Entwurf

Kreis Steinfurt

Nahverkehrsplan 2018

(Kapitel 10 Öffentliche Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung und
Kapitel 11 Alternative Mobilitätsangebote im Kreis Steinfurt)

Kassel, 14. Februar 2018

(Bearbeitungsstand)

10 Öffentliche Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung (Übergangskapitel Teil I und Teil II NVP)

Das ÖPNVG NRW definiert den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge (§1 Abs. 1 ÖPNVG NRW). Hieraus kann abgeleitet werden, dass grundsätzlich auch für die Siedlungsbereiche abseits der regionalen ÖPNV-Korridore öffentliche Mobilitätangebote bereitzustellen sind, soweit dies in wirtschaftlich akzeptabler Form erfolgen kann.

Die exemplarische Betrachtung im Kreis Steinfurt zeigt, dass für die meisten nichterschlossenen Teilbereiche die Fahrgastpotenziale für eine Anbindung im regulären Linienbetrieb zu gering ausfallen. Neben der Weiterentwicklung der etablierten Angebotsstrukturen des ÖPNV im Kreis Steinfurt und den Münsterlandkreisen wird infolgedessen ein zusätzlicher Fokus bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne auf die Überprüfung der Einrichtung und Umsetzbarkeit alternativer Mobilitätsangebote dieser nicht durch die definierten Achsen der Netzhierarchie erschlossenen Zwischenräume (sog. „erste und letzte Meile“) gelegt. Der NVP geht im Teil II auf die Frage ein, welche ergänzenden Mobilitätskonzepte unter wirtschaftlichen, technischen und sozialen Gesichtspunkten geeignet sind, um in Ergänzung zu bewährten ÖPNV-Angeboten die Mobilität insbesondere im ländlichen Raum langfristig zu sichern und zu verbessern. Ziel ist die Ableitung eines flexibel einsetzbaren Mix an Mobilitätsangeboten, mit dem die Menschen aus den nicht vom regelmäßigen ÖPNV erschlossenen Siedlungsgebieten ihre Mobilitätsbedürfnisse mit einem vertretbaren zeitlichen und finanziellen Aufwand befriedigen können.

Die denkbaren Maßnahmenansätze umfassen eine große Bandbreite: Neben den im Münsterland etablierten BürgerBus-Angeboten bietet insbesondere die Weiterentwicklung flexibler, bedarfsgesteuerter Mobilitätsangebote zielführende Ansatzpunkte zur Erschließung der Zwischenräume außerhalb der ÖPNV-Korridore. Als Ergänzung zum klassischen ÖPNV könnte mit modifizierten und neuen Mobilitätsprojekten ein Angebot für Räume mit schwacher Nachfrage und mit nicht ausreichender Grundvoraussetzung für regulären Linienverkehr geschaffen werden.

Die Überlegungen zur besseren Erschließung der Zwischenräume werden flankiert von Ansätzen im Hinblick auf eine stärkere intermodale Vernetzung. In diesem Zusammenhang soll die hochintensive Fahrradnutzung im Münsterland dazu genutzt werden, das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel zu den regionalen ÖPNV-Achsen noch weiter zu stärken.

Angebotsmerkmale und Einsatzkriterien „Öffentliche Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung“

Im Nahverkehrsplan wird keine Empfehlung für eine bestimmte Angebotsform bzw. ein Produkt formuliert. Unter dem Sammelbegriff ***„Öffentliche Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung“*** werden die möglichen Ansätze unterschiedlicher Formen der Bedienung „bei Bedarf“ zusammengefasst.

Die Angebotsgestaltung dieser Mobilitätsangebote kann somit auf kommunaler Ebene mit modular gestaltbaren Komponenten flexibel auf die jeweils spezifischen Randbedingungen und die politischen Wünsche ausgerichtet werden. Die Bandbreite der Ausgestaltungsmög-

lichkeit geht vom klassischen AnrufSammelTaxi bis hin zu App-gesteuerten „On-Demand"-Angeboten.

Zur Beurteilung, welches das jeweils passende System für ein Gemeindegebiet zur Erschließung der Zwischenräume ist, sollte unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten berücksichtigt werden, dass für Teilbereiche mit weniger als 200 Einwohnern mit hoher Wahrscheinlichkeit keine regelmäßige tägliche Nachfrage zu generieren ist. Auch bedarfsgesteuerte Angebotsformen sollten jedoch im Hinblick auf die Nachfrage eine gewisse Regelmäßigkeit des Bedienungsangebotes erkennen lassen, um sowohl ein Interesse bei potenziellen Nutzern als auch Anbietern zu erwecken.

Die Wirtschaftlichkeit eines bedarfsgesteuerten Verkehrs verbessert sich, wenn die Nachfrage gebündelt werden kann. Dabei können als Orientierung folgende Regeln herangezogen werden:

- Je größer und dichter besiedelt ein Gebiet ist und je näher der nächste Hauptort mit Versorgungseinrichtungen gelegen ist, umso wirtschaftlicher kann in der Regel ein bedarfsgesteuerter Verkehr angeboten werden.
- Umgekehrt sind Verkehre in besonders kleinen und abseits der ÖPNV-Korridore gelegenen Zwischenräumen, insbesondere bei Verkehren ohne Fahrplanbindung, meist unwirtschaftlicher, da mit einem hohen Aufwand nur ein geringes Fahrgastpotenzial erreicht werden kann.

Das bedeutet, dass die Wirtschaftlichkeit für die Erschließung der Zwischenräume geringer wird, je kleiner und disperser die Bereiche sind und / oder je größer die Fahrweiten werden. Hier können alternative Mobilitätsangebote Lösungen im Hinblick auf eine bessere Erschließung bzw. auch im Hinblick auf eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger bieten.

- **Tabelle 1: Spezifische Angebotsmerkmale „Öffentliche Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung"**

Angebotsmerkmale	**Bandbreite der Umsetzungsmöglichkeiten**
Fahrplanbindung	Fahrplanungebunden (damit hohe Flexibilität für den Fahrgast) (kein Fahrplan, verkehrt möglichst zeitnah nach Anmeldung eines Beförderungswunsches) ➔ sehr geringe bis geringe Nachfragebündelung
	30- bis 60-Minuten-Takt ➔ geringe Nachfragebündelung
	120-Minuten-Takt oder Einzelfahrten ➔ mittlere Nachfragebündelung
Bedienungszeiten	Vollangebot zu allen relevanten Verkehrszeiten bis zielgruppenorientiertes Angebot an einzelnen Tagen und zu einzelnen Verkehrszeiten
Räumliche Bedienung	Haltestellenbedienung, Einstieg an Haltestellen + Ausstieg vor der Haustür bis Haustürbedienung bei Ein- und Ausstieg,

	unterwegs Ein-/Ausstieg
Fahrplangestaltung	haltestellenbezogene Abfahrtszeiten, einheitliche Abfahrtszeiten für einen Teilraum, Abfahrtszeiten für Zonen oder fahrplanungebunden
Größe des Bedienungsgebietes	Einzelne Ansiedlungen und kleinere Ortschaften in einer Gemeinde bis hin zu größeren Bereichen mit geringem Fahrgastpotenzial, auch gemeindeübergreifend, in den Zwischenräumen der definierten Achsen ➔ Auswirkungen auf Fahrzeugeinsatz und Wirtschaftlichkeit
Fahrtbuchung	Bestellung per Telefon, Internet und/oder App
Flankierung mit Betriebsleitsystemen	Zielvorstellung: Ausstattung der Fahrzeuge mit digitalen (internetbasierten) Leitsystemen ➔ Fahrtbuchung über verschiedene Kanäle, digital gesteuerte Verkehrsdurchführung

Die Ausgestaltung der Angebotsmerkmale sollte passend auf die jeweilige Situation vor Ort ausgerichtet werden. Neben den verkehrlichen Randbedingungen sind hierbei auch die vor Ort aktivierbaren Betreiberstrukturen zu berücksichtigen (Bandbreite von ehrenamtlichen BürgerBus-Fahrer bis hin zu Mobilitätsdienstleistern mit umfangreich geschultem und ausgebildetem Fahrpersonal). Zu nutzen sind dabei rechtliche Experimentierklauseln im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes, die Probeanwendungen zulassen (z. B. Möglichkeit der Haus-zu-Haus-Bedienung im öffentlichen Verkehr).

Auch weitere Randbedingungen können flexibel an die Bedürfnisse der Kommunen angepasst werden, haben jedoch ggf. Auswirkungen auf die verkehrliche oder wirtschaftliche Wirksamkeit. Hierzu gehören z. B.:

- max. Zeitdauer zwischen Abruf und Beginn einer Fahrt
- max. Reisezeit/ Umwegdauer bei zusätzlichen Fahrtbuchungen durch weitere Fahrgäste
- Vertrieb / Abrechnung (z .B. Fahrgäste buchen und zahlen über die App oder Fahrgästen buchen über die App und zahlen beim Fahrer) in Abhängigkeit der Anforderungen an einen durchgehenden Tarif

Bei einer Umsetzung sollte für einen wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz auch ein gemeindeübergreifender Betrieb geprüft werden.

Bei der Umsetzung sind verschiedene Betreibermodelle vorstellbar, die sich aus Wettbewerbs- und Interessenbekundungsverfahren ergeben können. Neben Mobilitätsdienstleistern wie Taxiunternehmen oder Verkehrsunternehmen kommen auch ehrenamtlich agierende BürgerBus-Vereine oder auch soziale Träger (z. B. Arbeiter-Samariter-Bund) oder Hotelbetreiber mit Kleinbus als Betreiber der „Öffentlichen Mobilitätsangebote mit Bedarfs-

steuerung“ infrage. Auch Kombinationen sind denkbar, z. B. unterschiedliche Betreiber im Tagesverkehr Montag bis Freitag und im Wochenendverkehr.

In Abhängigkeit von der jeweiligen Umsetzungsform bewegen sich die Mobilitätsangebote in einem Spannungsfeld zwischen bereits erprobten bedarfsgesteuerten ÖPNV-Angeboten (z. B. AnrufSammelTaxi AST, TaxiBus) auf der einen Seite und Modellen wie dem im Münsterland etablierten BürgerBus sowie dem Modell EinkaufsBus (vgl. Kapitel 11), die einem Übergangsbereich zwischen klassischem ÖPNV und alternativen Mobilitätsangebote zuzuordnen sind. Auf der anderen Seite stehen genehmigungsfreie Angebote wie das BürgerMobil (vgl. Kapitel 11) als alternative Angebotsformen zur Abdeckung der Mobilität. Die letztendliche Ausgestaltung und Ausdifferenzierung der verschiedenen dargestellten Angebotsformen stellt somit einen schmalen Übergangsbereich zwischen Angeboten, die dem Teil I des NVP zuzuordnen sind und den ergänzenden Angeboten, die dem Teil II des NVP zuzuordnen sind, dar. Die genaue Zuordnung ist in Hinblick auf manche Angebote schwierig, da der Übergang fließend ist. Die folgenden Abbildungen veranschaulichen den Übergangsbereich zwischen Teil I und Teil II des Nahverkehrsplans.

Abbildung 1: Einordnung möglicher Umsetzungsformen öffentlicher Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung in den Teil I bzw. Teil II des NVP
- Beispiel: Stadt/ Gemeinden ohne bestehendes BürgerBus-Angebot -

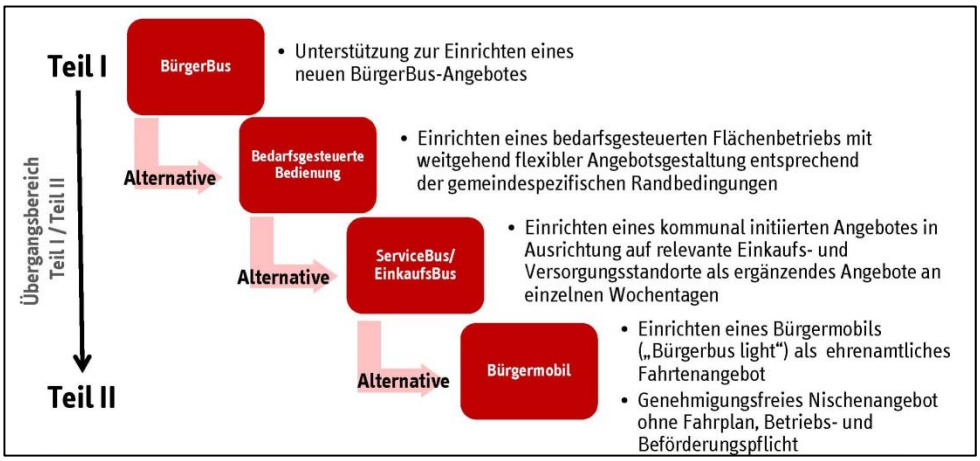
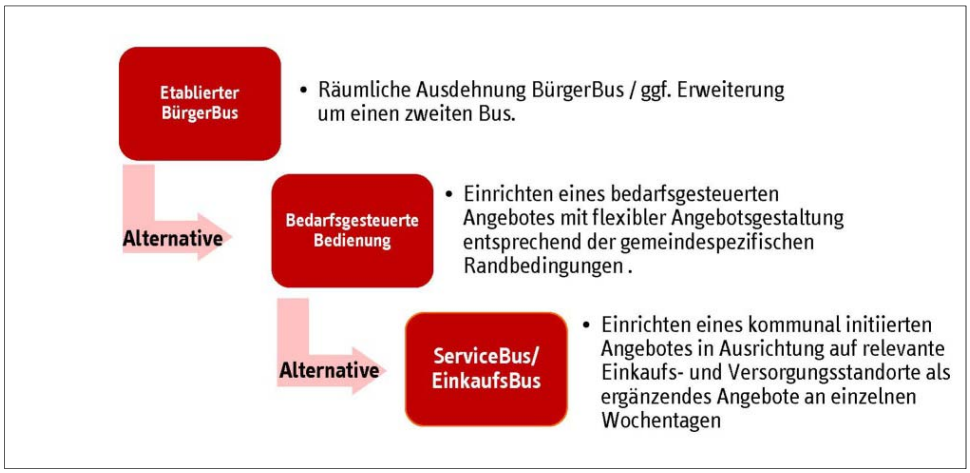


Abbildung 2: Einordnung möglicher Umsetzungsformen öffentlicher Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung in den Teil I bzw. Teil II des NVP
- Beispiel: Stadt/ Gemeinden mit etabliertem BürgerBus-Angebot -



11 Teil II – Alternative Mobilitätsanagebote im Kreis Steinfurt

Teil II des NVP beinhaltet im Wesentlichen Vorschläge, die aus Sicht der Gutachter geeignet erscheinen, eine Verbesserung der Anbindung an ÖPNV-Netze in den Münsterlandkreisen im lokalen Bereich mit öffentlichen Mobilitätsangeboten abseits der regionalen Korridore abzusichern.

Neben Mobilitätsangeboten, durch die eine bessere Erschließung der Fläche in Form von zusätzlichen Angeboten erwirkt werden kann (z. B. Einrichten/ Ausweiten von BürgerBus-Projekten, EinkaufsBus, Shuttle-Service), wird ein weiterer Fokus auf eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger zur Förderung der intermodalen Nutzung gelegt. Hierzu zählt insbesondere der Ausbau hochwertiger Fahrradabstellanlagen an bestimmten Haltestellen des regionalen Verkehrs. Außerdem soll dort, wo es aufgrund der Lage und Bedeutung im Netz Wirkung und Erfolg verspricht, der Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten zu Mobilstationen forciert werden. Die Umsetzung ist als modular gestaltbares Angebot in Hinblick auf Ausstattung und zu kombinierender Verkehrsmittel angedacht, so dass jeweils in Abhängigkeit der spezifischen Situation vor Ort unterschiedliche Ausstattungsmerkmalen realisiert werden können. Neben dem Ausbau und der Erweiterung von Fahrradabstellanlagen können je nach Zentralität auch ergänzende Anmietmöglichkeiten, wie Pedelec-Verleihmöglichkeiten sowie Car-Sharing-Angebote sinnvoll sein, um den multimodalen Ansatz zu stärken.

Flankierende Angebote wie die Einführung einer Mobilitätskarte zur besseren Vernetzung der Mobilitätangebote und Einrichten von Produkten zur haltestellenferne Fahrgastinformation sind geeignet, die Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote zu vereinfachen und somit die Akzeptanz zu erhöhen.

