausweitung des Fahrtenangebotes am Samstag sowie Einrichtung eines Fahrtenangebots am Sonntag</li> <li>○ LWL-Klinik Lengerich Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines Fahrtenangebots am Sonntag</li> <li>○ Pius-Hospital Steinfurt (Stadt Ochtrup) Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines Grundangebotes am Wochenende</li> <li>○ Marienkrankenhaus Steinfurt, Borghorst (vgl. Maßnahme ML-VII)</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
Kreis Steinfurt, betroffene kreisangehörige Kommunen, Verkehrsunternehmen, Unternehmen	
<b>Umsetzung:</b>	
mittelfristige Umsetzung	

### 9.2.3 Beschreibung der Planungsprojekte

PPL-I	<b>Planungsprojekt: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung eines verlässlichen und schnellen ÖPNV-Kernangebots im gesamten Kreisgebiet entlang von Achsen mit besonderer regionaler Bedeutung sowie als Ergänzung zum SPNV.</li> <li>• Verbesserte Anbindung der Städte und Gemeinden ohne Schienenanschluss.</li> <li>• Verbesserte Erreichbarkeit der Arbeitsplatz-, Gesundheits-, Versorgungs-, Freizeit- und Bildungseinrichtungen entlang der Korridore.</li> <li>• Verbesserte Erreichbarkeit der Oberzentren Münster und Osnabrück.</li> </ul>	
<p><b>Planungsprojekt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul> <p><b>Grobe Leistungsentwicklung nach Ausbaustufen (Tiefenschärfe Prüfauftrag):</b></p> <p><b>Ausbaustufe I</b> (<i>nachrichtliche Aufnahme; Ausbaustufe I ist Bestandteil des Maßnahmenpaketes I.1</i>) Angebotsausweitung entsprechend der Maßnahmen I.a (Grundangebot + Option) + I.c</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S10: 9 Fahrten Mo-Fr + 1 Fahrt Sa + 10 Fahrten So</li> <li>• S50: 1 Fahrt Mo-Fr + 2 Fahrten Sa</li> </ul> <p>+ 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)</p> <p><b>Ausbaustufe II</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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)</li> <li>• S10: 1 Fahrt Mo-Fr, 3 Fahrten Sa + 4 Fahrt So</li> <li>• S50: 7 Fahrten Mo-Fr, 6 Fahrten Sa + 6 Fahrt So</li> <li>• S70/71: 7 Fahrten Mo-Fr, 4 Fahrten Sa + 6 Fahrt So</li> </ul> <p>+ 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)</p> <p><b>Ausbaustufe III</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung des Takts am Wochenende und an Feiertagen zu einem ganztägigen T60 von 06 bis 23 Uhr</li> <li>• S10: 4 Fahrten Sa + 10 Fahrt So</li> <li>• S50: 10 Fahrten Sa + 16 Fahrt So</li> <li>• S70/71: 6 Fahrten Sa + 16 Fahrt So</li> </ul> <p>+ 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)</p>	

<p><b>Übersicht über Gesamtaufwand gegenüber Status quo</b></p> <p>+ ca. 598.000 Mehrkilometer im Jahr (Fahrplankilometer)</p> <p>+ ca. 1.380.000 Euro /Jahr (etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind hier noch unberücksichtigt, angenommener Kostensatz von 2,30 Euro/km)</p>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>ZVM Bus, Kreis Steinfurt, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, ggf. Nachbar-Aufgabenträger</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>Planungsprojekt in Abhängigkeit der Entwicklungen im Hinblick auf die Bereitstellung entsprechender Fördermittel zur Einrichtung und Unterstützung landesbedeutsame Buslinien durch das Land NRW.</p>

#### **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

<b>MI-I</b>	<b>Maßnahme und Prüfauftrag:</b> <b>Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen / hochwertigen Fahrradabstellanlagen und Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> <li>■ 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.</li> <li>■ Ziel ist es, die Stärken jedes Verkehrsmittels zu nutzen, um eine möglichst umwelt- und nachfragegerechte Mobilität zu ermöglichen.</li> <li>■ 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.</li> <li>■ Die Einrichtung von B+R-Anlagen als Baustein der Stärkung multimodaler Mobilitätsangebote ist auch Bestandteil von Teil II des NVP.</li> </ul> <p><b>Planungsansatz:</b></p> <p><b>„Mobilitätsstationen</b> sind verkehrspolitische „Botschafter“ für umweltverträgliche Mobilität. Deshalb müssen sie deutlich Wahrnehmbar sein und die die zentralen Aussage transportieren: „An diesem Standort findet die Verknüpfung mehrerer umweltfreundlicher Mobilitätsformen statt“<sup>2</sup>.</p> <p>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 Stellwert für die Änderung des Mobilitätsverhaltens. Die geschickte Berücksichtigung von Gestaltungsaspekten kann durchaus die Akzeptanz erhöhen und damit die Geschwindigkeit zur Verbreitung neuer Mobilitätsformen erhöhen.</p> <p>Der Ausbau von Informationen und Beratungen ist ebenfalls ein wichtiger Baustein.</p>	

