

Bestandsanalyse
+ Maßnahmen

HANDLUNGSFELD ÖPNV & INTERMODALITÄT

5.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR (ÖV)

Der ÖPNV ist mit deutlichen Potenzialen zur Verlagerung des motorisierten Individual-Verkehrsaufkommens verbunden, da größtenteils die gleichen Distanzen und diese oftmals in ähnlicher Geschwindigkeit zurückgelegt werden können. Zusätzlich ist die Nutzung des ÖPNV im Vergleich zum privaten Pkw oft kostengünstiger und ermöglicht das Ausnutzen der Fahrtzeit für andere Zwecke wie Lesen oder Arbeiten. Durch eine erhöhte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel lassen sich zudem die verkehrsinduzierten Treibhausgas-Emissionen deutlich reduzieren.

Die Nutzung des ÖPNV hängt stark von der Flexibilität und Zuverlässigkeit des Angebotes ab. Erst wenn der ÖPNV eine ähnliche Erreichbarkeit, Flexibilität und Zuverlässigkeit bietet wie ein privater Pkw, werden sichtbare Verlagerungen stattfinden. In diesem Zusammenhang erfährt die Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren, zu Fuß gehen und Car-Sharing eine besondere Bedeutung. Ziel sollte es daher sein, ein möglichst attraktives und bedarfsorientiertes Angebot bereitzustellen, um Anreize zu schaffen, vermehrt den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Zum attraktiven und bedarfsorientierten Angebot zählt auch ein barrierefreier und attraktiver Ausbau der Haltestellen und ein übersichtliches Buchungssystem.



Abbildung 44: Anforderungen an den ÖPNV
 [eigene Darstellung unter Hinzunahme von BMVI 2016]

Aufgrund der Wichtigkeit für die Daseinsvorsorge ist der ÖPNV in Deutschland durch rechtliche Vorgaben der Europäischen Union und der deutschen Gesetzgebung sehr stark reglementiert. Gesetzlich wird der öffentliche Personennahverkehr in Deutschland maßgeblich durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie die landeseigenen Gesetze geregelt. Für Nordrhein-Westfalen ist dies das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). So ist beispielsweise in § 3 ÖPNVG NRW festgeschrieben, dass „die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV [...] eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte [ist]“. Das oberste Planwerk des Nahverkehrs auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte stellt der Nahverkehrsplan nach § 8 ÖPNVG NRW dar.

In Summe verdeutlicht diese starke Reglementierung, dass Anpassungen und Verbesserungen des ÖPNV maßgeblich die Entscheidungskompetenz der Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV betreffen. Die zukünftige kommunale Entwicklung innerhalb des Handlungsfeldes ÖPNV muss daher in enger Abstimmung zwischen Kommune und Kreis angegangen werden. Außerdem wird die Ausführung der Aufgaben des Bus- und Bahnverkehrs meistens an Zweckverbände, Eisenbahngesellschaften oder andere Organisationen übertragen. Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots setzt also immer auch eine Koordination mit diesen übergeordneten Organisationen voraus.

Für eine gleichwertige Nutzbarkeit des ÖPNV für die gesamte Bevölkerung sind außerdem die besonderen Anforderungen der mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Damit ist eine Vielzahl verschiedener Personengruppen gemeint. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere Menschen mit körperlichen und/oder geistigen Behinderungen, Seniorinnen und Senioren aber auch u. a. Eltern mit Kinderwagen, die aufgrund verschiedener Beeinträchtigungen besondere Anforderungen an Mobilität und Verkehrsinfrastrukturen stellen. Die Anforderungen betreffen insbesondere das Themenfeld der Barrierefreiheit.

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird die Barrierefreiheit bis Januar 2022 vorausgesetzt: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ (§ 8 PBefG). Vielerorts entspricht dies allerdings noch nicht den gesetzlichen Anforderungen.

Außerdem bestehen für den Öffentlichen Nahverkehr Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. In den Empfehlungen für einen verlässlichen öffentlichen Verkehr (2017) wird angeführt, dass Haltestellen fußläufig erreichbar sein sollen. Dies wird durch die Aussagen in den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (2013) ergänzt, in denen es heißt, dass „die Gehwege zum und vom ÖV-System [...] kurz und ansprechend auszubilden“ sind.