Es sei an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die vorgeschlagenen „Mobilitätsprojekte“ als **Empfehlung an die Kommunen** gedacht sind. **Jede Kommune kann und soll in Eigenregie entscheiden, ob und in welcher Art und Intensität sie sich zukünftig des Themas „Mobilität in die Fläche bringen“ annehmen möchte.**

11.1 Steckbriefe alternativer Mobilitätsangebote

Mobilstationen

Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW (2015): Handbuch Mobilistationen, S.25

Produkt u. Aufgabe	■ Räumlich gebündelte Verknüpfung von Verkehrsangeboten zur Förderung der Inter- und Multimodalität (ÖPNV mit Rückgratfunktion) ■ Erhöhung der Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote durch Schaffung zentraler Orte für intelligente Zu- und Abbringangebote ■ Modular gestaltbares Angebot in Hinblick auf Ausstattungsmerkmale und zu kombinierender Verkehrsmittel – in Abhängigkeit von Aufgabe, Bedeutung im Netz und räumlicher Lage sowie bei Zuordnung zu aufkommensstarken Einrichtungen ■ Treffpunkt, Aufenthaltsbereich und Serviceangebote zur Förderung der Nahmobilität und Übernahme von Versorgungsfunktion
Hintergrund	■ Maßnahme zur Unterstützung zum Erreichen der kommunalen Klimaschutzziele ■ Verbesserung der Erreichbarkeit der starken ÖPNV-Achsen, Ausweiten der Einzugsbereiche, Abbau von Defiziten der ÖPNV-Erreichbarkeit ■ Förderung der Multi- und Intermodalität / Attraktivitätssteigerung ÖPNV
„Zutaten“	■ modulares System an Mobilstationen, Realisierung mit Ausstattungsmerkmalen in Abhängigkeit von systemischer Bedeutung im Gesamtnetz, Lage, Nutzerpotentialen, Flächenverfügbarkeit und ökonomischen Rahmenbedingungen ■ optimale Lagegunst im Ortsgefüge ■ Eigentumsverhältnisse Grund und Boden ■ Betreiber / kommunaler Kümmerer / ggf. Servicedienstleister

Akteure:

- Kommune
- Technische Betriebe / Betreiber
- Stadtwerke
- CarSharing- und Fahrradverleihsystem-Anbieter
- Einzelhändler / Servicedienstleister
- Land NRW
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (Beratung)

Prinzipskizze:

Unterstützung von Bürgerbusangeboten

Produkt u. Aufgabe	■ Bürgerbus als wichtige und sinnvolle (räumliche) Ergänzung des klassischen ÖPNV, in Räumen mit schwacher Nachfrage und mit schwieriger Grundvoraussetzung für regulären Linienverkehr ■ Unterstützung der Bürgerbusvereine insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer im Zusammenspiel zwischen Kommune und betreuendem Verkehrs-unternehmen und unter Einbindung des Aufgabenträgers ■ Unterstützung bei der Gründung neuer Bürgerbusangebote bzw. Bürgerbusvereine ■ Pflege des bestehenden Netzwerks auf Kreisebene; Austauschtreffen der Vereine
Hintergrund	■ Maßnahme zur langfristigen Sicherstellung etablierter Verkehrsangebote, die ihrerseits für eine Verbesserung Mobilität im ländlich geprägten Raum Sorge tragen ■ Langfristige Sicherung des Angebots für in ihrer Mobilität eingeschränkter Personenkreise
„Zutaten“	■ Ansprechpartner / Beauftragter auf Seite der Städte und Gemeinden sowie der Verkehrsunternehmen

Akteure:

- Aufgabenträger
- Städte und Gemeinden
- Bürgerbusverein mit ehrenamtlich Engagierten
- Verkehrsunternehmen
- Private und öffentliche Sponsoren

Prinzipskizze:

ServiceBus / EinkaufsBus

ServiceBus Rossla

Produkt u. Aufgabe	■ Anschluss von Ortschaften an Einzelhandels- und Versorgungsstandorte ■ Erweitertes ÖPNV-Angebot an einzelnen, ausgewählten Wochentagen (mind. zwei), anstatt eingeschränktem Angebot an allen Tagen ■ Einsatz eines Fahrzeuges an verschiedenen Tagen in unterschiedlichen räumlichen Teilbereichen („rollierender Einsatz“) ■ Ausrichtung des Angebots auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte ■ Vertaktetes Angebot, z.B. Stundentakt (in Teilabschnitten Zweistundentakt) an Bedienungstagen ■ ausgehend von kommunaler Initiative, nicht vom Einzelhandel
Hintergrund	■ Sicherstellung der ÖPNV-Angebote in Orten ohne Versorgung zu benachbarten Angeboten ■ Chance zur Kooperation zwischen ÖPNV und Versorgungseinrichtungen (Zusammenführung von Angebot und Nachfrage bei beiderseitigem Interesse) ■ Verbessertes Angebot für in ihrer Mobilität eingeschränkter Personenkreise
„Zutaten“	■ Kleinbus mit einer Rampe für Gehilfen und Rollstuhlfahrer ■ Fahrpersonal ■ Prüfung: Begleitpersonal ■ Verzicht auf parallele Strukturen wie bspw. Taxibus oder Bürgerbus ■ PBefG-Genehmigungspflichtig ■ intensive Vor-Ort-Vermittlung zum Start des Verkehrs

Akteure:

- Aufgabenträger
- Städte und Gemeinden
- Verkehrsunternehmen
- Zielvorstellung: Einzelhandel als Kooperationspartner

Prinzipskizze:

Bike & Ride Stationen

Haltestelle: Mettingen, Hügelstraße Mobilitätspunkt

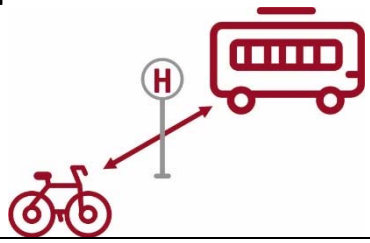
Haltestelle: Ennigerloh, Markt

Produkt u. Aufgabe	■ Ausbau der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV („Mobilstation Stufe 1“) ■ Erhöhung der Flächenwirksamkeit hochwertiger ÖPNV-Angebote durch Schaffung hochwertiger Fahrradabstellanlagen ■ Modular gestaltbare Ausstattung mit Differenzierung zwischen kleineren (überdachter Bügel oder ähnlich) und größeren Anlagen („Fahrradgaragen“ oder ähnlich) in Abhängigkeit des Bike & Ride-Potenzials ■ Hoher Wiedererkennungswert durch einheitliche Gestaltung (modularer Baukörper)
Hintergrund	■ Abbau von Erschließungsdefiziten durch wirksame Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius in die Fläche ■ Verbesserung der Erreichbarkeit der starken ÖPNV-Achsen ■ Förderung der Intermodalität / Attraktivitätssteigerung ÖPNV ■ Maßnahme zur Unterstützung der kommunalen Klimaschutzziele
„Zutaten“	■ Realisierung mit Ausstattungsmerkmalen in Abhängigkeit der Nutzerpotentiale und Flächenverfügbarkeit ■ optimale Lagegunst im Ortsgefüge ■ soziale Kontrolle ■ Eigentumsverhältnisse Grund und Boden ■ Ggf. kommunaler Kümmerer für Wartung und Pflege

Akteure:

- Städte und Gemeinden
- Verkehrsunternehmen
- Kreis (als Aufgabenträger und ggf. als Fördermittelgeber)

Prinzipskizze:



Bike-Sharing light

Produkt u. Aufgabe	■ Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad durch Einrichten von einfachen Fahrradausleihstationen zur Verbesserung der Zielerreichbarkeit, z. B. am Rand von Gewerbegebieten („Werksfahrrädern“) ■ Ausrichtung: zielorientierter Verkehr mit hohem „Gewohnheitsfaktor“ (z B. Berufsverkehr)
Hintergrund	■ Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten durch gezielte Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten und Gewerbegebieten ■ Förderung der ÖPNV-Nutzung im kleinräumigen Bereich
„Zutaten“	■ Realisierung mit einfachen Ausstattungsmerkmalen (u. a. Gebrauchtfahrräder, einheitlich in markanter Farbe lackiert, einfache Schlüsselfunktion, Nutzen vorhandener Abstellmöglichkeit, wenn möglich (Garage o. ä.)) ■ Eigentumsverhältnisse Grund und Boden ■ Ggf. betrieblicher Kümmerer für Wartung und Pflege

Akteure:

- Kommune
- Betriebe

Prinzipskizze:

Bürgermobil / „Bürgerbus light“

Produkt u. Aufgabe	■ Angebot in genehmigungsfreier Nische ■ keine Fahrplan- und Bedienungspflicht ■ Gemeinwohlorientiertes, ehrenamtliches Fahrangebot in Ergänzung zum ÖPNV für innerörtliche Fahrten ■ Vorherige Anmeldung eines Fahrtwunsches ist notwendig ■ Möglichkeit einer Tür-zu-Tür-Bedienung ■ Fahrservice ohne Liniengenehmigung ■ Eine Vereinsstruktur ist nicht zwingend; die Gemeinde kann die Funktion des Rechtsträgers übernehmen, ehrenamtlich Aktive werden zu „Helfern“ im Auftrag der Kommune ■ Verkehrt innerhalb fester Bedienungszeiträume, ggf. auch nur an ausgewählten Tage ■ Option: außerhalb der Betriebszeiten als Car-Sharing-Angebot für Privatpersonen und Vereine nutzbar
Hinter-grund	■ Disperse Siedlungseinheiten mit geringer und/oder rückläufiger Einwohnerzahl ■ Sicherstellung der Teilhabe der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personenkreise
„Zutaten“	■ Fahrzeug, inkl. Fix- und Betriebskosten ■ Disposition ■ Bürgerschaftliches Engagement ■ Unterstützung aus Politik und Verwaltung / Sponsoring

Akteure:

- Städte und Gemeinden
- Ehrenamtlich Engagierte
- Private und öffentliche Sponsoren
- Ggf. Organisation als Verein
- Ggf. Verkehrsunternehmen als Unterstützer

Prinzipskizze:

Themenbezogener Shuttleservice

Produkt u. Aufgabe	■ Privat organisierter Shuttleservice zur Verbesserung der Erreichbarkeit ausgewählter Einrichtungen und Angebote (bspw. Nahversorger, medizinische Einrichtungen, kulturelle Einrichtung, Hotel usw.) ■ Möglichkeit zur Realisierung spezieller Fahrtenwünsche, für welche im regulären Linienbetrieb keine ausreichende Fahrgastnachfrage vorhanden ist oder durch andere Umstände nicht realisiert werden kann ■ Tür-zu-Tür-Bedienung ■ Unterstützung durch Stadt/Gemeinde bei Initiierung
Hintergrund	■ Verbesserung der Erreichbarkeit ausgewählter Einrichtungen ■ Evtl. Gemeindegrenzenübergreifende Fahrten
„Zutaten“	■ Fahrzeug ■ Fahrpersonal ■ Dispositionszentrale zur Annahme und Organisation der Fahrtenwünsche, die bei der Einrichtung angesiedelt ist

Akteure:

- Privatwirtschaftliche Einrichtungen
- Städte und Gemeinden

Prinzipskizze:

Mobilitätskarte

Quelle: tu-darmstadt.de

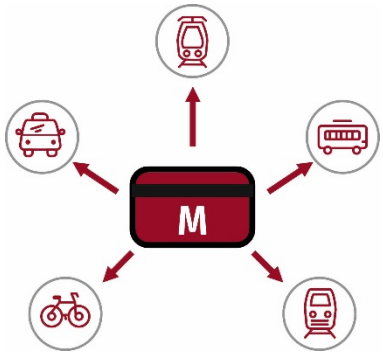
Quelle: rmv.de

Produkt u. Aufgabe	■ Tarifliche Integration unterschiedlicher Mobilitätsdienstleistungen in einem Medium ■ Vereinfachung intermodaler Mobilitätsketten durch verbesserte Zugänglichkeit ■ Option: Mobilitätskarte mit monatlichen Fixkosten, inbegriffen kostenlose Nutzung aller Busse und Bahnen sowie mit zeitlicher Befristung eines Leihfahrrades und eines CarSharing-Angebots
Hintergrund	■ Förderung des Umweltverbunds, Vernetzung der Verkehrsträger, Verbesserung des Zugangs zu verschiedenen Verkehrsmitteln ■ Stärkung des ÖPNV-Angebots als Alternative zum Pkw
„Zutaten“	■ Partnerschaftsstruktur der Betreiber/Angebote ■ Ggf. Flächenverfügbarkeit zur Schaffung räumlicher Verknüpfungsangebote (Mobilstation) ■ ggf. als App-Lösung

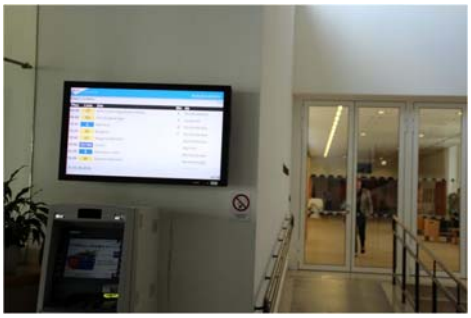
Akteure:

- Verkehrsverbund
- Verkehrsunternehmen
- Aufgabenträger
- Städte und Gemeinden
- Betreiber der Mobilitätsangebote

Prinzipskizze:



Haltestellenferne Fahrgastinformation

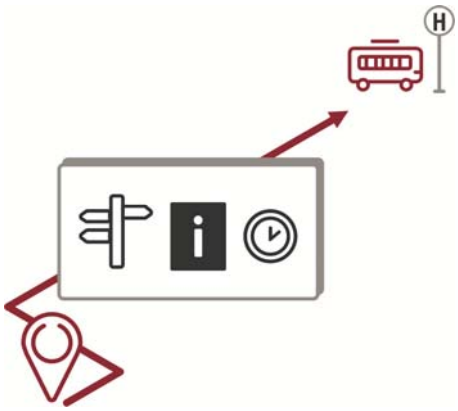


Produkt u. Aufgabe	■ Monitore, Wegweiser, Smartphone-App etc. ■ Echtzeitinformation in zentraler Lage zu Abfahrten des ÖPNV an der nächstgelegenen Haltestelle bzw. an einer zentralen Haltestellen wie ZOB ■ Hinweis auf Dauer des Fußwegs und per Fahrrad zur Haltestelle
Hintergrund	■ Fehlende Informationen bspw. in den Geschäftslagen oder in öffentlichen Einrichtungen zu Abfahrtzeiten des ÖPNV die räumlich hiervon getrennt sind ■ Lage von ÖPNV-Haltestellen nicht immer zentral im Ortskern
„Zutaten“	■ Display bzw. Monitor mit Echtzeitdaten (inkl. Wartung etc.) ■ Wegweisung mit Angaben zur Dauer des Weges sowie zur Entfernung ■ Örtlichkeiten für die Installation der Fahrgastinformation ■ Smartphone-App mit Echtzeitdaten und weiteren Informationen

Akteure:

- Städte und Gemeinden
- Öffentliche Einrichtungen
- Private Akteure
- Verkehrsunternehmen

Prinzipskizze:



Mitfahrerbank

Quelle: Helmenkirch/TU München

Quelle: nw.de

Produkt u. Aufgabe	■ öffentlich organisierte (und damit legitimierte) „Stelle“ zum Mitfahren in privaten Pkws ■ Sitzbänke, die als zentraler Sammelpunkt für Mitfahrer fungieren ■ Zur Absicherung der Mobilität auch für den Rückweg sind zwei Bänke innerhalb eines Gebietes erforderlich, eine Ergänzung des Mobilitätsangebots entsteht erst durch mehrere aufgestellte Bänke
Hinter-grund	■ Ergänzung des Mobilitätsangebots in ländlichen Ortsteilen ohne Versorgungsein-richtungen und mit ausgeprägtem Zusammenhalt in der Dorfgemeinschaft
„Zutaten“	■ Sitzbank ■ Aufstellfläche ■ Bereitschaft in der Dorfgemeinschaft

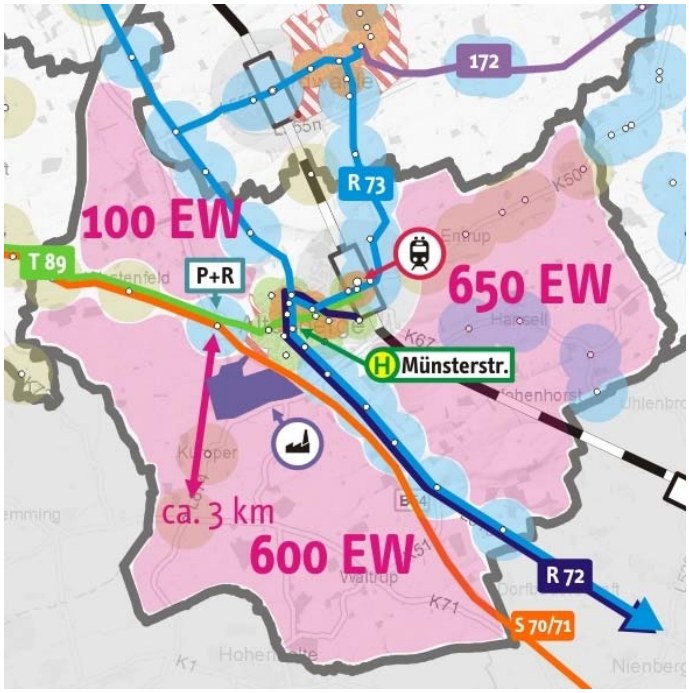
Akteure:

- Städte und Gemeinden
- Private Akteure

Prinzipskizze:

11.2 Zuordnung möglicher Steckbriefe zu den räumlichen Einheiten

Gemeinde Altenberge



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche durch Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung des Haltepunktes Altenberge aus dem Gemeindegebiet
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Altenberge Einwohner: ca. 10.200 (162 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner:
  Bereich Nord West: ca. 100 (ca. 23 EW/km²); Bereich Ost ca. 650 (ca. 33 EW/km²);
- Bereich Süd West: ca. 600 (ca. 26 EW/km²)
- Haltepunkt Altenberge in nordöstlicher Randlage zum Kernbereich
- Park&Ride-Platz an der Laerstraße/B54
- größere Arbeitsplatzstandorte:
  Gewerbegebiet angrenzend an die B54 (Haltestelle Park&Ride-Platz bis ca. 1,4 km Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linie 177/TaxiBus mit Einzelfahrten von Mo-Fr (zum Teil nur im Schulverkehr)
- Linie 178, 771 mit Einzelfahrten von Mo-Sa (zum Teil nur im Schulverkehr)
- Linie 179 mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr (entfällt ab Schuljahresbeginn 2018/2019)
- Linie 772 mit Einzelfahrten im Schulverkehr und Spätverkehr
- Linie T89 (TaxiBus) im 60-Minuten-Takt von Mo-Sa

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Gemeinde Altenberge

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Etablierung eines ehrenamtlichen BürgerBus-Angebotes unter Einbeziehen des bestehenden Einkaufsbusses; ggf. mit Anbindung des Bahnhofs

Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der Ausweitung des ehrenamtlichen Angebotes):

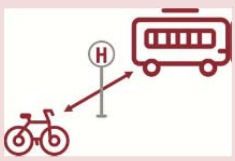
- Bedarfsgesteuerte Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen

Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der der bedarfsgesteuerten Bedienung):

- Einrichten eines kommunalen Angebotes mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Altenberge als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen („ServiceBus“).
- vorzugsweise Ausrichtung des Angebotes auf den Markttag in Altenberge (zurzeit mittwochs)

- (schrittweiser) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation an der Haltestelle Münsterstraße mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
  - Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
  - ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information)
  - ggf. Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes (s.u.)