<sup>2</sup> 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 (*Beibehaltung und Unterstützung der vorhandenen Anlage*)
- 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-Haltestellen Bahnhof und Reckenfeld Bf
- Hopsten: Haltestelle Rathaus
- Hörstel: Haltestelle Bevergern, Apotheke
- Ibbenbüren: SPNV-Haltestellen Esch Bf und Laggenbeck Bf

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ladbergen: Haltestelle Kreisverkehr</li> <li>■ Lengerich: Haltestellen Feuerwehrhaus und Erpenbecker Straße</li> <li>■ Lienen: Haltestelle Am Ölmühlenbach</li> <li>■ Lotte: Haltestellen L501 und Wersen, Zu den Sloopsteenen</li> <li>■ Neuenkirchen: Haltestelle Molkerei/Offlumer See</li> <li>■ Nordwald: Bahnhof</li> <li>■ Ochtrup: Bahnhof</li> <li>■ Saerbeck: Haltestelle Mitte</li> <li>■ Steinfurt: Haltestellen Schloß (Prüfen der räumlichen Möglichkeiten) und Mühlenstraße</li> <li>■ Tecklenburg: Haltestellen Brochterbeck, Kirche, Leeden, Feuerwehrhaus und Tecklenburg Stadt</li> <li>■ Wettringen: Haltestellen Busbahnhof, Kirche</li> </ul> <p>sowie weitere Haltestellen entlang von Schnellbus- und RegioBus-Linien (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)</p> <p><b>Hinweis:</b> 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.</p>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen</li> <li>+ Abbau von Erschließungsdefiziten durch wirksame Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius</li> <li>+ verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>NWL/ZRL, ZVM Bus, Kreis Steinfurt, Städte und Gemeinden bzw. Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, ggf. weitere Planungspartner</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>Projektbearbeitung mit gutachterlicher Unterstützung, mittelfristige Bearbeitung und Umsetzung</p>
<p><b>Anmerkung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> <li>■ 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-and-Ride-Anlagen.</li> <li>■ Zielführend ist die möglichst konkrete Ansprache von Nutzergruppen (z. B. Berufspendler) unter Aufnahme ihrer spezifischen Bedürfnisse.</li> </ul>

MI-II	Maßnahme: <b>Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Viele Bushaltestellen im Kreis Steinfurt sind ohne bzw. mit eingeschränkter barrierefreier Erreichbarkeit.</li> <li>■ 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.</li> <li>■ 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).</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <p>Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im Kreis Steinfurt entsprechend den Anforderungen des Kreises (vgl. Kapitel 5 und 6.3.10). Für die Festlegung der Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen in den Städte 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.</p> <p>Die Planung der vollständigen Barrierefreiheit erfolgt in sieben zentralen Schritten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Schritt: Festlegung Haltestellenkategorien und Ausstattungskatalog (Kapitel 6.3.10)</li> <li>2. Schritt: Formulierung und Begründung grundsätzlicher Ausnahmen von der Herstellung der Barrierefreiheit (Kapitel 5.6.1)</li> <li>3. Schritt: Erarbeitung der Kriterien für die Prioritätenbildung zum Haltestellenausbau (vgl. Kapitel 5.7)</li> <li>4. Schritt: Bestandsaufnahme Halstellenausstattung (Fortführung Haltestellenkataster)</li> <li>5. Schritt: Darstellung des Standes der Barrierefreiheit (Defizitanalyse als Soll-Ist-Vergleich auf Basis des Haltestellenkatasters und der Anforderungen gemäß NVP)</li> <li>6. Schritt: Einordnung der Haltestellen in Prioritätengruppen (vgl. Punkteschema Kapitel 5.7)</li> <li>7. Schritt: überschlägige Ermittlung des Investitionsbedarfs für jede Prioritätengruppe</li> </ol> <p>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.</p>	

<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>+ Optimierung der Umsteigesituation</li> <li>+ Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in Ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind</li> <li>+ Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes)</li> </ul>
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b></p> <p>Zuständig für die Umsetzung des barrierefreien Haltestellenumbaus sind die Straßenbulasträger (Kommunen, Kreis, Land und Bund).</p> <p>Der Aufgabenträger Kreis Steinfurt ist vordergründig für die Planung (Planungsgebot) zuständig. Zu beteiligen sind darüber hinaus die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>Festgelegte Haltestellestellen bis 01.01.2022.</p> <p>Grundsätzlich langfristiges Projekt, welches den Zeithorizont des NVP überschreitet. Sukzessive Ausbauplanung im Rahmen dieses NVP beginnen.</p> <p>Erstellung der Prioritätenliste zeitnah umzusetzen.</p>