5.2.1 Schienengebundener Personennahverkehr (Zugverkehr)

Anschluss an den schienengebundenen Personennahverkehr besteht am Bahnhof im Ortsteil Appelhülsen. Der Bahnhof Nottuln-Appelhülsen befindet sich im südlichen Bereich des Stadtteils Appelhülsen. Die Entfernung zwischen Bahnhof und Stadtteil-Zentrum beträgt etwa 900 m. Der Großteil der Siedlungsbereiche Appelhülsens ist nicht weiter als 1.500 m Luftlinie zum Bahnhof verortet. Der Hauptsiedlungsbereich Nottuln befindet sich etwa 6,5 km Luftlinie nordwestlich des Bahnhofs gelegen. In Richtung Schapdetten beträgt die direkte Distanz etwa 5 km und in Richtung Darup etwa 10 km.

Der Bahnhof Appelhülsen umfasst drei Bahnsteige, wobei zwei Gleise über einen Mittelbahnsteig angebunden sind. Der Mittelbahnsteig ist ausschließlich über eine Personenbrücke zu erreichen. Eine barrierefreie Erreichbarkeit des Mittelbahnsteigs ist in Form von Personenaufzügen gewährleistet. An den Bahnsteigen existieren darüber hinaus Fahrkartenautomaten sowie Aushangfahrpläne und digitale Fahrgastinformationssysteme. Im unmittelbaren Bahnhofsumfeld sind darüber hinaus zahlreiche P+R-Stellplätze, überdachte Fahrradstellplätze, ein überdachter und abgeschlossener Fahrradkäfing sowie eine Bushaltestelle und eine Mitfahrerbank vorhanden. Ein Übergang zwischen dem schienengebundenen Nahverkehr und dem straßengebundenen ÖPNV ist somit grundsätzlich gegeben (vgl. Abbildung 45).

Insgesamt ist der gesamte Bereich der Bahnsteige barrierefrei gestaltet und mit einem visuellen und taktilen Leitsystem ausgestattet. Die Zuwege von den Parkplätzen sowie von der Bushaltestelle sind nicht mit einem entsprechenden Leitsystem ausgestattet, sodass eine sichere Führung für Menschen mit Sehbehinderungen erst ab den Bahnsteigen möglich ist.



Abbildung 45: Bahnhof Nottuln-Appelhülsen
[Eigene Aufnahme]

Am Bahnhof Nottuln-Appelhülsen besteht Anschluss an die Bahnstrecke Essen – Münster und es halten Züge der Linie RE42 in Richtung Münster und Mönchengladbach. Normalerweise verkehren die Züge zu den Hauptverkehrszeiten im 30-Min-Takt und zu den Schwachlastzeiten im 60-Min-Takt. Aufgrund der kürzeren Bedienzeit des RE42 halten Züge der Linie RE2 in den frühen Morgen und späten Abendstunden zusätzlich am Bahnhof Nottuln-Appelhülsen.

5.2.2 Straßengebundener Personennahverkehr (Busverkehr)

„Im Busverkehrssystem im Kreis Coesfeld kommen verschiedene Produkte mit jeweils spezifischen Produktmerkmalen und -qualitäten zum Einsatz. Hierzu gehören der SchnellBus und der RegioBus sowie die Produkte TaxiBus, AST und NachtBus. Innerhalb dieses differenzierten Bedienungsmodells übernehmen die Produkte verschiedene Verkehrsaufgaben und sind auf spezifische Zielgruppen/Marktsegmente ausgerichtet“ (Kreis Coesfeld 2019: 39).

Auf dem Gebiet der Gemeinde Nottuln verkehren Busse innerhalb der folgenden Produktklassen und mit unterschiedlichen Eigenschaften:

SchnellBus

SchnellBus-Linien verkehren im Gegensatz zum Regelangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr i. d. R. auf direktem Linienweg und überwiegend ohne Umwege. Dadurch können wichtige Verknüpfungspunkte, sowie exklusiv ausgewählte Haltestellen mit erhöhter Fahrgastnachfrage schneller erreicht werden.

Neben dem Zeitvorteil weisen SchnellBusse ergänzende Ausstattungsmerkmale bei den eingesetzten Fahrzeugen auf (vgl. Kreis Coesfeld 2019: 39). Das Gemeindegebiet Nottuln wird von der S60 auf der Relation Nottuln – Münster bedient.