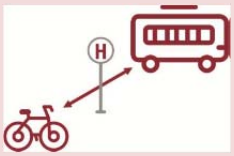
- Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Haltepunkt Altenberge:
  - Ausbau der „einfachen“ Fahrradabstellanlagen (Kapazitätsengpässe)
  - Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge



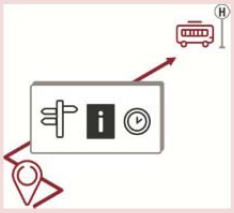
Gemeinde Altenberge

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

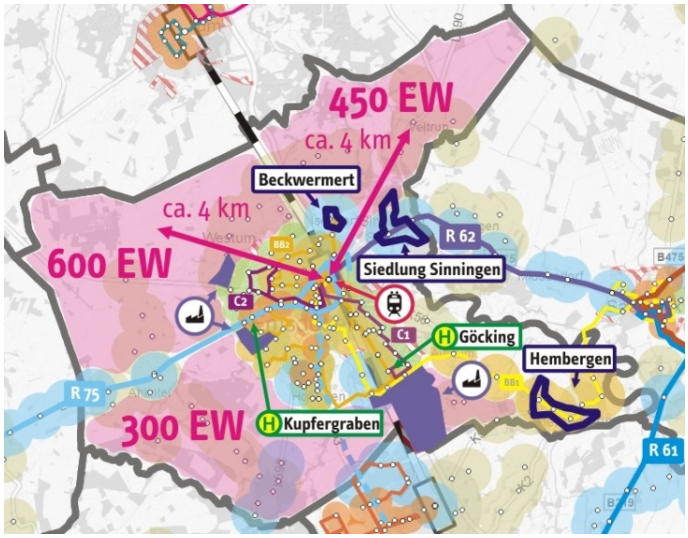
- Einrichten einer Bike+Ride-Anlage am Park+Ride-Platz (Haltestelle P+R-Platz) an der Laerstraße/B54: hochwertige Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt und abschließbar)
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge am Park+Ride-Platz
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) an der Haltestelle P+R-Platz zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes
- Flankierung:
  - Einrichten einer DFI-Anlage mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV
  - Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet
- ggf. „Satellit“ an der potenziellen Mobilstation an der Münsterstraße



Stadt Emsdetten



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche durch Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

relevante Strukturdaten

- Stadt Emsdetten Einwohner: ca. 35.800 (496 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner:
- Bereich Nord: ca. 600 (ca. 36 EW/km²) + 450 (ca. 32 EW/km²)
- Bereich Süd: ca. 300 (ca. 22 EW/km²)
- Emsdetten Bahnhof im Kernbereich (mit Fahrradparkhaus)
- Naturschutzgebiet „Emsdetter Venn“ nordwestlich im Gemeindegebiet
- größere Arbeitsplatzstandorte:
  - Industriegebiet Süd (Haltestelle Göcking bis ca. 900m und Haltestelle Sportlerklause bis ca. 1,7 km Entfernung)
  - Gewerbegebiet West (Haltestelle Silberweg bis ca. 600m und Haltestelle Abzw. Habichtshöhe bis ca. 400m Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 167, 168, 169, 185, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 284 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 176 mit Einzelfahrten von Mo-Sa (zum Teil nur im Schulverkehr)
- Linien C1, C2 (Stadtverkehr) im 60-Minuten-Takt von Mo-Sa
- BürgerBus BB1 im 120-Minuten-Takt von Mo-So/Ft
- BürgerBus BB2 im 60-Minuten-Takt/mit Einzelfahrten von Mo-Sa

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.h (R75): Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Steinfurt – Emsdetten und Schaffung eines Grundangebotes an Sonn-/Feiertagen
- Maßnahme ML-III (R62, R75): Netzschluss im Netz der Regiobus-Linien

Stadt Emsdetten

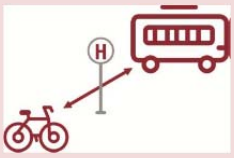
Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in zwei räumlichen Ausbaustufen) wenn es in einem wirtschaftlich tragbaren Rahmen realisierbar ist

Anmerkung:
Die Anzahl der nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner im Vergleich zur Gesamtzahl der Einwohner in der Stadt Emsdetten ist sehr gering (< 5%). Zudem liegt der Radverkehrsanteil der Stadt Emsdetten bei etwa 37%. Der Handlungsbedarf und ebenso auch die Potenziale im Hinblick auf das Einrichten zusätzlicher Mobilitätsangebote werden somit als vergleichsweise gering eingeschätzt. Der Fokus zur Verbesserung der Erschließung der Zwischenräume sollte aus diesem Grund auf eine stärkere intermodale Vernetzung gelegt werden, um das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel zu den regionalen ÖPNV-Achsen noch weiter zu stärken.

- (schrittweiser) Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage (zusätzlich zum bereits vorhandenen Fahrradparkhaus) am Emsdetten Bahnhof zu einer Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
  - Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
  - ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information)

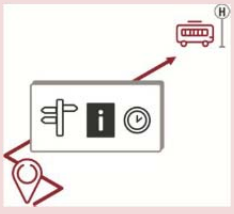
- Prüfen weiterer Standorte für hochwertige Bike+Ride-Anlagen entlang der RegioBus-Linien R62 und R75 (z.B. Haltestelle Möhring und Ahlintel; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



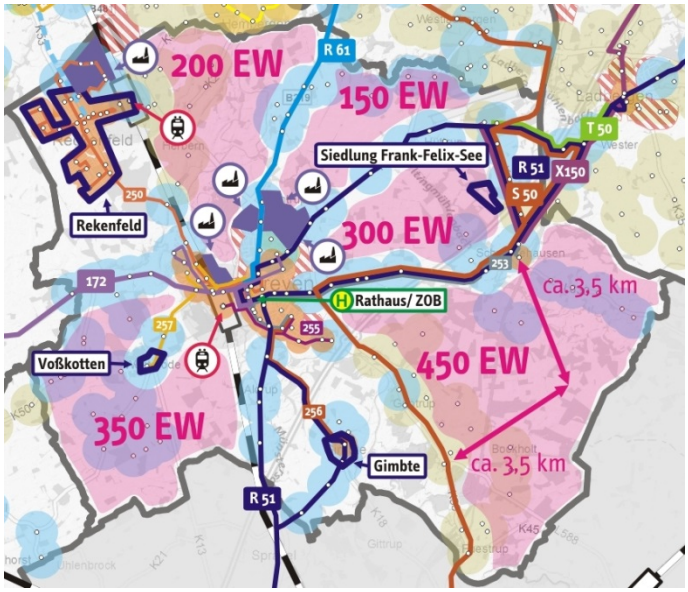
- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) an der Haltestelle Kupfergraben zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes West

➔ *Synergie aus Vorschlag für Stadt Greven:*

- bessere Anbindung des Industriegebietes Süd durch „Bike-Sharing light“ am Haltepunkt Reckenfeld Bf (Stadt Greven)
- Flankierung „Bike-Sharing light“:
  - Einrichten einer DFI-Anlage mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV
  - Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet



Stadt Greven



Chancen

- Abbau von Erschließungsdefiziten durch Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Bahnhof aus dem Gemeindegebiet

Hinweis:
Die Stadt Greven ist Aufgabenträger für den Stadtverkehr gemäß §3 Abs. 1 ÖPNVG NRW

relevante Strukturdaten

- Stadt Greven Einwohner: ca. 35.900 (256 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
- Bereich Nord: ca. 200 (ca. 17 EW/km²) + ca. 150 (ca. 20 EW/km²) + ca. 300 (inkl. der Ortschaft Siedlung Frank-Felix-See mit ca. 200 Einwohner) (ca. 43 EW/km²);
- Bereich Süd: ca. 350 (ca. 23 EW/km²) + ca. 450 (ca. 16 EW/km²)
- Greven Bahnhof in westlicher Randlage zum Kernbereich (keine Anbindung durch SchnellBus- und RegioBus-Linien)
- Haltepunkt Reckenfeld im Ortsteil Reckenfeld
- größere Arbeitsplatzstandorte:
  - Industriepark Greven/Reckenfeld (im Ortsverkehr erschlossen, Bahnhof Reckenfeld bis ca. 2 km Entfernung (regionale Anbindung))
  - Gewerbegebiet Eggenkamp / Hansaring Nord (Haltestelle Beckermannstr. bis ca. 1.200m und Haltestelle Hansaviertel bis ca. 700m Entfernung)
  - Gewerbegebiet Gutenbergstraße / Kerkstiege (Haltestelle Abzw. Bahnhof bis ca. 700m Entfernung)
  - Gewerbepark Mergenthalerstraße (Haltestelle Gewerbegebiet Wentrup bis ca. 800m Entfernung)
  - Gewerbegebiet Nien Esch (Haltestelle Beckermannstr.bis ca. 900m Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen und regelmäßig verkehrende Stadtverkehrslinien (Bestand)

- Linien 173, 179 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr *(Linie 179 entfällt ab Schuljahresbeginn 2018/2019)*
- Linie 161 mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr, eine Fahrt morgens von Greven nach Ibbenbüren an Schul- und Ferientagen
- Linie 172 Mo-Sa im 60-Minuten-Takt + Verstärkerfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 176 mit Einzelfahrten von Mo-Fr, je eine Fahrt hin und rück am Samstag

Stadt Greven

- Stadtverkehr Greven:
  - Linien 251, 252 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
  - Linien 253, 255, 256, 257 (Stadtverkehr) jeweils im 120-Minuten-Takt von Mo-Sa (als TaxiBus) + Verstärker im Schulverkehr (Mo-Fr)
  - Linien 250a, 250b (Stadtverkehr) jeweils im 60-Minuten-Takt von Mo-Sa + Verstärker im Schulverkehr (Mo-Fr)
- AST Greven mit Einzelfahrten von Mo-Fr (20:30 – 01 Uhr), im 60-Minuten-Takt am Sa (14 – 01 Uhr) und 60/120-Minuten-Takt am So (09-01 Uhr)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.c (S50): Moderate Ergänzung des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Saerbeck – FMO – Münster
- Maßnahmenpaket ML-I.g (R51): Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lengerich – Ladbergen – Greven
- Maßnahme ML-III (R61, 172): Netzschluss im Netz der Regiobus-Linien
- Maßnahme ML-IV (172): Aufwerten der Linie 172 im Teilabschnitt Greven – Nordwalde durch Umprofilieren zur RegioBus-Linie
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Einrichten eines Bürgermobils („Bürgerbus light“) als ehrenamtliches Fahrangebot für innerörtliche Fahrten zur Sicherstellung einer Grundmobilität außerhalb des Schulverkehrs
  - Möglichkeit einer Tür-zu-Tür-Bedienung, ggf. mit Ausrichtung auf den Bahnhof

Hinweis: Die Anzahl der nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner in der Stadt Greven ist vergleichsweise gering (< 1.500 EW verteilt über das gesamte Stadtgebiet). Die Potenziale für ein ehrenamtliches Engagement werden somit eher gering eingeschätzt, jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen. Aus diesem Grund sollte zunächst geprüft werden, ob ein ehrenamtliches Engagement zur Einrichtung eines Bürgermobils erkennbar ist.

Der klassische BürgerBus-Ansatz erscheint aufgrund der geringen Einwohnerbetroffenheit kaum geeignet (geringe Potenziale ➔ großes Gebiet mit wenig nicht erschlossenen Einwohnern).

Stadt Greven

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung eines Bürgermobils („BürgerBus light“)):

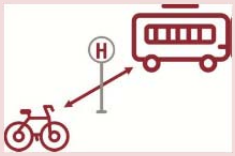
- Räumliche und zeitliche Ausweitung der vorhandenen bedarfsgesteuerten Angebote im Stadtverkehr (Stadtverkehrslinien und AST) entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen
- Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Einrichtung eines Fahrtenangebots an Sonn-/Feiertagen zur Anbindung des Maria-Josef-Hospitals

Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung):

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Greven als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen

- (schrittweiser) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation im Ortskern von Greven (Haltestelle Rathaus/ZOB) mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
  - Einrichten einer sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlage (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge

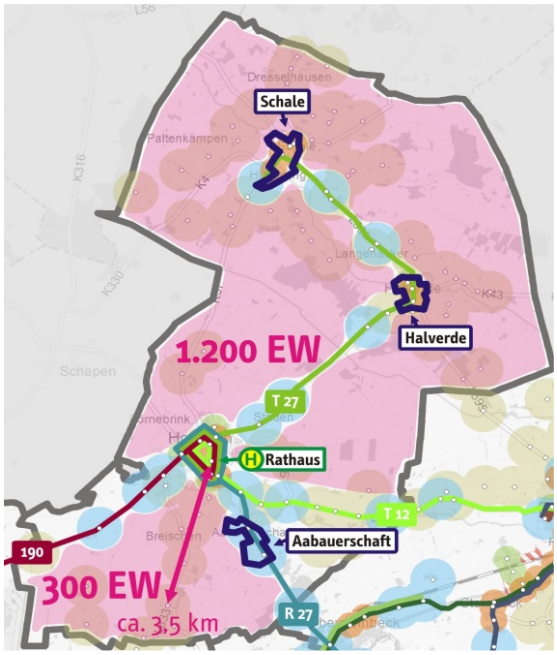
- (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Greven und am Haltepunkt Reckenfeld:
  - Erweiterung mit „einfachen“ Fahrradabstellanlagen (Kapazitätsengpässe) sowie mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) am Haltepunkt Reckenfeld Bf zur besseren (überregionalen) Erreichbarkeit des Industrieparks Greven Reckenfeld

➔ *Hinweis: Synergieeffekte der Fahrradausleihstation zur besseren Anbindung des direkt angrenzenden Industriegebietes Süd in Emsdetten (ggf. als interkommunales Projekt).*

Gemeinde Hopsten



Chancen

- Abbau von Erschließungsdefiziten durch Erhöhung der Erschließungswirkung entlang des ÖPNV-Korridors

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Hopsten Einwohner: ca. 7.600 (76 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner:
  Bereich Nord: ca. 1.200 (ca. 20 EW/km²); Bereich Süd: ca. 300 (ca. 22 EW/km²)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 112, 126, 127, 129, 201, 202, 295, 296, 297, 298 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 190 Mo-Fr im 60/120-Minuten-Takt + Verstärkerfahrten und Einzelfahrten im Schulverkehr
- Linie T12 (TaxiBus) Mo-Sa im 60-Minuten-Takt + Verstärkerfahrten im Schulverkehr (Mo-Fr)
- Linie T27 (Taxibus) Mo-Sa im 60-Minuten-Takt + Verstärkerfahrten im Schulverkehr (Mo-Fr)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-II: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine
- Maßnahme ML-II.1 (190/R26/S10): Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Rheine – Hopsten – Recke – Ibbenbüren (Projekt „Nordtangente“)

Gemeinde Hopsten

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

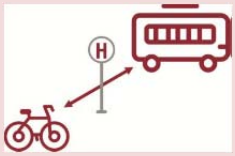
Vorzugsvariante:

- Umstellen des vorhandenen TaxiBus-Angebotes im nördlichen Gemeindegebiet (T12) auf einen bedarfsgesteuerten Flächenbetrieb.