MI-III	Maßnahme und Prüfauftrag: Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist auch der Pkw als Zubringer zum SPNV ein wichtiger Bestandteil.</li> <li>■ Erhöhung des ÖPNV-Anteils vorrangig am Berufsverkehr durch Bereitstellung von ausreichend Parkplätzen für Pendler an zentralen Verknüpfungspunkten.</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausbau des Angebots der Park-and-Ride-Anlagen an SPNV-Haltestellen und Überprüfung der vorhandenen Anlagen hinsichtlich der Kapazität.</li> <li>■ Unter Berücksichtigung der Herkunftsorte der Park-and-Ride-Nutzer ist in diesem Zusammenhang außerdem zu ermitteln, inwieweit eine verstärkte Vermarktung lokaler Busangebote und/oder Bike-and-Ride-Angebote (insbesondere vor dem Hintergrund des Pedelec- und E-Bike-Booms) eine Alternative zur kosten- und flächenintensiven Schaffung neuer Park-and-Ride-Stellplätze sein können.</li> <li>■ Kurz- bis mittelfristig ist die Einrichtung/ Ausweitung von Park-and-Ride-Anlagen an den folgenden Haltestellen geplant<sup>3</sup>:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Emsdetten Bahnhof</li> <li>○ Metelen Land Bahnhof</li> <li>○ Rheine, Mesum Bahnhof</li> </ul> </li> </ul>	

<sup>3</sup> Quelle: schriftliche Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016.

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Saerbeck, Park&amp;Ride-Platz</li> <li>○ Wettringen, Burgsteinfurter Straße</li> </ul> <p>■ Darüber hinaus soll ein „flächenhafter“ Ansatz verfolgt werden. Das heißt, es sollen auch an den übrigen SPNV-Haltestellen im Kreis Steinfurt sowie an Haltestellen von Produktlinien die Potenziale zur Einrichtung weiterer Park-and-Ride bzw. Bike-and-Ride-Angebote untersucht werden (vgl. 0 MI-1: Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen / hochwertigen Fahrradabstellanlagen und Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen).</p>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <p>+ Hebung von Fahrgastpotenzialen im Bereich der Berufspendler + Stärkung des ÖPNV und des Umweltverbundes</p>
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b></p> <p>Zuständig für die Umsetzung sind in der Regel die Kommunen.</p>
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>mittel- bis langfristige Umsetzung</p>

PI-I	<b>Prüfauftrag: Einrichtung neuer Haltestellen</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veränderungen in der Netzgestaltung, Verbesserung der Erschließungsqualität etc.</li> </ul>	
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tecklenburg, Höhe Kurklinik</li> </ul>	
<p><b>Kostenkennwert:</b></p> <p>Auf Grundlage vergleichbarer Projekte werden die Kosten auf ca. 18.000 EUR pro Halteposition abgeschätzt</p>	
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Kreis Steinfurt, Städte und Gemeinden bzw. Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, ggf. weitere Planungspartner</p>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>mittelfristig, in Abhängigkeit der jeweiligen Maßnahmenumsetzung</p>	

### 9.3.2 Infrastrukturmaßnahmen mit lokalem Bezug

MI-IV	Maßnahme: Verlegen der zentralen Haltestelle in Nordwalde
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Gemeinde Nordwalde plant auf der Fläche des heutigen Busbahnhofs eine städtebauliche Neuordnung.</li> </ul>	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Eine Untersuchung zur Verlagerung des Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) hat bereits stattgefunden. Als Vorzugslösung wurde die Nutzung der „Busspur“ an der Gesamtschule Gesamtschule als End- und Wendestelle im Zusammenspiel mit der Neueinrichtung einer Haltestelle „ZOH“ in der Bahnhofstraße in Höhe der Gemeindeverwaltung ermittelt.</li> </ul>	
<b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b>	
Gemeinde Nordwalde, Kreis Steinfurt, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Gesamtschule, ggf. weitere Planungspartner.	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
mittelfristige Umsetzung	
<b>Anmerkung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Eine Realisierung dieser Umsetzungsoption erfordert eine Anpassung der Buslinienführung im Ortskern Nordwalde.</li> <li>■ Aktuell erfolgt die Klärung einzelner noch offener Punkte. Ggf. erfolgt eine erneute Bewertung der Situation in Abhängigkeit der Ergebnisse der noch offenen Prüfungen mittelfristige Umsetzung</li> </ul>	

MI-XII	Maßnahme: Umbau der Schulbushaltestelle Gesamtschulzentrum in der Stadt Greven
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Umbau der Schulbushaltestelle Gesamtschulzentrum (Teichstraße)<sup>4</sup></li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>+ Optimierung der Umsteigesituation</li> </ul>	
<b>Umsetzung:</b>	
mittelfristige Umsetzung	
<b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger.</li> <li>■ Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</li> </ul>	

<sup>4</sup> 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 Haltstellen sind nicht als abschließende Liste zu verstehen, sondern orientieren insbesondere auf die Verknüpfungspunkte I. Ordnung.