RegioBus

RegioBusse stellen das Grundangebot im straßengebundenen ÖPNV dar und dienen der Flächenerschließung, indem sie Kommunen außerhalb des Schienenkorridors miteinander verbinden und zusätzlich in Gebieten ohne eigenständigen StadtBus-Verkehr die Ortserschließung übernehmen (vgl. Kreis Coesfeld 2019: 39). Von Nottuln aus bietet die Linie R62 Anschluss in Richtung Coesfeld und die R63 verbindet Nottuln mit Münster und schließt dabei Tilbeck mit ein.

TaxiBus

Anders als Schnell- und RegioBusse gehören TaxiBusse der bedarfsgesteuerten Bedienform an. Bedarfsgesteuerte Bedienformen werden häufig in Räumen oder Zeiten mit geringer Nachfrage eingesetzt und ersetzen bzw. ergänzen das Regelangebot. Bei den im Kreis Coesfeld eingesetzten TaxiBussen handelt es sich um Anruf-Linienverkehre, welche wie reguläre Buslinien und auf festgelegten Linienwegen verkehren, allerdings nur bei vorheriger telefonischer Anmeldung (spätestens 30 Minuten vor regulärer Abfahrt). Ein- und Ausstieg besteht an den im Fahrplan festgelegten Haltestellen zu den ebenfalls festgelegten Fahrzeiten. Es gilt der normale Bustarif ohne Zuschläge (vgl. Kreis Coesfeld 2019: 40).

Auf folgenden Relationen besteht ein TaxiBus Angebot auf Nottulner Gemeindegebiet:

- ▶ T1 Nottuln / Darup
- ▶ T67 Nottuln / Billerbeck
- ▶ T65 Darup / Dülmen

NachtBus

Bei der Produktklasse NachtBus handelt es sich um eine Form der speziellen Freizeitverkehre, welche vorwiegend in den Nächten von Samstag auf Sonntag verkehren. Der NachtBus der Linie N8 bietet von Nottuln aus an Nächten von Samstag auf Sonntag Anschluss auf der Relation Legden – Nottuln – Münster.

CityBus / Ortsbus

Bei diesem Angebot handelt es sich um ein Angebot, welches die zuvor genannten Produktklassen ergänzt und sich auf das Gebiet der jeweiligen Kommune begrenzt. In Nottuln verkehrt die Linie C85 seit dem Jahr 2022 aufgrund des Wegfalls der Anbindung von Nottuln-Süd durch die Linie S60. Seitdem stellt die C85 eine Verbindung zwischen Nottuln – Nottuln-Süd – und dem Bahnhof Appelhülsen dar.

BürgerBus

Der ÖPNV im Kreis Coesfeld wird stellenweise durch BürgerBus-Verkehre ergänzt. Dabei handelt es sich um Angebote, welche ehrenamtlich betrieben werden und deren Fahrpläne und Bedienzeiten den Bedürfnissen der Bürger*innen entsprechend gestaltet sind. BürgerBusse erschließen häufig diejenigen Bereiche in Kommunen, für die ein Betrieb im herkömmlichen Linienverkehr unwirtschaftlich und die Nachfrage gering ist. Folgende BürgerBus-Angebote existieren in Nottuln:

- ▶ B31/32 Nottuln - Schapdetten - Tilbeck - Havixbeck
- ▶ B61 Nottuln - Billerbeck

Schulbusse

Ergänzend zu den zuvor genannten Produktklassen verkehren im Kreis Coesfeld und Gemeinde Nottuln integrierte Schülerverkehre. Bei den Schulbussen handelt es sich um Spezialverkehre, deren Fahrtzeiten sich nach den Schulzeiten richten. In Schulferien besteht auf diesen Linien kein Angebot.

Tabelle 5: Vollständige Übersicht über den Busverkehr in der Gemeinde Nottuln

[Eigene Darstellung nach RVM 2022]