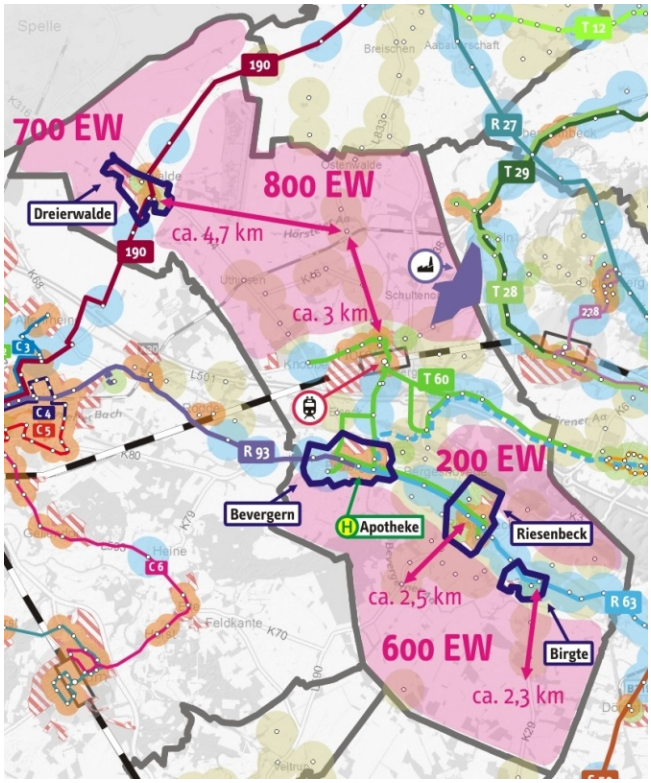
Alternativer Ansatz (bei Nicht-Realisierung des bedarfsgesteuerten Ansatzes):

- Einrichten eines Bürgermobils („Bürgerbus light“) als ehrenamtliches Fahrangebot für innerörtliche Fahrten zur Sicherstellung einer Grundmobilität außerhalb des Schulverkehrs
  - außerhalb der Betriebszeiten ggf. als Car-Sharing-Angebot für Privatpersonen und Vereine nutzbar
  - Möglichkeit einer Tür-zu-Tür-Bedienung

- Einrichten hochwertiger Bike+Ride-Anlage (witterungsgeschützt und abschließbar) an der Haltestelle Rathaus zur Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV
- Prüfen weiterer möglicher Standorte entlang der RegioBus-Linie R27 sowie in den Ortsteilen Schale und Halverden für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)
- Darüber hinaus sollten die Haltestellen entlang der geplanten durchgängigen Verbindung zwischen Rheine – Hopsten – Recke (– Ibbenbüren) (Projekt „Nordtangente“; für Hopsten Linien 190 und Linie T12) im Hinblick auf Fahrradabstellanlagen geprüft werden (Flankieren des Projektes durch das „Zubringerverkehrsmittel Fahrrad“)



Stadt Hörstel



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche (insbesondere Bereich Nord)
- Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

relevante Strukturdaten

- Stadt Hörstel Einwohner: ca. 19.600 (182 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner: Bereich Nord: ca. 700 (ca. 67 EW/km²) + 800 (ca. 25 EW/km²); Bereich Süd: ca. 600 (26 EW/km²) + 200 (35 EW/km²)
- Bahnhof Hörstel im Hauptort
- größere Arbeitsplatzstandorte:
  Gewerbegebiet (angrenzend an Stadt Ibbenbüren; Haltestelle bis ca. 1,9km Entfernung; Einzelfahrten im Schulverkehr)
- Ergänzender Hinweis:
  - Ortschaft Birgte: Defizite in der Anbindung an den Hauptort, jedoch gute Anbindung zu den benachbarten Mittelzentren Rheine und Ibbenbüren
  - Ortsteil Dreierwalde: Anbindung zum Hauptort nur mit Einzelfahrten, Anbindung zum Mittelzentrum Rheine mit Linie 190 gegeben
  - ca. 400 Einwohner südlich der Bahnstrecke zwischen Birkenweg und Westfalenstraße sind außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche (die nächsten Haltestellen sind fußläufig erreichbar, die Entfernung beträgt bis zu 600m)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 129, 166, 192, 281, 282, 285, 288, 289, 291, 292, 293, 294 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie T60 (TaxiBus) im 60-Minuten-Takt von Mo-Fr (Innerortserschließung im südlichen Stadtgebiet)
- Linie 190 Mo-Fr im 60/120-Minuten-Takt + Verstärkerfahrten und Einzelfahrten im Schulverkehr

Stadt Hörstel

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket II.1 (190/R26/S10): Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Rheine – Hopsten – Recke – Ibbenbüren (Bedienung des Ortsteils Dreierwalde)
- Maßnahme III (R63-R93): Netzschluss im Netz der Regiobus-Linien (Haltestelle Bevergern, Apotheke)

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Unterstützung bei der Einrichtung eines neuen BürgerBus-Angebotes (insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer)

Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung eines BürgerBus-Angebotes):

- Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in zwei räumlichen Ausbaustufen; Vorrang: Bereich Nord)

Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):

- Einrichten eines ServiceBusses / EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf den Hauptort und Hörstel Bahnhof als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen differenziert in zwei Teilräume Nord und Süd

Alternativer Ansatz III (bei Nicht-Realisierung des EinkaufsBusses):

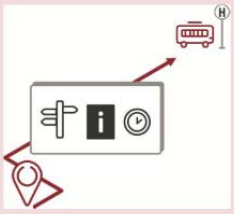
- Einrichten eines Bürgermobils („Bürgerbus light“) als ehrenamtliches Fahrangebot für innerörtliche Fahrten zur Sicherstellung einer Grundmobilität außerhalb des Schulverkehrs differenziert in zwei Teilräumen Nord und Süd
  - außerhalb der Betriebszeiten ggf. als Car-Sharing-Angebot für Privatpersonen und Vereine nutzbar

- (schrittweiser) Ausbau der vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Bahnhof zu einer Mobilstation:
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
  - Fahrradausleihstation (Ansatz: hochwertige Fahrräder + „Werksfahrräder“) zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes sowie zur Unterstützung der touristischen Potenziale (ehem. Bahnhofsgebäude ist Hotel)

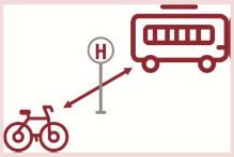
Stadt Hörstel

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

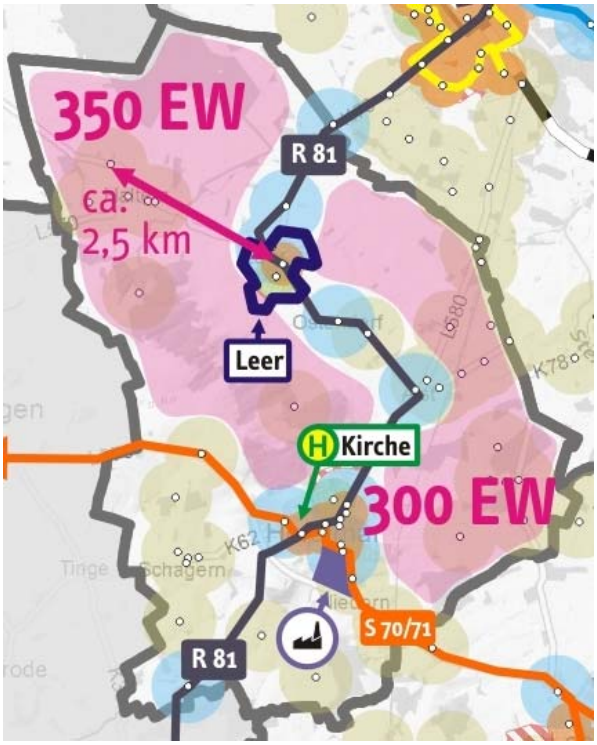
- Flankierung des „Bike-Sharing“-Ansatzes im Gewerbegebiet durch:
  - Einrichten einer DFI-Anlage mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV
  - Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet



- Prüfen weiterer möglicher Standorte für Bike+Ride-Anlagen, insbesondere entlang der RegioBus-Linien R63 und R93 (z.B. Haltestellen Bevergern, Apotheke sowie Haltestellen in Riesenbeck und Birgte) (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)
- Darüber hinaus sollten die Haltestellen entlang der geplanten durchgängigen Verbindung zwischen Rheine – Hopsten – Recke (– Ibbenbüren) (Projekt „Nordtangente“; für Hörstel Linie 190) im Hinblick auf Fahrradabstellanlagen geprüft werden (Unterstützung / Stärkung des Projektes durch das „Zubringerverkehrsmittel Fahrrad“).



Stadt Horstmar



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung

relevante Strukturdaten

- Stadt Horstmar Einwohner: ca. 6.300 (142 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner:
  Bereich Ost: ca. 300 (ca. 26 EW/km²); Bereich West: ca. 350 (22 EW/km²)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
  Gewerbegebiet angrenzend an den Kernbereich Horstmar (Haltestelle bis ca. 350m Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 186, 271, 272 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 187 mit Einzelfahrten von Mo-Fr (zum Teil nur im Schulverkehr)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.j (R81): Ausweiten des Fahrplanangebotes am Wochenende in der Relation Burgsteinfurt – Horstmar (– Rosendahl – Coesfeld)
- Maßnahme ML-V (187): Angebotsaufwerten der Linie 187 in der Relation Steinfurt (Burgsteinfurt) – Laer
- Maßnahme ML-VIII (R81): Ausweiten des „Leetzenbus“-Angebotes
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Stadt Horstmar

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Bedarfsgesteuerte Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen

Hinweis:
Die Anzahl der nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner in der Stadt Horstmar ist sehr gering (ca. 650 EW verteilt über das gesamte Stadtgebiet). Die Potenziale für ein ehrenamtliches Engagement werden aus diesem Grund eher gering eingeschätzt, jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen. Aus diesem Grund sollte zunächst geprüft werden, ob ein ehrenamtliches Engagement zur Einrichtung eines Bürgermobils („BürgerBus light“) erkennbar ist.

Der klassische BürgerBus-Ansatz erscheint aufgrund der geringen Einwohnerbetroffenheit kaum geeignet (sehr geringe Potenziale).

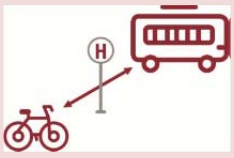
Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung):

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Horstmar als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen

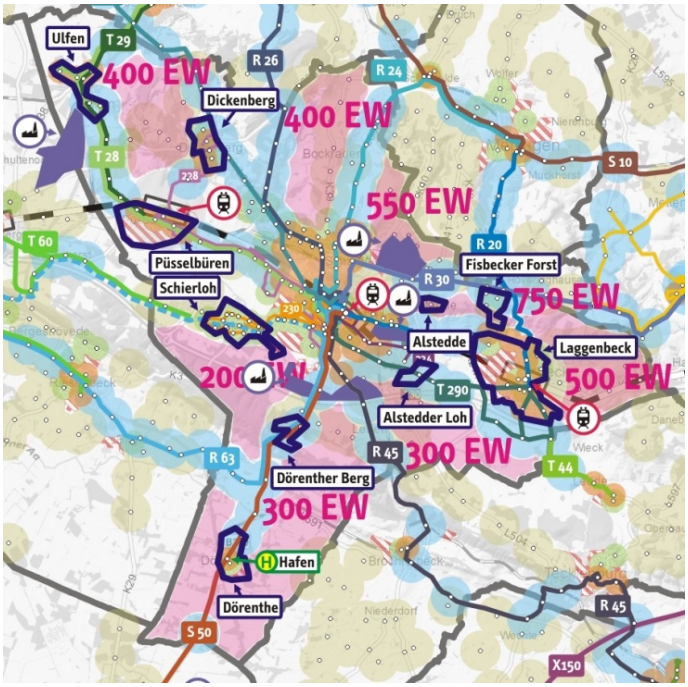
Hinweis: Die Untersuchung der aktuellen Situation in Horstmar zeigt eine sehr geringe Verkehrsbedeutung der nicht erschlossenen Zwischenräume im Gemeindegebiet auf. Aus diesem Grund sollte in potenzielle Überlegungen zur Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebotes bzw. eines ServiceBus/ EinkaufsBusses ein interkommunaler Ansatz berücksichtigt werden (z. B. Einsatzgebiet inkl. Gemeindegebiet Laer).

- (schrittweiser) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation im Ortskern von Horstmar (Haltestelle Kirche) mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
  - Einrichten einer sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlage (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge

- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linie R81 für Bike+Ride-Anlagen (z.B. im Ortsteil Leer; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Stadt Ibbenbüren



Chancen

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

relevante Strukturdaten

- Stadt Ibbenbüren Einwohner: ca. 50.700 (465 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
  Bereich Nord: ca. 400 (ca. 98 EW/km²) + ca. 400 (ca. 79 EW/km²) + ca. 550 (ca. 213 EW/km²) + ca. 750 (inkl. der Ortschaft Alstedde mit ca. 260 Einwohner und nicht erschlossener Bereich der Ortschaft Fisbecker Forst) (ca. 437 EW/km²) + ca. 500 (ca. 93 EW/km²); Bereich Süd: ca. 200 (ca. 36 EW/km²) + ca. 300 (inkl. nicht erschlossener Bereich des Ortsteils Dörenthe) (ca. 25 EW/km²) + ca. 300 (ca. 64 EW/km²)
- Ibbenbüren Bahnhof sowie Busbahnhof im Kernbereich Ibbenbüren mit Radstation
- Haltepunkt Ibbenbüren Esch im Ortsteil Püsselbüren und Haltepunkt Laggenbeck im Ortsteil Laggenbeck
- größere Arbeitsplatzstandorte:
  - Gewerbegebiet Süd-Ost (südlich angrenzend an Kernort) (Haltestelle Brügge/Disko bis ca. 900m Entfernung)
  - Gewerbegebiet Laggenbecker Str. (östlich angrenzend an Kernort) (Haltestelle Herkenhoff bis ca. 800m und Haltestelle Abzw. Alpensiedlung bis zu 700m Entfernung)
  - Bergwerk RAG (Haltestelle Abzw. Buchenweg bis ca. 300m Entfernung; Schließung bis 2019 geplant)
  - Industrie- und Gewerbegebiet Uffeln-Ost (angrenzend an Stadt Hörstel; Haltestellen der TaxiBus-Linie T28 bis ca.500m Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 120, 124, 125, 126, 127, 133, 192, 213, 227, 229, 231, 232, 233, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 249 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 132 mit Einzelfahrten von Mo-Fr zum Teil nur im Schulverkehr
- Ortsverkehr Linien 228, 230, 234 jeweils im ca. 60-Minuten-Takt von Mo-Sa + Verstärkerfahrten im Schulverkehr (Mo-Fr)
- Linie T28 (TaxiBus) im 60-Minuten-Takt, Mo-Sa

Stadt Ibbenbüren

- Linie T44 (TaxiBus) im 60-Minuten-Takt, Mo-Fr
- Linie T290 (Ortsverkehr; TaxiBus) im 60-Minuten-Takt von Mo-Fr mit Einzelfahrten im Schulverkehr (kein TaxiBus)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.c (S50): Moderate Ergänzung des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Saerbeck – FMO – Münster
- Maßnahmenpaket ML-I.d (R45): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Tecklenburg – Lengerich
- Maßnahmenpaket ML-I.f (R26): Moderater Ausbau des Fahrplanangebotes zwischen Recke und Ibbenbüren abends und am Wochenende
- Maßnahmenpaket ML-I.k (R20): Moderate Angebotsergänzung zwischen Mettingen und Ibbenbüren abends und am Wochenende
- Maßnahme ML-VI (R20/R24): Angebotsanpassung im Korridor Mettingen – Ibbenbüren
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote")

- Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in räumlichen Ausbaustufen)

Hinweis:
Der klassische „BürgerBus" ist bedingt durch die komplexen Strukturen für die Situation in Ibbenbüren vermutlich kaum geeignet.

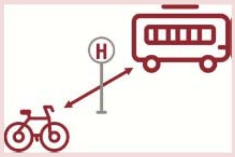
Anmerkung:
Insgesamt wird das ÖPNV-Angebot in Ibbenbüren aufgrund der kleinteiligen Netzstruktur als gut bewertet. Die „nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Bereiche" befinden sich in der Regel in klassischer Zwischenlage zwischen regionalen bzw. städtischen ÖPNV-Korridoren, so dass aus allen Gebieten in fußläufiger- bzw. radaffiner Entfernung eine Produktlinie bzw. der Stadtverkehr Ibbenbüren zu erreichen ist. Der Fokus zu Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in Ibbenbüren sollte aus diesem Grund auf eine optimierte Vernetzung zwischen ÖPNV und Fahrrad gelegt werden
(➔Ausbau hochwertiger Fahrradabstellanlagen).