PI-II	Prüfauftrag: Umbau des Bahnhofs in Rheine
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Umbau des Bahnhofsvorplatzes</li> </ul> <p>Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ertüchtigung (Optimieren der Umsteigsituation durch größtmäßiges Anpassen der Bussteige; aktuelle Situation lässt eine Wende für Rollstuhlfahrer auf verschiedenen Bussteigen aufgrund der geringen Breite kaum bzw. nicht zu),</li> <li>■ Optimierung der Organisation des Busbahnhofes und der Zu- und Abfahrt,</li> <li>■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung,</li> <li>■ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste (auch Bussteige),</li> <li>■ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage; akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte).</li> <li>■ Ausbau der Bike+Ride-Anlage außerhalb der bereits vorhandenen Radstation mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>+ Optimierung der Umsteigesituation</li> <li>+ attraktiveres Gesamterscheinungsbild.</li> </ul>	
<p><b>Umsetzung:</b> kurz- mittelfristige Umsetzung</p>	
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b> Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>	

PI-III	Prüfauftrag: Neugestaltung der Haltestelle „Rathaus“ als zentrale Haltestelle in Greven
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neugestaltung der Anlage</li> </ul> <p>Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Optimierung der Organisation des „ZOBs“ und der Zu- und Abfahrt</li> <li>■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung,</li> <li>■ taktiles Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen) sowie visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten,</li> <li>■ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste, transparente Gestaltung der Fahrgastunterstände,</li> <li>■ Einrichten einer sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlage (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.).</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>+ Optimierung der Umsteigesituation</li> <li>+ attraktiveres Gesamterscheinungsbild.</li> </ul>	
<p><b>Umsetzung:</b> kurz- mittelfristige Umsetzung</p>	
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b> Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbulasträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>	

PI-IV	Prüfauftrag: Neugestaltung der Haltestelle „Marktplatz/ZOB“ als zentrale Haltestelle in Ochtrup
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neugestaltung der Anlage</li> </ul> <p>Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung,</li> <li>■ taktiles Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen) sowie visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten,</li> <li>■ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste (auch Bussteige),</li> <li>■ Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.),</li> <li>■ Einrichten von Kurzzeitfahrradboxen (aufgrund der touristischen Bedeutung des Ortes).</li> </ul>	

<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>+ Optimierung der Umsteigesituation</li> <li>+ attraktiveres Gesamterscheinungsbild.</li> </ul>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>kurz- mittelfristige Umsetzung</p>
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b></p> <p>Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>

PI-V	Prüfauftrag: Barrierefreie Gestaltung des Busbahnhofs in Ibbenbüren
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aufwerten des Busbahnhof durch punktuelle Maßnahmen zur Schaffung der Barrierefreiheit</li> </ul> <p>Für die barrierefreie Gestaltung ergeben sich folgende Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung,</li> <li>■ Hochbord als Formstein (Bordhöhen: 18 cm),</li> <li>■ taktiles Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen),</li> <li>■ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage; akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte).</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>+ Optimierung der Umsteigesituation</li> </ul>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>kurz- mittelfristige Umsetzung</p>	
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b></p> <p>Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>	

PI-VI	Prüfauftrag: Nachrüsten der Haltestelle Burgsteinfurt Bahnhof mit taktilen Elementen
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachrüsten der Haltestelle Burgsteinfurt Bahnhof mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen zur Schaffung der Barrierefreiheit                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ taktilen Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen)</li> <li>○ visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten</li> </ul> </li> <li>■ außerdem Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage; akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte),</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <p>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation</p>	
<p><b>Umsetzung:</b> kurzfristige Umsetzung</p>	
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b> Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>	

PI-VII	Prüfauftrag: Nachrüsten der Haltestelle Emsdetten Bahnhof mit taktilen Elementen
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachrüsten der Haltestelle Emsdetten Bahnhof mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen zur Schaffung der Barrierefreiheit                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ taktilen Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen)</li> <li>○ visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten</li> </ul> </li> <li>■ außerdem Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage; akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte),</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <p>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation</p>	
<p><b>Umsetzung:</b> kurzfristige Umsetzung</p>	
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b> Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>	

PI-VIII	Prüfauftrag: Nachrüsten der Haltestelle Lengerich Bahnhof mit taktilen Elementen
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachrüsten der Haltestelle Lengerich Bahnhof mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen zur Schaffung der Barrierefreiheit                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ taktilen Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen)</li> <li>○ visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten</li> </ul> </li> <li>■ außerdem Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten einer DFI-Anlage; akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte),</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <p>+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen                      + Optimierung der Umsteigesituation</p>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>nach Möglichkeit kurzfristige Umsetzung; spätestens im Zuge der Modernisierung des Bahnhof Lengerich (MOF III, bis 2023)</p>	
<p><b>Zuständigkeit/ Beteiligte:</b></p> <p>Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger.                      Zu beteiligen sind darüber hinaus der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.</p>	