Linie	Verbindungstyp	Linienverlauf
S60	SchnellBus	Darup – Nottuln – Münster
R62	RegioBus	Coesfeld – Darup – Nottuln
R63	RegioBus	Nottuln – Roxel – Münster
C85	CityBus	Nottuln – Appelhülsen, Bf.
T65 / 565 / 660	SchulBus / TaxiBus	Dülmen – Rorup – Darup
T67	TaxiBus / SchulBus	Billerbeck – Nottuln
B31 / B32	BürgerBus	Nottuln – Havixbeck - Tilbeck
B61	BürgerBus	Nottuln - Billerbeck
N8	NachtBus	Legden – Holtwick – Coesfeld – Nottuln – Münster
680	Schülerverkehr	Nottuln – Schapdetten – Baumberg – Nottuln
681	Schülerverkehr	Nottuln – Horst – Buxtrup – Heller – Nottuln
682	Schülerverkehr	Jägerheim – Hastehausen – Hövel - Darup
684	Schülerverkehr	Darup – Nottuln
685	Schülerverkehr	Nottuln – Appelhülsen

Das Busliniennetz der Gemeinde Nottuln (vgl. Abbildung 46) stellt ein Grundangebot eines lokalen und regionalen öffentlichen Verkehrs dar. Auf lokaler Ebene sind die einzelnen Ortsteile untereinander oft nur mit Umstieg zu erreichen. Das Angebot des lokalen ÖPNV wird durch Schülerspezialverkehre ergänzt. Aufgrund der indirekten Verbindung der Ortsteile untereinander ist das lokale ÖPNV-Angebot insgesamt als defizitär zu betrachten.

Über die lokalen Buslinien hinaus sind regionale Verbindungen in die nahegelegenen Grund- und Mittelzentren sowie an das Oberzentrum Münster vorhanden.