- (schrittweiser) Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage (zusätzlich zur bereits vorhandenen Radstation) am Bahnhof/ Busbahnhof Ibbenbüren zu einer Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
  - Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.); Kurzzeit-Fahrradboxen (Fahrradtouristen)
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
  - ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information)

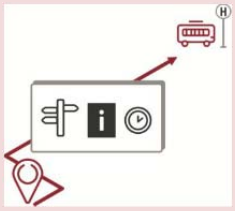
Stadt Ibbenbüren

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

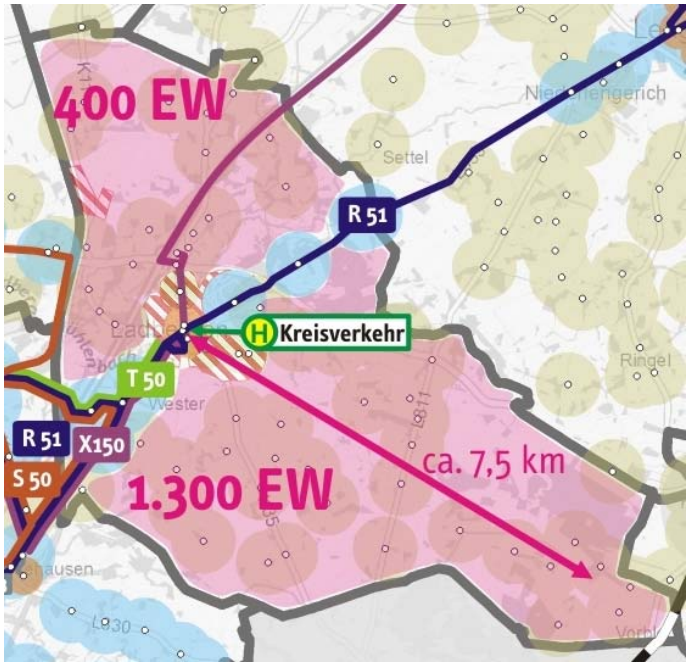
- Einrichten einer Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Dörenthe, Hafen sowie an den Haltepunkten Ibbenbüren Esch Bahnhof und Laggenbeck Bahnhof: hochwertige Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt und abschließbar)
  - Option an den Haltepunkten Ibbenbüren Esch und Laggenbeck: Ladestationen für E-Fahrzeuge am Park+Ride-Platz
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) an der Haltestelle „Brügge/Disko“ zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Ibbenbüren Süd-Ost
- Flankierung:
  - Einrichten einer DFI-Anlage mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV
  - Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet



Gemeinde Ladbergen



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Ladbergen Einwohner: ca. 6.500 (124 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner:
  Bereich Nord West: ca. 400 (ca. 29 EW/km²); Bereich Süd Ost: ca. 1.300 (ca. 42 EW/km²)
- außerdem Erschließungslücken in den nördlichen und südlichen Siedlungsbereichen des Kernortes Ladbergen (ca. 500 + 1.300 Einwohner leben außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 140, 141, 146, 147, 248 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- X150 im 60-Minuten-Takt Mo-Sa, im 120-Minutentakt So/Fei

Hinweis: Linie X150 (Osnabrück – Flughafen) hält im Kreisgebiet Steinfurt lediglich an den Haltestellen zwischen Ladbergen Autohof und Greven FMO und hat hier Anschluss an die SchnellBus-Linie S50 in Richtung Münster)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.g (R51): Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lengerich – Ladbergen – Greven
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Gemeinde Ladbergen

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Unterstützung bei der Einrichtung eines neuen BürgerBus-Angebotes (insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer)

Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung eines BürgerBus-Angebotes):

- zeitliche Ausweitung des bestehenden Ortsverkehrs (Schulverkehr), z. B. Ergänzung mit bedarfsgesteuerten TaxiBus-Fahrten; Einsatz auch in den Ferien

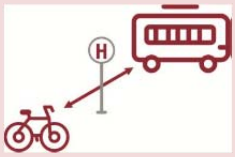
Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Ladbergen als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen differenziert in Teilräumen
- Vorzugsweise Ausrichtung des Angebotes auf den Markttag in Ladbergen (zurzeit freitags)

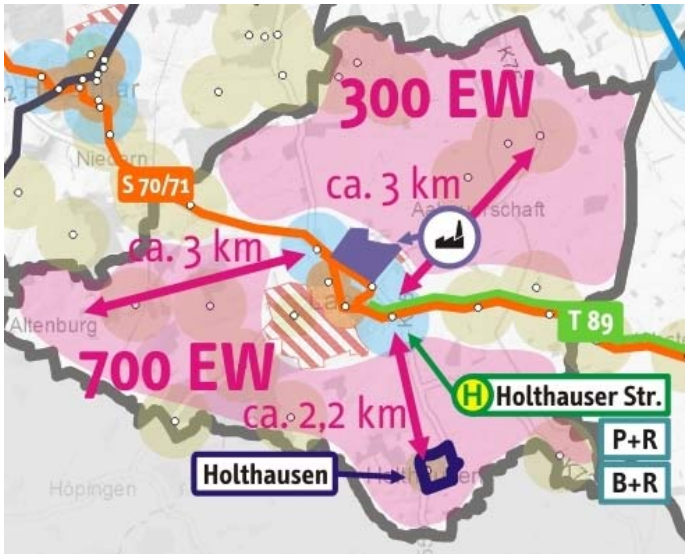
Alternativer Ansatz III (bei Nicht-Realisierung des EinkaufsBusses):

- Einrichten eines Bürgermobils („Bürgerbus light“) als ehrenamtliches Fahrangebot für innerörtliche Fahrten zur Sicherstellung einer Grundmobilität außerhalb des Schulverkehrs
  - außerhalb der Betriebszeiten ggf. als Car-Sharing-Angebot für Privatpersonen und Vereine nutzbar
  - Möglichkeit einer Tür-zu-Tür-Bedienung

- Einrichten hochwertiger Bike+Ride-Anlage (witterungsgeschützt und abschließbar) an der Haltestelle Kreisverkehr zur Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV
- Prüfen weiterer möglicher Standorte entlang der Linie R51 für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Gemeinde Laer



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität / Attraktivitätssteigerung

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Laer Einwohner: ca. 6.600 (206 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner: Bereich Nord: ca. 300 (ca. 22 EW/km²); Bereich Süd: ca. 700 (ca. 46 EW/km²) (inkl. Ortsteil Holthausen mit ca. 450 Einwohner)
- Erschließungslücke südlicher Siedlungsbereich des Hauptortes Laer (ca. 2.000 Einwohner leben außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche)
- Park&Ride- sowie Bike&Ride-Anlage an der Haltestelle Holthauser Str. vorhanden
- größere Arbeitsplatzstandorte:
  Gewerbegebiet (Haltestelle Erwaldibach bis ca. 700m Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linie 183 ca. stündlich von Mo-Fr, in der Ferien ca. alle zwei Stunden (als RufBus)
- Linie 187 mit Einzelfahrten von Mo-Fr zum Teil nur im Schulverkehr
- Linien 267, 268, 269, 587 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 771 mit Einzelfahrten von Mo-Sa
- Linie 772 mit Einzelfahrten im Schulverkehr und Spätverkehr
- Linie T89 (TaxiBus) im 60-Minuten-Takt Mo-Sa

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahme ML-V (187): Angebotsaufwerten der Linie 187 in der Relation Steinfurt (Burgsteinfurt) – Laer
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Gemeinde Laer

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Bedarfsgesteuerte Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen

  ➔ Prüfoption: Einbeziehen der TaxiBus-Linie T89 und Verlängerung der Linie mit alternierender Linienführung jeweils 2-stündig zur Erschließung der Bereichs Nord und 2-stündig zur Erschließung des Bereichs Süd

Hinweis:
Die Anzahl der nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner in der Gemeinde Laer ist gering (ca. 1.000 EW verteilt über das gesamte Stadtgebiet). Die Potenziale für ein ehrenamtliches Engagement werden aus diesem Grund eher gering eingeschätzt, jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen. Aus diesem Grund sollte zunächst geprüft werden, ob ein ehrenamtliches Engagement zur Einrichtung eines Bürgermobils („BürgerBus light“) erkennbar ist.

Der klassische BürgerBus-Ansatz erscheint aufgrund der geringen Einwohnerbetroffenheit kaum geeignet (sehr geringe Potenziale).

Alternativer Ansatz (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung):

- Einrichten eines ServiceBusses / EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Laer als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen
- vorzugsweise Ausrichtung des Angebotes auf den Markttag in Laer (zurzeit donnerstags)

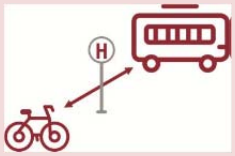
Hinweis: Die Untersuchung der aktuellen Situation in Laer zeigt eine sehr geringe Verkehrsbedeutung der nicht erschlossenen Zwischenräume im Gemeindegebiet (sehr geringe Einwohnerdichte). Aus diesem Grund sollte in potenzielle Überlegungen zur Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebotes bzw. eines ServiceBus/ EinkaufsBusses ein interkommunaler Ansatz berücksichtigt werden (z. B. Einsatzgebiet inkl. Stadtgebiet Horstmar).

- (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Holthauser Str. zu einer kleinen Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
  - Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
  - Einfache Fahrradausleihstation (Ansatz: „Werksfahrräder“) zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes („Bike-Sharing light“)

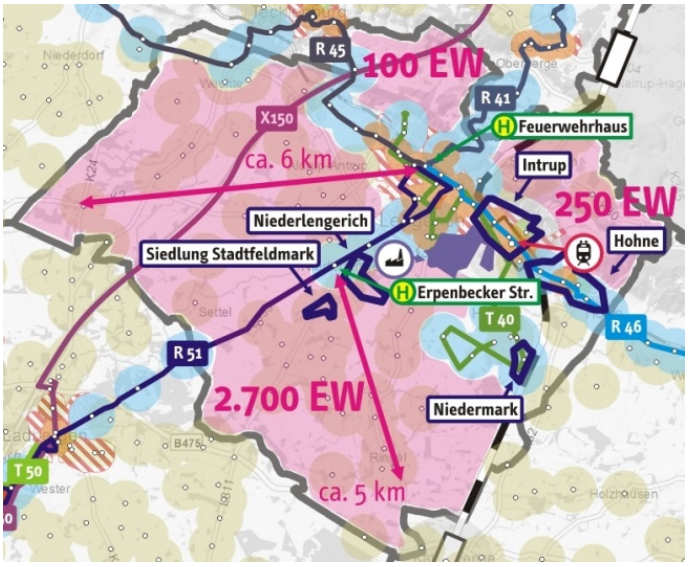
Gemeinde Laer

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- Prüfen weiterer möglicher Standorte für Bike+Ride-Anlagen insbesondere entlang der SchnellBus-Linie (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Stadt Lengerich



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi-und Intermodalität/Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Bahnhof
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

relevante Strukturdaten

- Stadt Lengerich Einwohner: ca. 22.100 (243 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner:
  Bereich Nord Ost: ca. 100 (ca. 25 EW/km²) + ca. 250 (ca. 35 EW/km²)
  Bereich Süd West: ca. 2.700 (ca. 52 EW/km²) (inkl. Ortschaft Siedlung Stadtfeldmark mit ca. 270 Einwohnern und nicht erschlossener Bereich der Ortschaft Niederlengerich)
- Naturschutzgebiet „Lengericher Osning“ (Mittelgebirgszug „Teutoburger Wald“) im nördlichen Stadtgebiet
- Lengerich Bahnhof in südöstlicher Randlage zum Kernbereich mit einer Fahrradstation der Stadt Lengerich (einsehbare und abschließbare Fahrradabstellanlage)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
  Gewerbegebiet (Haltestelle Badeanstalt bis ca. 350m Entfernung (Bedienung durch Linie T40) und Lengerich Bahnhof bis ca. 1,5km Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 140, 141, 143, 146, 147, 243, 245, 247 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie T40 (TaxiBus) im 60-Minuten-Takt Mo-Sa

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.d (R45): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Tecklenburg – Lengerich
- Maßnahmenpaket ML-I.e (R46): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Lengerich – Lienen
- Maßnahmenpaket ML-I.g (R51): Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lengerich – Ladbergen – Greven
- Prüfauftrag PL-I (R46/T46): Schaffung eines kreisgrenzenüberschreitenden Grundangebotes in der Relation Lengerich – Lienen – Bad Iburg an allen Wochentagen (R46/T46)

Stadt Lengerich

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Unterstützung bei der Einrichtung eines neuen BürgerBus-Angebotes (insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer)

Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung eines BürgerBus-Angebotes):

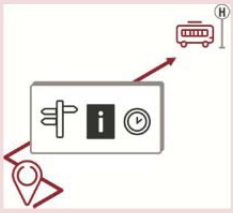
- Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen

Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Lengerich als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen differenziert in Teilräumen

- (schrittweiser) Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage (zusätzlich zur bereits vorhandenen Fahrradstation) am Bahnhof zu einer Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
  - Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstell-anlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
  - Ausbau der „einfachen“ Fahrradabstellanlagen (Kapazitätsengpässe)
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pede-lecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
  - Option: Einrichten einer Fahrradausleihstation im leerstehenden Bahnhofs-gebäude zur Unterstützung der touristischen Potenziale des gesamten Teck-lenburger Landes
  - alternativ bzw. in Ergänzung: „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) am Bahnhof zur besseren Erreich-barkeit des Gewerbegebiet

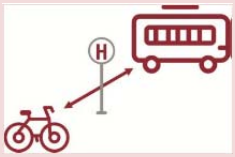
- Flankierung des „Bike-Sharing“-Ansatzes im Gewerbegebiet durch
  - Einrichten einer DFI-Anlage mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV
  - Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet



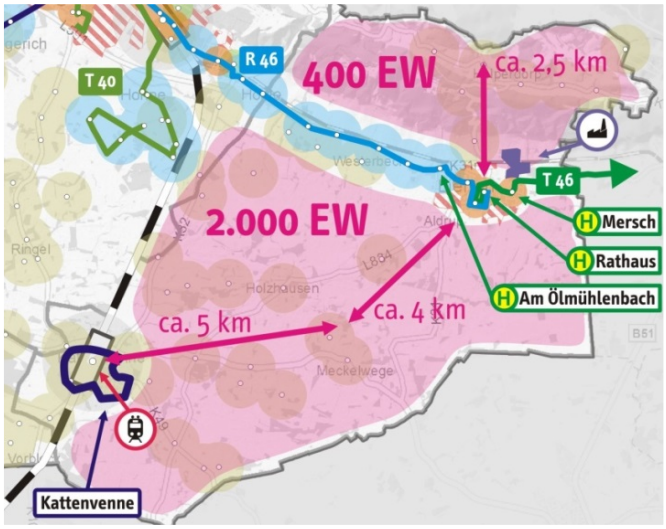
Stadt Lengerich

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- Ausbau der Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Feuerwehrhaus mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
- Einrichten hochwertiger Bike+Ride-Anlage (witterungsgeschützt und abschließbar) an der Haltestelle Erpenbecker Str. zur Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Gemeinde Lienen



Chancen

- Verbesserung der Erreichbarkeit des Ortsteils Kattenvenne aus dem Gemeindegebiet
- Verbesserung der Anbindung an den Haltepunkt Kattenvenne aus dem Gemeindegebiet
- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Lienen Einwohner: ca. 8.500 (116 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner:
  Bereich Nord: ca. 400 (ca. 30 EW/km²); Bereich Süd: ca. 2.000 (ca. 45 EW/km²)
- große Teile des nördlichen Gemeindegebietes sind Naturschutzgebiet (Teutoburger Wald)
- Haltepunkt im Ortsteil Kattenvenne (Defizite in der ÖPNV-Anbindung des Haltepunktes)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
  Gewerbegebiet angrenzend an den Kernbereich Lienen (Haltestelle Rathaus bis ca. 1,5 km Entfernung; Haltestelle Mersch (Linie T46) bis max. ca. 1 km Entfernung → T46 verkehrt aktuell nicht Mo-Fr)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 140, 147, 216, 217, 218, 219 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.e (R46): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Lengerich – Lienen
- Prüfauftrag PL-I (R46/T46): Schaffung eines kreisgrenzenüberschreitenden Grundangebotes in der Relation Lengerich – Lienen – Bad Iburg an allen Wochentagen (Voraussetzung für Realisierung: Mitfinanzierung durch Nachbar-AT Kreis Osnabrück)

Gemeinde Lienen

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Unterstützung bei der Einrichtung eines neuen BürgerBus-Angebotes (insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer)

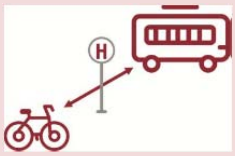
Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung eines BürgerBus-Angebotes):

- Bedarfsgesteuerte Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (inkl. der Anbindung Haltepunkt Kattenvenne)

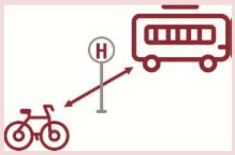
Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Lienen als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen

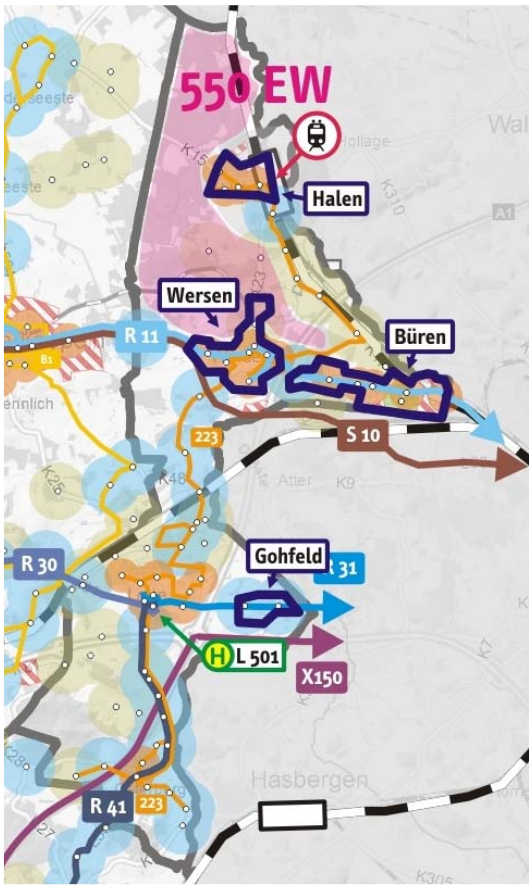
- Einrichten von Kurzzeitfahrradboxen im zentralen Ortskern (aufgrund der touristischen Bedeutung des Ortes)
- Einrichten hochwertiger Bike+Ride-Anlage (witterungsgeschützt und abschließbar) an der Haltestelle „Am Ölmühlenbach“ zur Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV
- Prüfen weiterer möglicher Standorte für Bike+Ride-Anlagen entlang der Hauptlinie R46 (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



- Einrichten einer Fahrradabstellanlage an der Haltestelle Mersch zur besseren Anbindung des Gewerbegebietes (bei Realisierung des Angebotes auf der Linie T46 von Montag bis Freitag)
- ggf. Prüfung „Bike-Sharing light“ (einfache Fahrradausleihstation mit „Werksfahrrädern“)
- alternativ: Prüfung „Bike-Sharing light“ im Umfeld der Haltestelle Rathaus



Gemeinde Lotte



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote
- Verbesserung der Anbindung an den Haltepunkt Halen Bahnhof aus dem nördlichen Gemeindegebiet

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Lotte Einwohner: ca. 14.000 (371 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
  Bereich Nord: ca. 550 (ca. 60 EW/km²) inkl. nicht erschlossener Bereich vom Ortsteil Wersen
- Haltepunkt Halen Bahnhof im Ortsteil Halen

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 113, 114, 133, 136, 167, 222, 224 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 223 Einzelfahrten im Schulverkehr, zu Zeiten außerhalb des Schulverkehr Bedienung im 60-Minuten-Takt (14-20 Uhr) als TaxiBus

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.b (R31): Ausweiten des Fahrtenangebotes am Wochenende zwischen Lotte und Osnabrück
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Gemeinde Lotte

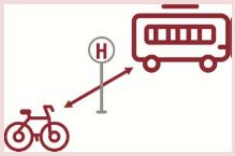
Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- zeitliche Ausweitung des bestehenden TaxiBus-Angebotes (Linie 223) auf den Vormittag und Umstellen auf einen bedarfsgesteuerten Flächenbetrieb im nördlichen Gemeindegebiet

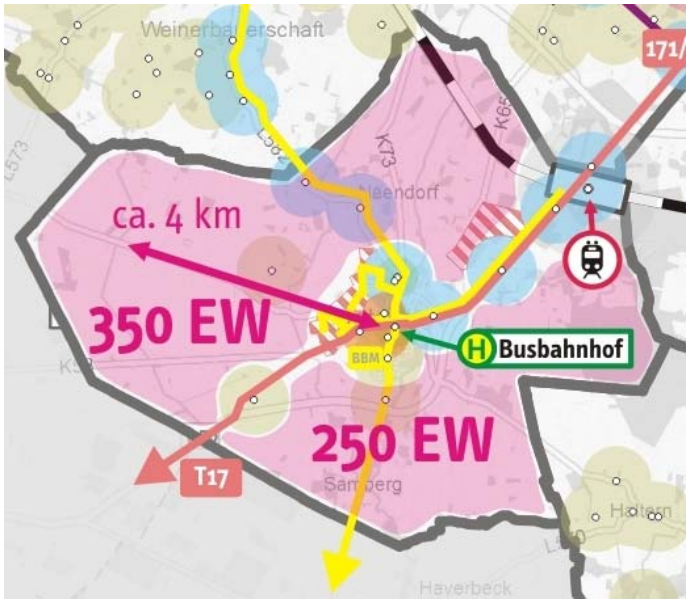
Hinweis: Der klassische „BürgerBus“ ist aufgrund der geringen Einwohnerbetroffenheit kaum geeignet (geringe Potenziale
➔ *vergleichsweise großes Gebiet mit wenig nicht erschlossenen Einwohnern).*

- *Einrichten einer hochwertigen Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Halen (witterungsgeschützt und abschließbar)*
- *Ausbau der bereits vorhandenen Fahrradabstellanlage an der Haltestelle L501 und Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)*
- *Einrichten einer hochwertigen Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Wersen, Zu den Sloopsteenen (witterungsgeschützt und abschließbar)*
- *Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)*

➔ Im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Radwegenetzes in Lotte sollte insgesamt ein besonderes Augenmerk auf die Vernetzung zwischen ÖPNV und Fahrrad gelegt werden.



Gemeinde Metelen



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Metelen Einwohner: ca. 6.400 (160 EW/km²)
- außerhalb der regionalen Hauptachsen liegenden Einwohner:
  Bereich Nord West: ca. 350 (ca. 17 EW/km²); Bereich Süd Ost: ca. 250 (19 EW/km²)
- Haltepunkt Metelen Land im nordöstlichen Gemeindegebiet

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linie 171 im 30-Minuten-Takt von Mo-Fr
- Linien 400 und 800 mit Einzelfahrten im Schulverkehr
- BürgerBus BBM mit Einzelfahrten von Di-Fr
- Linie T17 (TaxiBus) im 30-Minuten-Takt von Mo-Fr, Sa 60-Minuten-Takt

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.l (T17): Schaffen eines Grundangebotes zwischen Metelen und Steinfurt an Sonn-/Feiertagen
- Maßnahmenpaket ML-II: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine
  - Prüfauftrag ML-II.2 (R80/182): Umstrukturieren des Angebotes im westlichen Kreisgebiet mit Ausrichtung auf Rheine und Steinfurt mit Angebotsaufwertung in der Relation Metelen – Ochtrup – Wettringen – Rheine

Gemeinde Metelen

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

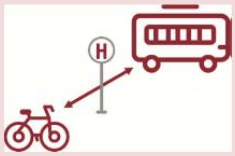
Ansatz in Ergänzung zum bestehenden BürgerBus-Angebot:

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Metelen als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen

Hinweis:
Abgeraten wird von der Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebotes zusätzliche zum bestehenden BürgerBus-Angebot. Auch bedarfsgesteuerte Angebote sollten im Hinblick auf die Nachfrage eine gewisse Größenordnung erkennen lassen, um ein Interesse bei potenziellen Anbietern zu erwecken. Diese ist aufgrund der geringen Betroffenheit in Metelen aktuell nicht erkennbar. Demgegenüber sollte jedoch auch kein Konkurrenzprodukt (räumlich oder zeitlich) zum funktionierenden BürgerBus aufgebaut werden.

- (schrittweiser) Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Metelen Busbahnhof zu einer kleinen Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
  - Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstell-anlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.); ggf. als Radstation
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pede-lecs und E-Bikes
  - ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information, Café)

- Einrichten von Bike+Ride-Anlagen entlang der Linie 171/T17 (z. B. Haltestelle Buschkampweg; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Gemeinde Mettingen

Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- weitere Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Mettingen Einwohner: ca. 11.700 (288 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
  Bereich Nord: ca. 2.500 (ca. 130 EW/km²) (inkl. der Ortschaft Siedlung Priestertum mit ca. 780 Einwohnern);
  Bereich Süd: ca. 1.300 (ca. 217 EW/km²) (inkl. der Ortschaft Nordschachtsiedlung mit ca. 200 Einwohner) + ca. 400 (ca. 92 EW/km²)
- Erschließungslücke nördlicher Siedlungsbereich des Hauptortes Mettingen (ca. 1.500 Einwohner leben außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
  Gewerbegebiet östlich angrenzend an den Kernbereich (Haltestelle Hügelstraße bis ca. 500m Entfernung)
- Mobilstation im Kernbereich von Mettingen
  (Rad + BUS mobilSTation mit Verleih und Betreuung von Pedelecs, Mobilitätsberatung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 111, 113, 114, 124, 125, 210, 211, 212, 213, 214, 215 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 132 mit Einzelfahrten Mo-Fr (einzelne Fahrten nur im Schulverkehr)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.a (S10): Ausweiten des Fahrplanangebotes zwischen (Recke -) Mettingen und Osnabrück
- Maßnahmenpaket ML-I.k (R20): Moderate Angebotsergänzung zwischen Mettingen und Ibbenbüren abends und am Wochenende
- Maßnahme ML-VI (R20/R24): Angebotsanpassung im Korridor Mettingen – Ibbenbüren
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Gemeinde Mettingen

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- Unterstützung bei der Einrichtung des geplanten Bürgerauto-Angebotes (insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer)

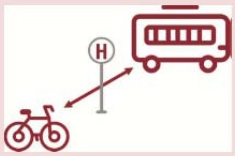
ergänzender Ansatz zur Erschließung der nicht vom Bürgerauto bedienbaren Bereiche:

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Mettingen als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen
- vorzugsweise Ausrichtung des Angebotes auf die Markttage in Mettingen (zurzeit donnerstags)

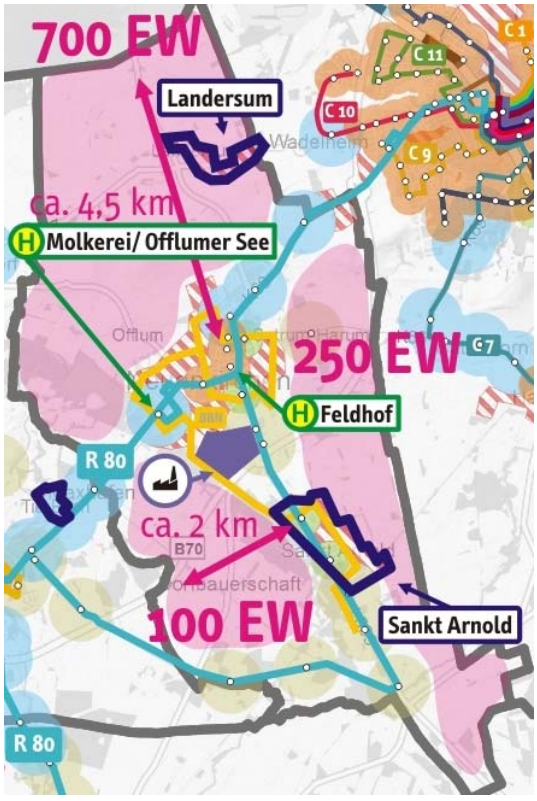
Hinweis:
Abgeraten wird von der Einführung bedarfsgesteuerter Mobilitätsangebote, die eine Konkurrenz zum Projekt „STmobil“ aufbauen. Durch das E-Bike-Angebot für Abonnenten des MobilAbos im Rahmen des Projektes „STmobil“ wird die Erschließungswirkung der hochwertigen ÖPNV-Angebote in Mettingen wirksam erhöht. Vorrangiges Ziel sollte es daher sein, das Projekt „STmobil“ in Mettingen weiter zu etablieren und nach einer gewissen Zeit zu evaluieren.

- Beibehaltung / Unterstützung der Mobilitätsstation im Ortskern von Mettingen am neuen Standort an der Touristinformation
  - Erweiterung mit „einfachen“ witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen
  - Kurzzeitfahrradboxen (aufgrund der touristischen Bedeutung des Ortes)
  - ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes

- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbesondere entlang der RegioBus-Linie R20 für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)
- ggf. Einrichtung/Erweiterung einzelner Anlagen insbesondere entlang der SchnellBus-Achse mit hochwertigen Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt und abschließbar; z. B. Haltestellen Berentelgweg)



Gemeinde Neuenkirchen



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche (insbesondere Bereich Nord)
- Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Neuenkirchen Einwohner: ca. 13.600 (281 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner:
  Bereich Nord: ca. 700 (ca. 39 EW/km²) (inkl. Ortschaft Landersum mit ca. 150 Einwohner);
  Bereich Süd: ca. 250 (ca. 27 EW/km²) + ca. 100 (ca. 19 EW/km²)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
  Gewerbegebiet (Haltestelle Claas bis ca. 800m Entfernung; Einzelfahrten im Berufsverkehr)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 184, 185 jeweils mit Einzelfahrten von Mo-Fr zum Teil nur im Schulverkehr
- Linien 278/279 Ortsverkehr Neuenkirchen: jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr Mo-Fr
- seit Juni 2017: BürgerBus im 90-Minuten-Takt von Mo/Di-Fr
- kein Angebot im nördlichen Gemeindegebiet

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.i (R80): Moderate Ergänzung des Angebotes von Montag bis Freitag im Spätverkehr in der Relation Rheine – Steinfurt
- Maßnahmenpaket ML-II: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine
  - Prüfauftrag ML-II.2 (R80/182): Umstrukturieren des Angebotes im westlichen Kreisgebiet mit Ausrichtung auf Rheine und Steinfurt mit Angebotsaufwertung in der Relation Metelen – Ochtrup – Wettringen – Rheine
- Maßnahme ML-II.3 (R80): Einrichten von Direktfahrten zwischen Steinfurt und Rheine zu den Spitzenzeiten

Gemeinde Neuenkirchen

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Unterstützung zur Etablierung des 2017 eingeführten BürgerBus-Angebotes
- Prüfen einer Ausweitung des Angebotes (nach einer ausreichenden Phase der Etablierung) in das nördliche Gemeindegebiet (insbesondere in die direkt an den zentralen Bereich angrenzenden Gebiete)

Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der BürgerBus-Ausdehnung):

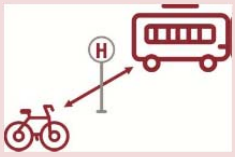
- Bedarfsgesteuerte Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen

Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):

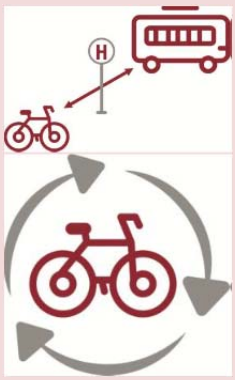
- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Neuenkirchen als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen (insbesondere nördliches Gemeindegebiet)

- (schrittweiser) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation im Ortskern von Neuenkirchen mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
  - Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
  - ggf. ergänzende Infrastruktur (Information und Vertrieb)

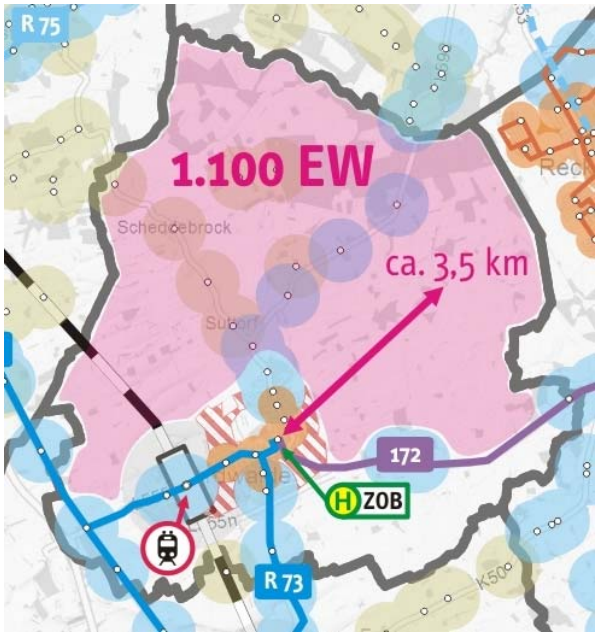
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der RegioBus-Linie R80 für Bike+Ride-Anlagen (z.B. Erweiterung an der Haltestelle Feldhof; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



- Einrichten einer hochwertigen Fahrradabstellanlage an der Wettringer Straße (Bereich Naturfreibads, Haltestelle Molkerei/ Offlumer See) zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes mit Ausrichtung der Kapazitäten am Bedarf (Berücksichtigung der Mitnutzung von Besuchern des Freibads in den Sommermonaten)
- Zusätzlich: Prüfen „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) an der Haltestelle Molkerei/Offlumer See zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes



Gemeinde Nordwalde



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius in die Fläche
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Nordwalde Bahnhof aus dem Gemeindegebiet

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Nordwalde Einwohner: ca. 9.300 (180 EW/km²)
- außerhalb der regionalen Hauptachsen liegenden Einwohner:
  Bereich Nord: ca. 1.100 (ca. 31 EW/km²)
- Erschließungslücke nördlicher Siedlungsbereich des Kernortes Nordwalde (ca. 3.000 Einwohner leben außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche)
- Nordwalde Bahnhof in westlicher Randlage zum Kernbereich (keine direkte ÖPNV-Anbindung; RegioBus-Linie R73 sowie sonstige Linien halten an der Haltestelle Nuyken auf der Hauptstraße, Bahnsteig befindet sich in einer Seitenstraße)
- Ergänzender Hinweis:
  - Die Gemeinde Nordwalde beabsichtigt, den heutigen Busbahnhof zukünftig aufzulassen und eine städtebauliche Neuordnung des Bereiches vorzunehmen. In diesem Zusammenhang werden verschiedene Optionen hinsichtlich der inneren Erschließung von Nordwalde geprüft.