### 9.3.3 Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebs

<b>PB-I</b>	<b>Prüfauftrag: Einrichtung eines unternehmensübergreifenden Funks oder gemeinsamen RBLs im Münsterland</b>
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sicherstellung der Kommunikation zwischen Fahrzeugen unterschiedlicher Verkehrsunternehmen bspw. zur Sicherstellung von Anschlüssen bei Verspätungen</li> <li>■ Bereitstellung von Echtzeitinformationen für die Fahrgastinformation, z.B. smartphonebasiert und DFIs (Dynamische Fahrgastinformation)</li> </ul>	
<b>Prüfansatz:</b>	
<p>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 digitale Vernetzung multimedialen Mobilitätsangebots zu stärken.</p>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Verbesserung der Anschlusssicherung               <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Steigerung des Vertrauens in den ÖPNV in ländlichen Regionen mit geringem Fahrtenangebot aufgrund der gesteigerten Zuverlässigkeit</li> </ul> </li> <li>+ Hebung von Fahrgastpotenzialen</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
ZVM Bus, Kreis Steinfurt sowie weitere Münsterlandkreise, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzung:</b>	
sukzessive Umsetzung (➔ Vergabeverfahren)	

<b>PB-III</b>	<b>Prüfauftrag: Abbau von Störpotenzialen auf verspätungsanfälligen Abschnitten</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sicherung ganztägig stabiler Fahrplanzeiten und damit Steigerung der Pünktlichkeit.</li> <li>■ 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).</li> <li>■ Größere Probleme im Betriebsablauf bestehen jedoch im Zulauf zu den beiden Oberzentren Münster und Osnabrück.</li> <li>■ 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.</li> </ul> <p>Vorrangig geprüft werden sollten im Gesamtkontext Beschleunigungsmaßnahmen für die Linien S10, S50, R31, R51, R72 und R73.</p>	
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der Möglichkeiten zum Abbau von Störpotenzialen sowie zur ganzheitlichen Busbeschleunigung durch geeignete Maßnahmen, insbesondere für Schnellbusse und auf verspätungsanfälligen Abschnitten.</li> </ul> <p><i>Maßnahmenspektrum zum Abbau von Störquellen (Beschleunigungsmaßnahmen):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> <li>■ Bausteine einer ganzheitlichen Busbeschleunigung:</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>Maßnahmen an Knotenpunkten</b> Minimierung der Verlustzeiten beim Passieren der Knotenpunkte</p> <p style="text-align: center;"><b>Ganzheitliche Busbeschleunigung</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> <p style="text-align: center;"><b>Maßnahmen an Haltestellen</b> Minimierung der Haltestellenaufenthaltszeiten</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> <p style="text-align: center;"><b>Maßnahmen auf der Strecke</b> Gewährleistung einer störungsfreien und stetigen Fahrt</p> </div> </div> </div>	

<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Abbau von Verspätungen, höhere Fahrplanstabilität</li> <li>■ Verbesserung der Stetigkeit im Fahrverlauf</li> <li>■ Erhöhung des Fahrkomforts (Abbau der Brems- und Anfahrvorgänge),</li> <li>■ höhere Kundenzufriedenheit, insbesondere durch           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ eine wahrnehmbar höhere Pünktlichkeit und Einhaltung der Fahrpläne,</li> <li>○ Verbesserung der Anschlusssicherung,</li> <li>○ Reduzierung der Reisezeit,</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kreis Steinfurt, kreisangehörige Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen</li> <li>■ Bei grenzüberschreitenden Linien zudem die Städte Münster und Osnabrück Stadt Münster, Stadt Osnabrück</li> </ul>
<p><b>Umsetzung:</b>          mittel- bis langfristige Umsetzung</p>

<b>PB-IV</b>	<b>Prüfauftrag: Einrichten einer kreis- bzw. münsterlandweiten TaxiBus-Dispositionszentrale</b>
<p><b>Hintergrund:</b>          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)..</p>	
<p><b>Prüfansatz:</b>          Vereinfachung der Anmeldung eines Fahrtwunsches unabhängig vom Betreiber im Kreis Steinfurt und perspektivisch im Münsterland durch Einrichtung einer zentralen Dispositionszentrale und Rufnummer</p>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b>          + Vereinfachung der Nutzung der TaxiBus-Angebote</p>	
<p><b>Beteiligte:</b>          Kreis Steinfurt und ggf. weitere Münsterlandkreise, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Umsetzung:</b>          mittel- bis langfristige Umsetzung</p>	