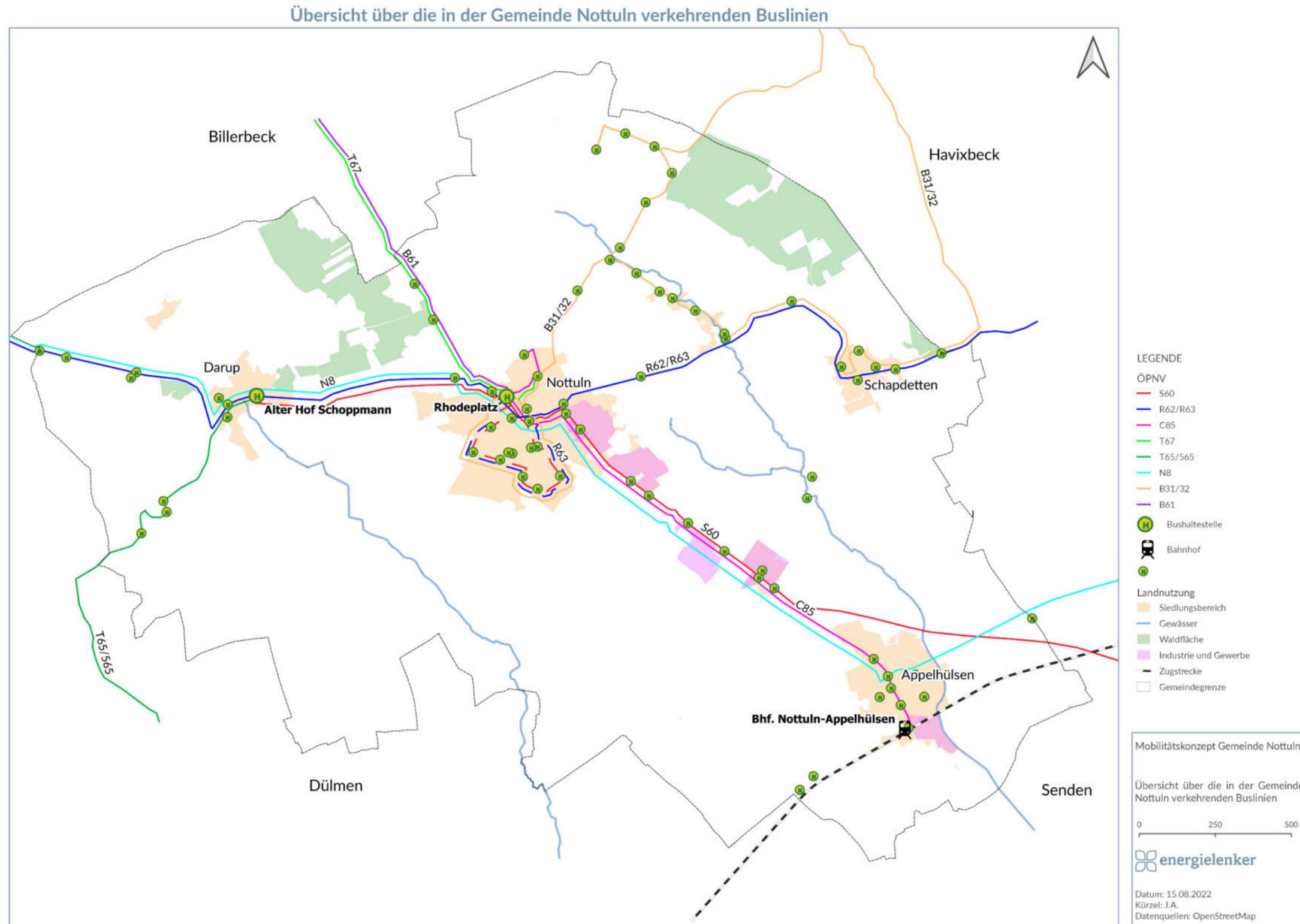


Abbildung 46: Busliniennetz in der Gemeinde Nottuln
 [Eigene Darstellung]

5.2.3 Angebotsanalyse Busverkehr

Vorgehensweise Angebotsanalyse

Im Rahmen der Bestandsanalyse des öffentlichen Personennahverkehrs wurden das vorhandene Busliniennetz sowie die Verbindungspläne relevanter Verbindungen analysiert. Als Ergebnis dessen ist für alle analysierten Buslinien in der Gemeinde Nottuln ein einheitlicher Liniensteckbrief angefertigt worden, welcher folgende Informationen enthält:

- ▶ Nennung des Produkts (SchnellBus, RegioBus etc.)
- ▶ Aufstellung der Dienstzeiten (Start Bedienzeitraum, Ende Bedienzeitraum, Anzahl täglicher Fahrten, Taktung)
- ▶ Anzahl der angefahrenen Haltestellen auf Nottulner Gemeindegebiet
- ▶ Wesentliche Verknüpfungspunkte (= Haltestellen entlang der jeweiligen Strecke an denen Umstiegsmöglichkeiten bestehen)
- ▶ POI's in Nottuln (=Points of Interest)
- ▶ Fahrgastzahlen (sofern vorhanden)
- ▶ Anmerkungen
- ▶ Bewertung

Die einzelnen Liniensteckbriefe sind als Anlage 3 beigelegt.

Weiterführend werden die auf Grundlage der Angebotsanalyse erarbeiteten Bewertungen vorgestellt und erläutert. Hinsichtlich der Bewertung des vorhandenen Busangebots wurden jeweils die drei Bewertungskriterien Taktung, Bedienzeit und Reisezeitverhältnis MIV/ÖPNV betrachtet. In jeder der drei Bewertungskategorien wurden maximal 5 Punkte vergeben, welche jeweils die beste Bewertung innerhalb eines Kriteriums darstellen.

Taktung

Der Takt bzw. die Taktung bezeichnet die Zeit zwischen mehreren, in regelmäßigen Zeitabständen aufeinander folgenden Fahrten auf einer Strecke bzw. Linie. Verkehrt ein Bus bzw. ein anderes öffentliches Verkehrsmittel bspw. in einem regelmäßigen Abstand von einer Stunde, ist in diesem Fall von einem 1-Stunden Takt bzw. 60-Minuten Takt die Rede.

Letztendlich ist die Dichte des Taktes eine Kosten- und somit eine verkehrspolitische Frage, wie attraktiv das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs gestaltet werden soll.

Hinsichtlich der Bewertung des Taktes wurde nachfolgender Bewertungsschlüssel angewandt:

Tabelle 6: Bewertungsschlüssel Taktung

[Eigene Darstellung]

Taktung	Bewertungspunkte
Durchgängig mind. 30 Minuten oder besser	5
30-Minuten Takt während der Hauptverkehrszeiten (07:00-09:00 Uhr & 15:00-18:00 Uhr)	4
Durchgängig 60-Minuten Takt	3
Durchgängig 120-Minuten Takt	2
Einzelfahrten (bis 4 Fahrten am Tag)	1
Kein Angebot	0

Bedienzeit

Die Bedienzeit stellt den Zeitraum zwischen der ersten Fahrt einer Buslinie an einem Tag und der letzten Fahrt dieser Linie dar. Erfolgt die erste Fahrt am Tag beispielsweise um 08:00 Uhr und die letzte Fahrt um 18:00 Uhr, dann beträgt die Bedienzeit 10 Stunden.