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linie 172 (Abschnitt in Richtung Steinfurt) mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 177 mit Einzelfahrten von Mo-Fr (zum Teil nur im Schulverkehr)
- Linien 176, 178 jeweils mit Einzelfahrten von Mo-Fr im Schulverkehr und mit Einzelfahrten am Sa

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahme ML-IV (172): Aufwerten der Linie 172 im Teilabschnitt Greven – Nordwalde durch Umprofilieren zur RegioBus-Linie
- Optionaler Planungsansatz ML-IX: Anpassung der Buslinienführung im Ortskern Nordwalde im Zusammenhang mit der Einrichtung einer neuen Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) bei Auflassen des heutigen Busbahnhofs

Gemeinde Nordwalde

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Unterstützung bei der Einrichtung eines neuen BürgerBus-Angebotes (insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer)

Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung eines BürgerBus-Angebotes):

- Bedarfsgesteuerte Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (inkl. der Anbindung Nordwalde Bahnhof)

Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):

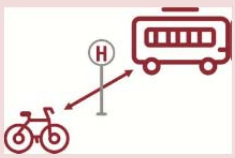
- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Nordwalde als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen
  (Ausrichtung nicht auf einen bestimmten Einkaufsmarkt sondern auf die Einrichtungen (Geschäfte, Bank, Ärzte, Verwaltung etc.) im Ortskern

Alternativer Ansatz III (bei Nicht-Realisierung des EinkaufsBusses):

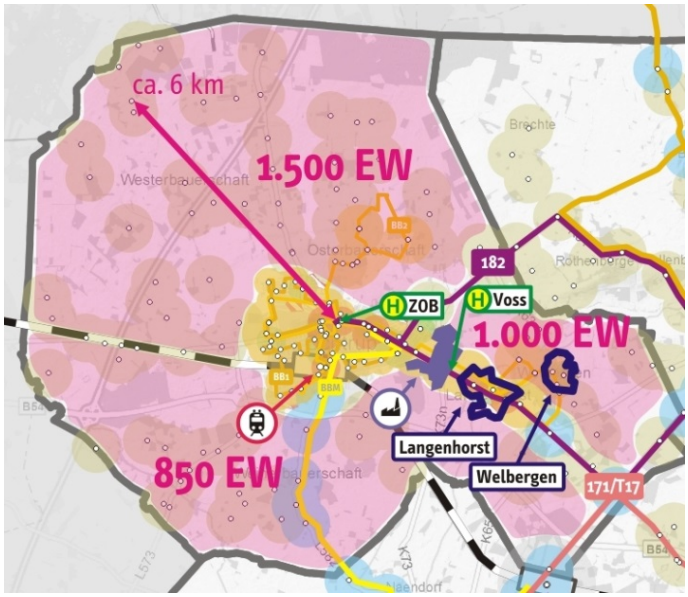
- Einrichten eines Bürgermobils („Bürgerbus light“) als ehrenamtliches Fahrangebot für innerörtliche Fahrten zur Sicherstellung einer Grundmobilität außerhalb des Schulverkehrs
  - Ausrichtung des Angebotes auf den ZOB und Nordwalde Bahnhof
  - Option: außerhalb der Betriebszeiten als Car-Sharing-Angebot für Privatpersonen und Vereine nutzbar

- (schrittweiser) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation im Ortskern von Nordwalde mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
  - Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge

- Einrichten hochwertiger Bike+Ride-Anlage (witterungsgeschützt und abschließbar) am Nordwalde Bahnhof zur Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV
- Prüfen weiterer möglicher Standorte für Bike+Ride-Anlagen entlang der RegioBus-Linie R73 (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Stadt Ochtrup



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche (insbesondere Bereich Nord)
- Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius in die Fläche
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Ochtrup Bahnhof aus dem Gemeindegebiet
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

relevante Strukturdaten

- Stadt Ochtrup Einwohner: ca. 19.200 (182 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner:
  Bereich Nord: ca. 1.500 (ca. 31 EW/km²); Bereich Süd: ca. 850 (inkl. nicht erschlossener Bereich der Ortschaft Langenhorst) (ca. 28 EW/km²) + ca. 1.000 (inkl. Ortschaft Welbergen mit ca. 700 Einwohner) (ca. 124 EW/km²)
- Ochtrup Bahnhof in südlicher Randlage zum Kernbereich (mit Defiziten in der ÖPNV-Anbindung)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
  Gewerbegebiet (Haltestellen Ehem. Bahnhof bis ca. 1,3 km; Haltestelle Voss bis ca. 1 km Entfernung mit Anbindung durch BürgerBus mit Einzelfahrten)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 10, 100, 200, 300, 400, 700, 800 jeweils mit Einzelfahrten von Mo-Fr
- Linie 182 (Abschnitt in Richtung Gronau) mit Einzelfahrten von Mo-Fr
- Linie 174 mit Einzelfahrten von Mo-Fr zum Teil nur im Schulverkehr
- Linie 600 mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- BürgerBus BBM mit Einzelfahrten von Di-Fr
- BürgerBus BB1 (Stadtverkehr) im 90/120-Minuten-Takt von Mo-Fr
- BürgerBus BB2 mit Einzelfahrten von Mo-Fr (unterschiedliche Linienführungen an unterschiedlichen Wochentagen)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-II: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine
  - Prüfauftrag ML-II.2 (R80/182): Umstrukturieren des Angebotes im westlichen Kreisgebiet mit Ausrichtung auf Rheine und Steinfurt mit Angebotsaufwertung in der Relation Metelen – Ochtrup – Wettringen – Rheine

Stadt Ochtrup

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in räumlichen Ausbaustufen)

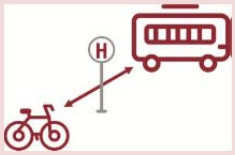
Alternativer Ansatz (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Ochtrup (z. B. Designer Outlet Center) als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen differenziert in Teilräume
- vorzugsweise Ausrichtung des Angebotes auf die Markttage in Ochtrup (zurzeit donnerstags)

Hinweis:
Bei Einrichtung zusätzlicher Angebote sollte darauf geachtet werden, keine Konkurrenz zum heutigen BürgerBus-Angebot aufzubauen (räumlich oder zeitlich).

- (schrittweiser) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation im Ortskern von Ochtrup (am ZOB) mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
  - Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
  - Einrichten von Kurzzeitfahrradboxen (aufgrund der touristischen Bedeutung des Ortes)
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
  - ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information)

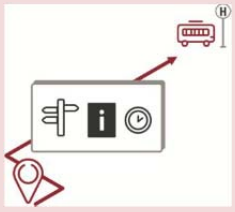
- (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Ochtrup Bahnhof:
  - Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
- Prüfen weiterer möglicher Standorte für Bike+Ride-Anlagen (z.B. Haltestelle Ehem. Bahnhof; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



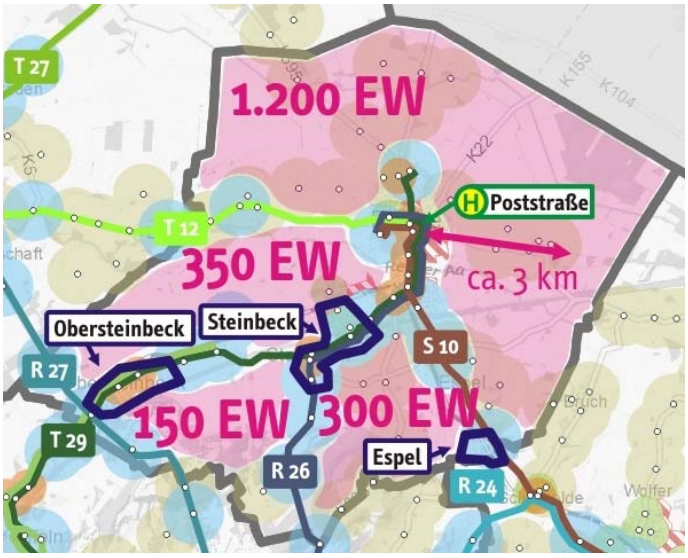
Stadt Ochtrup

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) an der Haltestelle „Ehem. Bahnhof“ zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes
- Flankierung:
  - Einrichten einer DFI-Anlage mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV
  - Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet



Gemeinde Recke



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Recke Einwohner: ca. 11.200 (209 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner:
  Bereich Nord Ost: ca. 1.200 (ca. 52 EW/km²); Bereich Süd West: ca. 350 (ca. 53 EW/km²) (inkl. nicht erschlossener Bereich des Ortsteils Steinbeck) + ca. 150 (ca. 49 EW/km²) + ca. 300 (ca. 85 EW/km²)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 111, 112, 126, 128, 204, 205, 206 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie T12 (TaxiBus) Mo-Sa im 60-Minuten-Takt + Verstärkerfahrten im Schulverkehr Mo-Fr
- Linie T29 (TaxiBus) im 60-Minuten-Takt von Mo-Sa

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.a (S10): Ausweiten des Fahrplanangebotes zwischen (Recke -) Mettingen und Osnabrück
- Maßnahmenpaket ML-I.f (R26): Moderater Ausbau des Fahrplanangebotes zwischen Recke und Ibbenbüren abends und am Wochenende
- Maßnahmenpaket ML-II: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine
- Maßnahme ML-II.1 (190/R26/S10): Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Rheine – Hopsten – Recke – Ibbenbüren (Projekt „Nordtangente“)
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Gemeinde Recke

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Unterstützung bei der Einrichtung eines neuen BürgerBus-Angebotes (insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer)

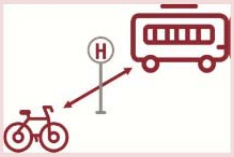
Alternativer bzw. ergänzender Ansatz:

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Recke als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen
- vorzugsweise Ausrichtung des Angebotes auf den Markttag in Recke (zurzeit donnerstags)

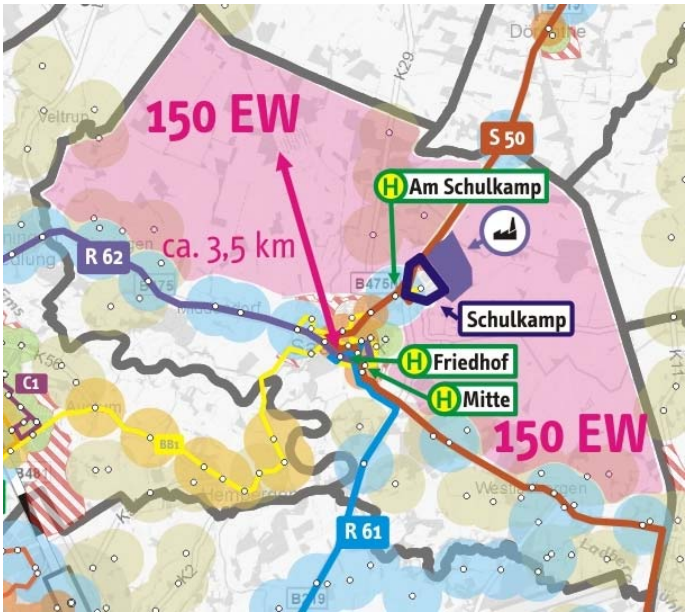
Hinweis:
Abgeraten wird von der Einführung bedarfsgesteuerter Mobilitätsangebote, die eine Konkurrenz zum Projekt „STmobil“ aufbauen. Durch das E-Bike-Angebot für Abonnenten des MobilAbos im Rahmen des Projektes „STmobil“ wird die Erschließungswirkung der hochwertigen ÖPNV-Angebote in Recke wirksam erhöht. Vorrangiges Ziel sollte es daher sein, das Projekt „STmobil“ in Recke weiter zu etablieren und nach einer gewissen Zeit zu evaluieren.

- (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Fahrradabstellanlage an der Haltestelle Schulzentrum zu einer kleinen Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
  - Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge

- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (z.B. Haltestellen Recke, Espel oder Recke, Stichlinge; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)
- Darüber hinaus sollten die Haltestellen entlang der geplanten durchgängigen Verbindung zwischen Rheine – Hopsten – Recke (– Ibbenbüren) (Projekt „Nordtangente“; für Recke Linie T12) im Hinblick auf Fahrradabstellanlagen geprüft werden (Flankieren des Projektes durch das „Zubringerverkehrsmittel Fahrrad“)



Gemeinde Saerbeck



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Saerbeck Einwohner: ca. 7.100 (120 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner:
  Bereich Nord: ca. 150 (ca. 8 EW/km²); Bereich Ost: ca. 150 (ca. 11 EW/km²)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
  Gewerbegebiet Am Schulkamp (Haltestelle Am Schulkamp bis ca. 1,5 km Entfernung; Park+Ride-Platz am Kreisel)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 140, 146, 161, 166, 167, 168, 169, 221, 266 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- BürgerBus BB1 im 120-Minuten-Takt von Mo-So/Ft

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.c (S50): Moderate Ergänzung des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Saerbeck – FMO – Münster
- Maßnahme ML-III (R61, R62): Netzschluss im Netz der Regiobus-Linien
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

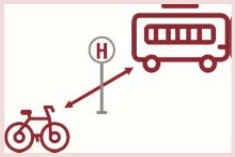
Gemeinde Saerbeck

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

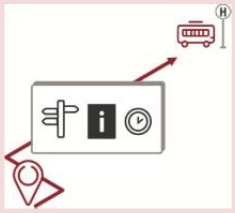
Anmerkung:
Die Anzahl der nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner ist sehr gering. Darüber hinaus ist auch das Verhältnis zwischen nicht erschlossenen Einwohnern und nicht erschlossener Fläche sehr ungünstig, so dass das Einrichten zusätzlicher Mobilitätsangebote voraussichtlich nicht in einem wirtschaftlich tragbaren Rahmen zu realisieren ist, denn auch bedarfsgesteuerte Angebote sollten im Hinblick auf die Nachfrage eine gewisse Größenordnung erkennen lassen, um ein Interesse bei potenziellen Anbietern zu erwecken. Diese ist aufgrund der geringen Betroffenheit in Saerbeck aktuell nicht erkennbar. Demgegenüber sollte jedoch auch kein Konkurrenzprodukt (Räumlich und zeitlich) zum funktionierenden BürgerBus aufgebaut werden. Der Fokus zur Verbesserung der Erschließung der außerhalb der regionalen Korridore gelegenen Bereiche sollte aus diesem Grund auf eine stärkere intermodale Vernetzung gelegt werden, um das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel zu den regionalen ÖPNV-Achsen noch weiter zu stärken.