## 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.

<b>MF-I</b>	<b>Prüfauftrag: Verbesserung der (dynamischen) Fahrgastinformation</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der (lokalen) Fahrgastinformation mit Liniennetzplänen, Umgebungsplänen etc. sowie mit Echtzeitinformationen an relevanten Haltestellen und wichtigen Einrichtungen.</li> <li>■ Fehlende oder zerstörte Haltestellenfahrpläne, Lesbarkeit der Aushänge (Vandalismus, Witterung etc.).</li> <li>■ 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)).</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <p>Geprüft werden soll die Ausstattung der zentralen Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit weiteren Materialien der Fahrgastinformation, zum Beispiel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Liniennetzpläne der Region</li> <li>■ 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)</li> <li>■ Wegweisung zu benachbarten Umstiegshaltestellen, insbesondere wenn der Fußweg dorthin nicht unmittelbar erkennbar oder einsehbar ist</li> </ul> <p>Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit einer Anzeigemöglichkeit für Echtzeitdaten (am Haltestellenmast oder an separatem Mast)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Berücksichtigung des aktuellen Förderantrags der RVM für Anlagen an den folgenden Standorten: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Altenberge, Münsterstraße</li> <li>○ Burgsteinfurt, Bahnhof</li> <li>○ Emsdetten, Bahnhof</li> <li>○ Horstmar, Kirche</li> <li>○ Ibbenbüren, ZOB</li> <li>○ Laer, Hohe Straße</li> <li>○ Lengerich, Bahnhof</li> <li>○ Mettingen, Schulthenhof</li> <li>○ Recke, Poststraße</li> </ul> </li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Saerbeck, Friedhof</li> <li>○ Westerkappeln, Friedhof</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Festlegung weiterer Haltestellen nach nachfragerrelevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den Kommunen, Straßenbaulastträgern und weiteren Planungsbeteiligten</li> <li>■ Klärung der Finanzierung und der Unterhaltung der Infrastruktur und Technik</li> <li>■ Klärung der Datenversorgung</li> </ul> <p><b>Hinweis:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Verbesserung der Informationen für Fahrgäste vor Fahrtbeginn</li> <li>+ Grundlage für eine Nutzung des ÖPNV sind leicht zugängliche Informationen über den aktuellen Fahrplan sowie eine gute Orientierung vor Ort.</li> <li>+ Haltestellen ohne aktuelle und schwer lesbare Fahrpläne erschweren die Nutzung des ÖPNV deutlich</li> <li>+ DFI ist Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Kreis Steinfurt, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>mittelfristige Umsetzung</p>

<b>MF-II</b>	<b>Maßnahme:</b> <b>Barrierefreie Fahrgastinformationen</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <p>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.</p>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <p>Barrierefreie Fahrgastinformation im Vorfeld der Fahrt (z. B. Internet, Vorverkaufsstellen) und an Haltestellen bereitstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip: zwei der drei Sinne (Sehen, Hören, Tasten) sollen angesprochen werden.</li> <li>■ Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache</li> <li>■ Berücksichtigung der etwaigen barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrten in den Fahrplänen (Piktogramm, ob jeweilige Fahrt barrierefrei angeboten wird)</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV "Barrierefreie Informationstechnik Verordnung" (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile)</li> </ul> <p><b>Hinweis:</b> Der ZVM plant die Einführung einer Smartphone-App (BuBiM"-App) zur Optimierung der Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip in den Münsterlandkreisen.</p>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in Ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind</li> <li>+ verbesserte Nutzbarkeit für den vorgenannten Personenkreis</li> <li>+ Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes)</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b> Kreis Steinfurt, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner</p>
<p><b>Umsetzung:</b> Umsetzung und sukzessive Weiterentwicklung ab 2018</p>

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

MF-IV	Maßnahme <b>Einführen eines Qualitätsmanagementsystem (unternehmensübergreifend)</b>
<p><b>Hintergrund:</b> Überprüfung der Einhaltung der Qualitätsstandards für alle Verkehrsunternehmen im ÖPNV und ggf. Weiterentwicklung der Anforderungen.</p>	
<p><b>Planungsansatz:</b> Wer als Aufgabenträger Verantwortung für die ÖPNV-Bedienung seiner Bürgerinnen und Bürger trägt und dafür erhebliche finanzielle Mittel aufwendet, der hat auch zu gewährleisten, dass die vereinbarte Qualität erbracht wird.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>➤ Einem ersten Schritt ist eine Dokumentation (abhängig vom Eingang von Anregungen) der Kundenwünsche, -anregungen und -beschwerden durch die Verkehrsunternehmen vorzunehmen (<b>Beschwerdemanagementsystem</b>). 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht.</p>	

<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kontinuierliche Kontrolle der Einhaltung von Qualitätsstandards und ggf. Weiterentwicklung der Qualitätsstandards</li> <li>■ Berücksichtigung von Kundenwünschen und marktnahe Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots</li> <li>■ Kundenbindung durch rasche Klärung, Behebung und Aufgreifen von Anregungen</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b> Kreis Steinfurt, Verkehrsunternehmen</p>
<p><b>Umsetzung:</b> kontinuierliche Weiterentwicklung (mittel- bis langfristige Umsetzung)</p>