Hinsichtlich der Bewertung der Bedienzeit wurde nachfolgender Bewertungsschlüssel angewandt:

Tabelle 7: Bewertungsschlüssel Bedienzeit

[Eigene Darstellung]

Bedienzeit	Bewertungspunkte
16 - 18 Stunden täglich	5
13 - 17 Stunden täglich	4
9 - 12 Stunden täglich	3
5 - 8 Stunden täglich	2
1 - 4 Stunden täglich	1
Kein Angebot	0

Reisezeitverhältnis

Weiterhin wurde im Rahmen der Bewertung des vorhandenen Bus-Angebots in der Gemeinde Nottuln das Reisezeitverhältnis zwischen dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) analysiert. Ausgangswerte für diese Analyse stellen Zeiten dar, welche das jeweilige Verkehrsmittel für eine festgelegte Strecke benötigt.

Beim Busverkehr wurde diesbezüglich immer die Reisezeit von der Starthaltestelle bis zur Endhaltestelle einer Verbindungsrichtung ermittelt. Demgegenüber wurde mittels *Google Maps* die Reisezeit mit dem MIV für dieselbe Strecke ermittelt². Die Streckenverläufe können sich hierbei unterscheiden, da für den MIV grundsätzlich die schnellste Strecke ohne Zwischenhalte ermittelt wurde.

Beispiel:

Die Linie S60 startet planmäßig um 08:09 Uhr an der Starthaltestelle Alter Hof Schoppmann in Darup und erreicht die Endhaltestelle (Münster; Altstadt/Bült) planmäßig um 08:49 Uhr. Dies entspricht einer Reisezeit von 40 Minuten. Mit dem Pkw (= Motorisierter Individualverkehr) werden für die gleiche Strecke zur Referenzzeit 33 Minuten benötigt. Verschneidet man nun die Reisezeit des MIV (Ausgangswert) mit der Reisezeit des ÖPNV lässt sich ein Verhältnis beider Reisezeiten zueinander ermitteln. Dazu wird nachfolgende Formel genutzt:

$$\frac{100}{\text{Reisezeit MIV (in Min.)}} * \text{Reisezeit ÖPNV (in Min.)} = \text{Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV}$$

Werden die zuvor ermittelten Reisezeiten (MIV = 33 Minuten; ÖPNV = 40 Minuten) in die Formel eingesetzt, ergibt sich folgendes Bild bzw. folgende Rechnung:

$$\frac{100}{33} * 40 = 1,21$$

Für das dargestellte Rechenbeispiel ergibt sich somit ein Reisezeitverhältnis des ÖPNV gegenüber dem MIV von 1,21. Dies bedeutet, dass der ÖPNV für dieselbe Strecke die 1,21-fache Zeit gegenüber dem MIV benötigt.

Grundsätzlich ist ein möglichst identisches Reisezeitverhältnis anzustreben, da ansonsten die Nutzung des MIV aufgrund der Zeitersparnis attraktiver ist. Je geringer der Faktor als Ergebnis des Reisezeitverhältnisses, desto besser auch die Bewertung. Für die Bewertung des Reisezeitverhältnisses wurde nachfolgender Bewertungsschlüssel angewandt:

² Referenzzeit = Zeitpunkt der Ermittlung der Reisezeit des MIV. Hier: werktags um 09:00 Uhr

Tabelle 8: Bewertungsschlüssel Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV

[Eigene Darstellung]

Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV	Bewertungspunkte
< 1 - 1,30	5
1,31 - 1,60	4
1,61 - 1,90	3
1,91 - 2,20	2
> 2,20	1

Angebotsqualität

Ziel der Angebotsanalyse ist es, das gegenwärtige Angebot darzustellen und gleichzeitig aus den erfassten Bewertungen die Angebotsqualität abzuleiten. Zur Ableitung der Angebotsqualität wurden die zuvor ermittelten Bewertungspunkte in den Kategorien Taktung, Bedienzeit und Reiseverhältnis je Buslinie addiert. In Summe konnten somit maximal 15 Punkte erreicht werden.