- (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Friedhof zu einer kleinen Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
  - ggf. „Satellit“ in der zentralen Innenstadt mit ergänzender Infrastruktur (Fahrgast-Information, Vertrieb)

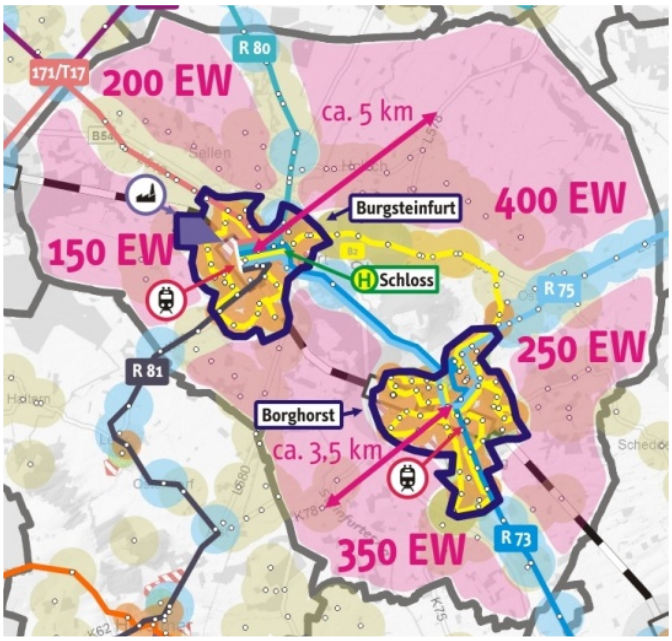
- Einrichten hochwertiger Bike+Ride-Anlage (witterungsgeschützt und abschließbar) an der Haltestelle Mitte zur Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) an der Haltestelle Am Schulkamp zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes
- Flankierung:
  - Einrichten einer DFI-Anlage mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV
  - Positionierung in den Betrieben oder in zentraler Lage im Gewerbegebiet



Stadt Steinfurt



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius in die Fläche
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Burgsteinfurt Bahnhof sowie Borghorst Bahnhof aus dem Gemeindegebiet

relevante Strukturdaten

- Stadt Steinfurt Einwohner: ca. 33.200 (298 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner:
  Bereich Nord: ca. 200 (ca. 27 EW/km²) + ca. 400 (ca. 15 EW/km²); Bereich Ost: ca. 250 (ca. 23 EW/km²); Bereich Süd: ca. 350 (ca. 22 EW/km²); Bereich West: ca. 150 (ca. 14 EW/km²)
- Burgsteinfurt Bahnhof im Hauptort Burgsteinfurt und Borghorst Bahnhof im Ortsteil Borghorst
- Naturschutzgebiet „Am Bagno-Buchenberg“ verbindet Burgsteinfurt mit Borghorst
- größere Arbeitsplatzstandorte:
  Gewerbegebiet Sonnenschein (Burgsteinfurt Bahnhof bis ca. 2 km Entfernung; Haltestelle Friedenau bis ca. 900m Entfernung mit Anbindung durch BürgerBus)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 152, 153, 154, 156, 157, 158, 172, 183, 186 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie 171 im 30-Minuten-Takt von Mo-Fr
- Linien 174, 177, 187 jeweils mit Einzelfahrten von Mo-Fr (zum Teil nur im Schulverkehr)
- Linie 178 mit Einzelfahrten von Mo-Fr (zum Teil nur im Schulverkehr) und mit Einzelfahrten am Sa
- BürgerBus B2 im 120-Minuten-Takt von Di-Sa

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.h (R75): Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Steinfurt – Emsdetten und Schaffung eines Grundangebotes an Sonn-/Feiertagen
- Maßnahmenpaket ML-I.i (R80): Moderate Ergänzung des Angebotes von Montag bis Freitag im Spätverkehr in der Relation Rheine – Steinfurt
- Maßnahmenpaket ML-I.j (R81): Ausweiten des Fahrplanangebotes am Wochenende in der Relation Burgsteinfurt – Horstmar (– Rosendahl – Coesfeld)
- Maßnahmenpaket ML-II: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine

- Prüfauftrag ML-II.2 (R80/182): Umstrukturieren des Angebotes im westlichen Kreisgebiet mit Ausrichtung auf Rheine und Steinfurt mit Angebotsaufwertung in der Relation Metelen – Ochtrup – Wettringen – Rheine

- Maßnahme ML-II.3 (R80): Zielorientierte Angebotsverbesserung zwischen Steinfurt und Rheine zu den Spitzenzeiten
- Maßnahme ML-VII: Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Marienkrankenhauses in Burgsteinfurt
- Maßnahme ML-VIII (R81): Ausweiten des „Leetzenbus"-Angebotes

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote")

Vorzugsvariante:

- räumliche Ausdehnung des BürgerBus-Angebotes mit bedarfsgesteuerten Abschnitten (weiteres Fahrzeug erforderlich)

Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der BürgerBus-Ausdehnung):

- Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in zwei räumlichen Ausbaustufen)

Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante") bedienbaren Bereiche):

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte in Burgsteinfurt und Borghorst als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen differenziert in zwei Teilräumen
- vorzugsweise Ausrichtung des Angebotes auf die Markttage in Steinfurt (Burgsteinfurt: zurzeit dienstags und freitags; Borghorst: zurzeit mittwochs und samstags)

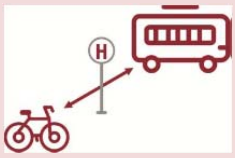
- (schrittweiser) Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage (zusätzlich zur bereits vorhandenen Radstation) am Burgsteinfurt Bahnhof zu einer Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
  - Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstell-anlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) aufgrund erkennbarer Ka-pazitätsengpässe an/in der bestehenden Anlage
  - Kurzzeitfahrradboxen (aufgrund der touristischen Bedeutung des Ortes)
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pede-lecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
  - ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information)
  - Fahrradausleihstation mit „Satellit"-Standort am Campus Steinfurt der FH Münster
    Ansatz: hochwertige Fahrräder zur Unterstützung der touristischen Potenziale und Studierende
    + „Werksfahrräder" zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes

Stadt Steinfurt

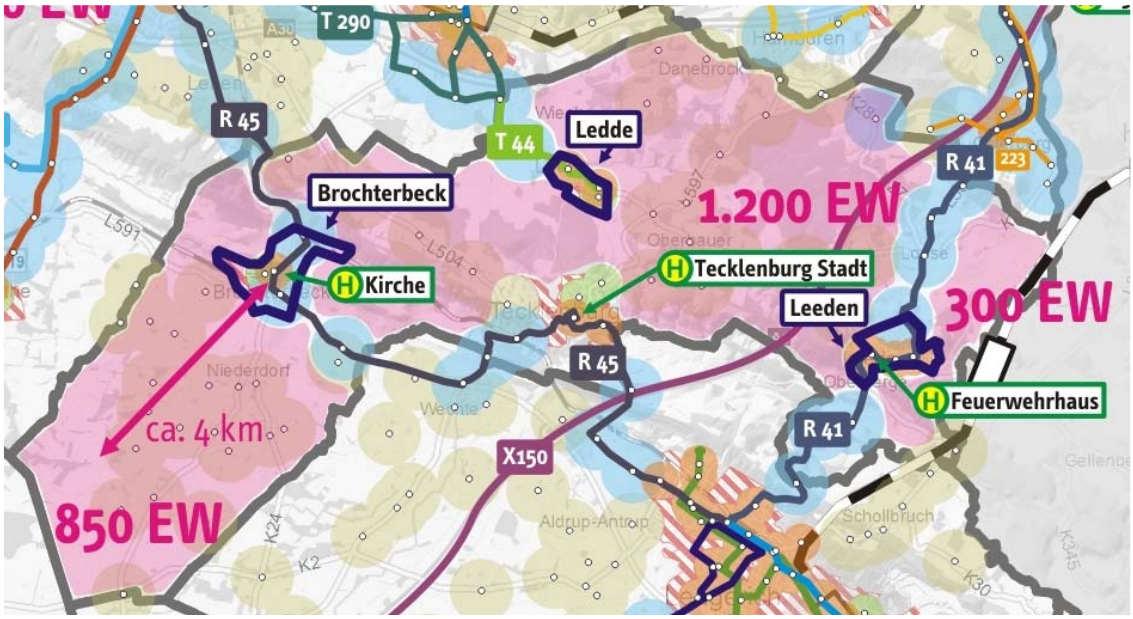
Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage (Radstation seit 2017) am Borghorst Bahnhof (prüfen: kleine Mobilstation):
  - Kurzzeitfahrradboxen (aufgrund der touristischen Bedeutung des Ortes)
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge

- Einrichten einer hochwertigen Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Schloss (witterungsgeschützt und abschließbar); inkl. Kurzzeit-Fahrradboxen (Fahrradtouristen) (Prüfen der räumlichen Möglichkeiten)
- Einrichten einer hochwertigen Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Burgsteinfurt, Mühlenstraße (witterungsgeschützt und abschließbar); inkl. Kurzzeit-Fahrradboxen (Fahrradtouristen)
- Fahrradausleihstation am Campus Steinfurt der FH Münster als Satellit zu einer entsprechenden Anlage am Bahnhof Burgsteinfurt (s.o.)
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Stadt Tecklenburg



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche

relevante Strukturdaten

- Stadt Tecklenburg Einwohner: ca. 8.800 (125 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner:
  Bereich West: ca. 850 (ca. 44 EW/km²) (inkl. nicht erschlossener Bereich des Ortsteils Brochterbeck);
  Bereich Mitte: ca. 1.200 (ca. 36 EW/km²); Bereich Ost: ca. 300 (ca. 73 EW/km²)
- Erschließungslücke im Hauptort (nördlicher Siedlungsbereich) (ca. 1.200 Einwohner leben außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche)
- Naturschutzgebiete „Osterklee“, „Am Janhaarspool“ und „Habichtswald“(Mittelgebirgszug „Teutoburger Wald“) im Grenzbereich zu Lengerich bis nach Ibbenbüren

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 136, 137, 140, 141, 143, 146, 148, 149, 208, 209 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- Linie T44 (Taxibus) im 60-Minuten- von Mo-Fr Takt mit Einzelfahrten im Schulverkehr

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.d (R45): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Tecklenburg – Lengerich

Stadt Tecklenburg

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in zwei räumlichen Ausbaustufen)

Hinweis: Der klassische „BürgerBus“ ist bedingt durch die Siedlungsstruktur für die Situation in Tecklenburg vermutlich kaum geeignet

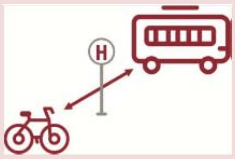
Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung):

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Tecklenburg als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen differenziert in unterschiedliche Teilräume

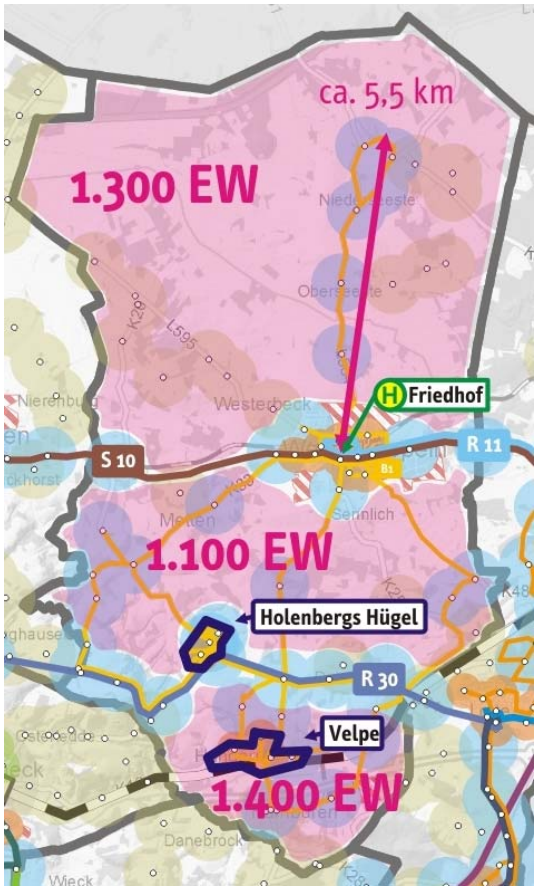
Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung des EinkaufsBusses):

- Einrichten eines Bürgermobils („Bürgerbus light“) als ehrenamtliches Fahrangebot für innerörtliche Fahrten zur Sicherstellung einer Grundmobilität außerhalb des Schulverkehrs
  - außerhalb der Betriebszeiten ggf. als Car-Sharing-Angebote für Privatpersonen und Vereine nutzbar
  - Möglichkeit einer Tür-zu-Tür-Bedienung mit Ausrichtung auf den Hauptort Tecklenburg und die Ortsteile Brochterbeck, Ledde und Leeden

- Einrichten hochwertiger Bike+Ride-Anlage (witterungsgeschützt und abschließbar) an den Haltestellen Brochterbeck, Kirche und Leeden, Feuerwehrhaus sowie an der Haltestelle Tecklenburg Stadt im Hauptort Tecklenburg zur Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Gemeinde Westerkappeln



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Westerkappeln Einwohner: ca. 11.000 (128 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner:
  Bereich Nord: ca. 1.300 (ca. 28 EW/km²); Bereich Mitte: ca. 1.100 (ca. 57 EW/km²);
  Bereich Süd: ca. 1.400 (ca. 167 EW/km²) (inkl. Ortschaft Velpe mit ca. 900 Einwohner)
- Naturschutzgebiet „Seester Feld“ im nördlichen Gemeindegebiet
- Erschließungslücken nördlicher und südlicher Siedlungsbereich des Kernortes Westerkappeln (ca. 1.300 + 600 Einwohner leben außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 111, 113, 114, 132, 133, 136, 143, 225, 226 jeweils mit Einzelfahrten im Schulverkehr von Mo-Fr
- BürgerBus B1 mit Einzelfahrten von Mo-Fr (unterschiedliche Linienführungen an unterschiedlichen Wochentagen)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.a (S10): Ausweiten des Fahrplanangebotes zwischen (Recke -) Mettingen und Osnabrück
- Maßnahme ML-VI (R20/R24): Angebotsanpassung im Korridor Mettingen – Ibbenbüren
- Planungsprojekt PPL-I: Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien (mittel- bis langfristig)

Gemeinde Westerkappeln

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

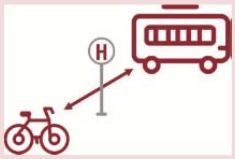
Ergänzender Ansatz zur Erschließung der nicht vom BürgerBus bedienbaren Bereiche:

- Einrichten eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Westerkappeln als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen

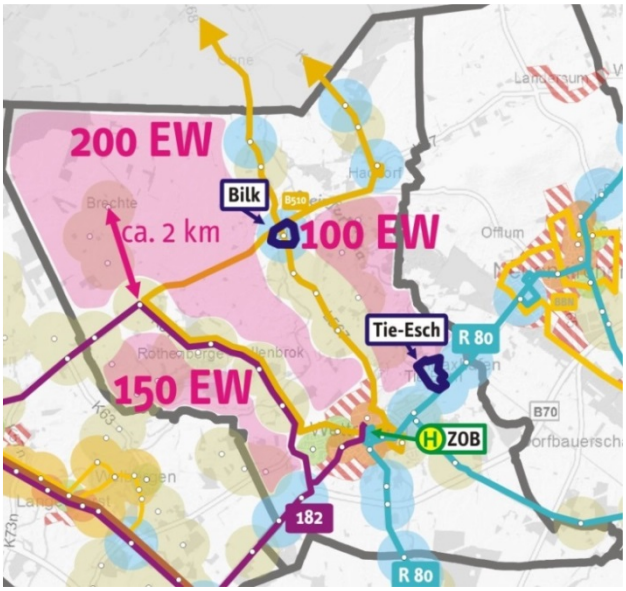
Hinweis:
Abgeraten wird von der Einführung bedarfsgesteuerter Mobilitätsangebote, die eine Konkurrenz zum Projekt „STmobil“ aufbauen. Durch das E-Bike-Angebot für Abonnenten des MobilAbos im Rahmen des Projektes „STmobil“ wird die Erschließungswirkung der hochwertigen ÖPNV-Angebote in Westerkappeln wirksam erhöht. Vorrangiges Ziel sollte es daher sein, das Projekt „STmobil“ in Westerkappeln weiter zu etablieren und nach einer gewissen Zeit zu evaluieren.

- (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Friedhof (prüfen: kleine Mobilstation):
  - Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
  - ggf. „Satellit“ in der zentralen Innenstadt mit ergänzender Infrastruktur (Fahrgast-Information, Vertrieb)

- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linie für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Gemeinde Wettringen



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius in die Fläche
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Wettringen Einwohner: ca. 8.000 (138 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner:
  Bereich Nord: ca. 200 (ca. 15 EW/km²); Bereich West ca. 150 (ca. 48 EW/km²);
  Bereich Ost ca. 100 (ca. 33 EW/km²)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 275, 276, 300, 500, 600 jeweils mit Einzelfahrten von Mo-Fr
- Linie 182 (Abschnitt in Richtung Gronau) mit Einzelfahrten von Mo-Fr
- BürgerBus 510 im 60/90-Minuten-Takt von Mo-Fr mit Einzelfahrten im Schulverkehr

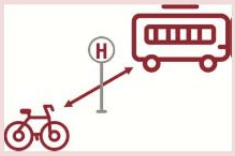
Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.i (R80): Moderate Ergänzung des Angebotes von Montag bis Freitag im Spätverkehr in der Relation Rheine – Steinfurt
- Maßnahmenpaket ML-II: Aufwerten des Angebotes in Ausrichtung auf Rheine
  - Prüfauftrag ML-II.2 (R80/182): Umstrukturieren des Angebotes im westlichen Kreisgebiet mit Ausrichtung auf Rheine und Steinfurt mit Angebotsaufwertung in der Relation Metelen – Ochtrup – Wettringen – Rheine
- Maßnahme ML-VIII (R81): Ausweiten des „Leetzenbus“-Angebotes

Gemeinde Wettringen

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- *Anmerkung:*
  Die Anzahl der nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner ist sehr gering. Zudem liegt der Radverkehrsanteil der Gemeinde Wettringen bei über 30%. Der Handlungsbedarf und ebenso auch die Potenziale im Hinblick auf das Einrichten zusätzlicher Mobilitätsangebote werden somit als vergleichsweise gering eingeschätzt. Der Fokus zur Verbesserung der Erschließung der Zwischenräume sollte aus diesem Grund auf eine stärkere intermodale Vernetzung gelegt werden, um das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel zu den regionalen ÖPNV-Achsen noch weiter zu stärken.

- (schrittweiser) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation im Ortskern von Wettringen (Haltestelle Kirche) mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
  - Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
  - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
  - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
  - ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information)

- Erweiterung der vorhandenen Fahrradabstellanlage an den Haltestellen Kriegerdenkmal und ZOB mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.).
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der der RegioBus-Linie R80 für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)