<b>MF-V</b>	<p><b>Maßnahme:</b> <b>Zielgruppenorientiertes Marketing im Münsterland (unternehmensübergreifend)</b> <b>(Fortführung / Absicherung von Marketingmaßnahmen im heutigen Niveau)</b></p>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verschiedene Kundengruppen des ÖPNV haben unterschiedliche Anforderungen an die Fahrgastinformation und das Marketing.</li> <li>■ Weiterentwicklung und Bündelung der bestehenden Marketingaktivitäten kreisübergreifend im Münsterland.</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b> Fortführung und Erweiterung eines zielgruppenorientierten, unternehmensübergreifenden Marketings, z. B. für</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Berufstätige (bspw. Hinweise/ Werbung auf bestehende und neueingerichtete Expressfahrten)</li> <li>■ Schüler (bspw. Hinweis auf Freizeitangebote, die mit dem ÖPNV erreichbar sind)</li> <li>■ Neubürger (bspw. kostenloses Tages- oder 4er Ticket)</li> <li>■ ältere Menschen (bspw. mit dem Ticket verbundene Zusatzangebote)</li> </ul> <p>Als Ansatz hierfür bietet sich die weitere Bündelung unter der vorhandenen Dachmarke ‚Bus und Bahn im Münsterland‘ als entsprechende Plattform an.</p>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b> + Direkte Ansprache bestimmter Kundengruppen mit den relevanten spezifischen Informationen + Erreichung bestimmter Zielgruppen</p>	
<p><b>Beteiligte:</b> Kreis Steinfurt, ZVM Bus, weitere Münsterlandkreise, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden</p>	
<p><b>Umsetzung:</b> kurzfristige Umsetzung</p>	

<b>MF-VI</b>	<b>Maßnahme:</b> <b>Entwicklung eines Konzeptes für das betriebliche Mobilitätsmanagement</b>
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Handlungsbedarf gemäß Kapitel 7.14</li> <li>■ Teilnahme European Energy Award (Gold-zertifizierter Kreis)</li> </ul>	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen, Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen</li> <li>■ 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)</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
Veränderung des Modal-Splits zugunsten des Umweltverbundes im Kreis Steinfurt	
<b>Beteiligte:</b>	
Kreis Steinfurt, Verkehrsunternehmen, private Partner	
<b>Umsetzung:</b>	
mittelfristig	

<b>MF-VII</b>	<b>Maßnahme:</b> <b>E-Ticketing und Überprüfung des Ticketsortiments</b>
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Handlungsbedarf gemäß Kapitel 6.3.16</li> <li>■ 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.</li> </ul>	
<b>Planungsansatz:</b>	
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.	
<b>Beispiele hierfür</b> können sein:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einführung eines E-Tickets (Präferenz: smartphonebasiert)</li> <li>■ Ausgestaltung des E-Tickets als allgemeine Mobilitätskarte, die den Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, Car-Sharing, Leihfahrräder, Abstellanlagen etc.) gewährleistet und die durchgängige Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote erleichtert.</li> <li>■ Anbieten von Zusatzleistungen (bspw.: Fahrkarte ist übertragbar, Mitnahmemöglichkeit von Familienangehörigen, Fahrradbox inklusive, Vergünstigungen für andere Angebote etc.)</li> </ul>	

<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste</li> <li>+ Hebung von Fahrgastpotenzialen</li> <li>+ Berücksichtigung und Förderung der Inter- bzw. der Multimodalität</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Kreis Steinfurt, ZVM Bus, Tarifgemeinschaft Münsterland / Ruhr-Lippe GmbH (VGM-VRL), Verkehrsunternehmen, ggf. private Akteure (Anerkennung des ÖPNV-Tickets für vergünstigten Eintritt)</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>langfristige Umsetzung</p>

<b>PF-I</b>	<b>Prüfauftrag:</b> <b>Verbesserung der Fahrgastinformation in den Fahrzeugen</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <p>Verbesserung der Fahrgastinformation durch Echtzeitinformationen zu den nächsten Umsteigemöglichkeiten in den Fahrzeugen.</p>	
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <p>Geprüft werden soll die Ausstattung der Fahrzeuge zur Bereitstellung von Echtzeitinformationen im Fahrzeugbetrieb</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anzeige von Umsteigemöglichkeiten mit Echtzeitinformationen zu Anschlüssen, Verspätungen und alternativen Reiseverläufen</li> <li>■ Klärung der Datenversorgung</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Verbesserung der Information für Fahrgäste</li> <li>+ Grundlage für eine Nutzung des ÖPNV sind leicht zugängliche Informationen über den aktuellen Fahrplan</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Kreis Steinfurt, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>langfristige Umsetzung</p>	

<b>PF-II</b>	<b>Prüfauftrag: Mobilitätsmanagement an Schulen als Ergänzung zum bestehenden Schulbus-Training</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <p>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</p>	