Um die Angebotsqualität final abzuleiten wurde der nachfolgende Bewertungsschlüssel genutzt:

Tabelle 9: Bewertungsschlüssel Angebotsqualität

[Eigene Darstellung]

Summe der Bewertungspunkte	Angebotsqualität
15 - 14 Punkte	Sehr gut
13 - 12 Punkte	Gut
11 - 9 Punkte	Befriedigend
8 - 6 Punkte	Ausreichend
5 - 3 Punkte	Mangelhaft
2 - 0 Punkte	kein Angebot

Ergebnisse Angebotsanalyse

Aufgrund der Tatsache, dass sich das Angebot des Bus-Verkehrs in der Gemeinde Nottuln an Werktagen, Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen deutlich unterscheidet, werden diese drei Wochenabschnitte nachfolgend getrennt voneinander bewertet.

Montags – Freitags

In Tabelle 10 sind die addierten Bewertungspunkte für jede Linie werktags differenziert dargestellt. Auf den ersten Blick ist zu erkennen, dass die Farben grün und gelb dominieren. Vor allem das Angebot der Linien S60 und R62 ist werktags mit *gut* zu bewerten. Hervorzuheben gilt es hierbei jeweils die Bedienzeit und das Reisezeitverhältnis. Aufgrund des vorliegenden 60-Minuten Taktes auf beiden Linien – welcher nicht als schlecht anzusehen ist – schließt sich jedoch eine sehr gute Bewertung aus.

Tabelle 10: Angebotsqualität Bus-Linien in Nottuln / Montags-Freitags

[Eigene Darstellung]

Linie	Bewertung Taktung	Bewertung Bedienzeit	Bewertung Reisezeitverhältnis	Summe der Bewertungspunkte	Angebotsqualität
S60	3	4	5	12	Gut
R62	3	5	4	12	Gut
R63	3	5	2	10	Befriedigend
C85	3	5	2	10	Befriedigend
T67	2	3	4	9	Befriedigend
T65	3	4	4	11	Befriedigend
B31 / B32	2	3	2	7	Ausreichend
B61	3	3	0	6	Ausreichend
N8	0	0	0	0	Kein Angebot

Das Angebot der Linie R63 ist hinsichtlich Taktung und Bedienzeit ebenfalls positiv. Aufgrund des komplexen Linienweges und vieler Halte ist das Reisezeitverhältnis gegenüber dem MIV vergleichsweise negativ, sodass sich dies in einer befriedigenden Gesamtbewertung widerspiegelt.

Alle weiteren regulären Angebote werden durchweg mit *befriedigend* bewertet. Je nach Linie sind für diese mittelmäßige Bewertung Abzüge in den Bereichen Taktung, Bedienzeit oder Reisezeitverhältnis ausschlaggebend.

Ein Vergleich von Bürgerbussen und regulären Nahverkehrsangeboten ist mit großer Vorsicht zu betrachten, da Bürgerbusse ein ehrenamtliches und ausschließlich ergänzendes Angebote darstellen. Bürgerbusse schließen oft vorhandene Lücken im Nahverkehrsnetz, welche mangels Wirtschaftlichkeit nicht durch reguläre Linien abgedeckt werden.

Das Fahrtenangebot der Bürgerbusse, welche auf dem Gebiet der Gemeinde Nottuln verkehren bzw. dieses tangieren ist vergleichsweise überschaubar.

Die Linie N8 verkehrt als Nachtbus aktuell nur in Nächten von Samstag auf Sonntag sowie an einigen ausgewählten Feiertagen. Da an Werktagen kein Angebot vorliegt, ist dies entsprechend in der Bewertung der Angebotsqualität dargestellt.

Samstags

In Tabelle 11 sind die addierten Bewertungspunkte für jede Linie an Samstagen differenziert dargestellt. Im Vergleich zur Angebotsqualität an Werktagen ist hierbei auffällig, dass die Farbe „gelb“ dominiert und dass weiterhin auf drei der zehn betrachteten Verbindungen überhaupt kein Angebot existiert.