<p>Eltern angewendet werden.</p>
<p><b>Prüfansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Weiterentwicklung und Bündelung bestehender Initiativen zu einem schulischen Mobilitätsmanagement (z. B. Koordination zwischen Schulen und Schulbehörden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen; Information der Schülerinnen und Schüler, Ausbildung von Bahn- und Busbegleitern, Durchführung von Busschulen etc.)</li> <li>■ Erstellen eines praxisnahen Konzeptes für schulisches Mobilitätsmanagement auf Kreisebene unter Berücksichtigung der verschiedenen Schultypen.</li> <li>■ Alle öffentlichen Schulen sollen kostenlos auf das Angebot des Schulischen Mobilitätsmanagements zurückgreifen können.</li> <li>■ 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.</li> <li>■ 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.</li> <li>■ Verbesserung der Vermittlung der Schulwegpläne an die Eltern</li> <li>■ Unterstützen der Schulen durch Vermittlung von „Good-Practice“-Beispielen, Bereitstellen von Unterrichtsmaterial, Qualifizierung von Lehrkräften, Information von Eltern sowie Schaffen bzw. Ausbau „außerschulischer Lernpartnerschaften“ (wie z.B. Busschulen).</li> <li>■ Durchführen von Schwerpunktaktionen oder Projekttagen mit Ansprache von Schülerinnen und 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.</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Erhöhung der Sicherheit</li> <li>+ Entlastung des Fahrpersonals</li> <li>+ Vandalismus in Bussen eindämmen</li> <li>+ ÖPNV Imageförderung und Bindung (Schüler als langfristige ÖPNV-Kunden binden)</li> <li>+ Dauerhafte Verankerung von Mobilität als Thema in allen Schulen des Kreises</li> <li>+ Vernetzung zwischen den Akteuren im Kreis zum Thema „Mobilität und Schule“</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Kreis Steinfurt, kreisangehörige Kommunen, Schulämter, Schulen, Polizei, Verkehrsunternehmen, Schüler, Eltern, ggf. weitere private Partner</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>mittelfristige Umsetzung</p>

<b>PF-V</b>	<b>Prüfauftrag:</b> <b>Ausdehnung des Ansatzes der RVM-Anschlussgarantie auf weitere Verknüpfungspunkte und Verkehrsunternehmen im KreisSteinfurt</b>
<b>Hintergrund:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> <li>■ Hinweis: Sicherstellung der Beendigung der angetretenen Reise auch bei Störungen im Reiseablauf ist zu vermarkten, um weitere Fahrgäste hinzuzugewinnen (Hebung von Fahrgastpotenzialen).</li> </ul>	
<b>Prüfansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kompensation etwaiger Störungen und damit ggf. verpasster Anschlüsse.</li> <li>■ Garantie des fahrplanmäßigen Anschluss an ausgewiesenen Haltestellen und Verknüpfungspunkten mit entsprechender Beschilderung. Sollte der Anschluss zwischen den Buslinien nicht möglich sein, wird eine Taxibeförderung organisiert, welches möglichst schon an der Umsteigehaltestelle steht, wenn der verspätete Bus eintrifft. Der Fahrgast erhält einen Gutschein für das Taxi, welches den Fahrgast zur gewünschten Endhaltestelle befördert.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste</li> <li>+ Hebung von Fahrgastpotenzialen</li> <li>+ Steigerung des Vertrauens in den ÖPNV in ländlichen Regionen mit geringem Fahrtenangebot</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
Kreis Steinfurt, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzung:</b> 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 2: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzept ‚Linienverkehr Bus‘**

<b>Maßnahme</b>	<b>Linienverkehr Bus Abschätzung Leistungsveränderungen [Fahrplankilometer/Jahr]</b>	<b>Finanzwirksamkeit [Euro]</b>
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. 16.000	ca. 36.000
ML-I.e	ca. 7.000	ca. 16.500
ML-I.f	ca. 13.000	ca. 30.000
ML-I.g	ca. 34.000 (max. 52.000)	ca. 78.000 (max. 120.000)
ML-I.h	ca. 13.000 ca. 2.500*	ca. 30.000 ca. 4.500*
ML-I.i	ca. 4.500	ca. 10.000
ML-I.j	ca. 12.000	ca. 28.000
ML-I.k	ca. 4.000 ca. -5.500*	ca. 9.000 ca. - 9.500
ML-I.l	ca. 4.000*	ca. 7.000
<b>Maßnahmenpaket ML-I gesamt</b>	ca. + 211.500 km ca. + 1.000 TB-km*	ca. + 489.000 Euro
ML-II.1	ca. 46.000 ca. -24.000*	ca. 106.000 ca. - 42.000
ML-II.2	ca. 151.000 <i>(Alternativer Ansatz: 66.000)</i>	ca. 344.000 <i>(Alternativer Ansatz: 151.000)</i>
ML-II.3	ca. 20.000	ca. 46.000
<b>Maßnahmenpaket ML-II gesamt</b>	ca. + 217.000 km <i>(bei Realisierung der Alternative: ca. 132.000)</i> ca. - 24000 km*	ca. 454.000 Euro <i>(261.000 Euro)</i>

Maßnahme	Linienverkehr Bus Abschätzung Leistungsveränderungen [Fahrplankilometer/Jahr]	Finanzwirksamkeit [Euro]
ML-III	<i>neutral</i>	-
ML-IV	ca. + 4.000 km	ca. 9.500
ML-V	ca. + 9.500 km	ca. 22.000
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	ca. +2.000 TB-km*	ca. - 4.000*
ML-IX	<i>neutral</i>	-
ML-X Optional	<i>In Abhängigkeit der Umsetzungsvariante</i>	
<b>Summe Kreisgebiet</b>	<b>ca. + 430.000 km ca. - 30.000 TB-km*</b>	<b>ca. 935.000 Euro</b>

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