Tabelle 11: Angebotsqualität Bus-Linien in Nottuln / Samstags

[Eigene Darstellung]

Linie	Bewertung Taktung	Bewertung Bedienzeit	Bewertung Reisezeitverhältnis	Summe der Bewertungspunkte	Angebotsqualität
S60	3	3	5	11	Befriedigend
R62	3	4	4	11	Befriedigend
R63	3	4	2	9	Befriedigend
C85	3	4	2	9	Befriedigend
T67	2	1	4	7	Ausreichend
T65	2	2	4	8	Ausreichend
B31 / B32	0	0	0	0	Kein Angebot
B61	0	0	0	0	Kein Angebot
N8	2	3	5	10	Befriedigend

Die Linien S60 und R62 wurden werktags mit *Gut* bewertet. An Samstagen verändert sich auf beiden Linien die Bedienzeit wesentlich. Während auf der Relation der S60 werktags der erste Bus aus Darup um 06:09 Uhr abfährt, verschiebt sich die Abfahrtszeit des ersten Busses an Samstagen auf 08:09 Uhr. Die letzte Fahrt aus Darup in Richtung Münster erfolgt werktags mit der S60 um 21:09 Uhr und samstags bereits um 17:09 Uhr. Insgesamt ist eine deutliche Reduktion der Bedienzeit auf 10 Stunden erkennbar. Bei der Linie R62 ist ebenfalls eine Reduktion der Bedienzeit erkennbar, sodass sich daraus die Verschlechterung der Angebotsqualität auf eine Bewertung mit *befriedigend* herleiten lässt.

Das Angebot der Linie C85 ist auch an Wochenenden mit *befriedigend* zu bewerten, wenngleich hervorzuheben ist, dass die letzte Abfahrt von Nottuln in Richtung Appelhülsen Bahnhof anders als werktags (21:49 Uhr) bereits um 19:49 Uhr erfolgt.

Der TaxiBus T67 verkehrt samstags im Zeitraum 08:14-12:04 Uhr dreimalig, sodass dies einem 120-Minuten Takt bei einer Bedienzeit von 4 Stunden entspricht. Aufgrund dieser grundsätzlichen Verbindungsmöglichkeit auf der Relation Nottuln – Billerbeck mit einem attraktiven Reisezeitverhältnis ist dieses Angebot mit *ausreichend* zu bewerten.

Der Nachtbus N8 verkehrt ausschließlich in Nächten von Samstag auf Sonntag, wobei die Fahrten in Richtung Münster abweichend in Legden, Holtwick oder Coesfeld starten, dabei aber immer eine Verbindung von Nottuln nach Münster darstellen. Insgesamt besteht in Nächten von Samstag auf Sonntag ein 120-Minuten Takt zwischen Nottuln – Münster. Die letzte Abfahrt von Münster in Richtung Nottuln ist dabei Sonntag morgens um 03:17 Uhr. Insgesamt ist die Linie N8 samstags mit *befriedigend* zu bewerten.

Sonntags & Feiertags

In Tabelle 12 sind die addierten Bewertungspunkte für jede Linie an Sonn- & Feiertagen differenziert dargestellt. Hierbei ist auffällig, dass die Farbe „rot“ eindeutig dominiert. Auf sechs von den zehn betrachteten Linien besteht sonntags kein Angebot. Lediglich auf den nachfragestarken Relationen (Münster und Coesfeld) sowie der C85 als Zubringer aus Nottuln in Richtung des Bahnhofs Appelhülsen besteht an Sonn- und Feiertagen ein Angebot.

Als Ergebnis der Verschneidung aus Taktung, Bedienzeit und Reisezeitverhältnis ergibt sich für die Linien S60 und R62 an Sonn- und Feiertagen eine Bewertung mit *befriedigend*. Die Angebotsqualität der R63 und der C85 ist mit *ausreichend* zu bewerten.

Tabelle 12: Angebotsqualität Bus-Linien in Nottuln / Sonntags und Feiertags

[Eigene Darstellung]

Linie	Bewertung Taktung	Bewertung Bedienzeit	Bewertung Reisezeitverhältnis	Summe der Bewertungspunkte	Angebotsqualität
S60	2	2	5	9	Befriedigend
R62	2	3	4	9	Befriedigend
R63	2	3	2	7	Ausreichend
C85	2	2	2	6	Ausreichend
T67	0	0	0	0	Kein Angebot
T65	0	0	0	0	Kein Angebot
B31					
/	0	0	0	0	Kein Angebot
B32					
B61	0	0	0	0	Kein Angebot
N8	0	0	0	0	Kein Angebot

Anders als werk- und samstags verkehren die Linien S60, R62 und R63 an Sonn- und Feiertagen in einem 120-Minuten Takt. In Richtung Münster ist letzte Abfahrt der S60 bereits um 17:09 Uhr und aus Münster fährt die S60 letztmalig um 18:10 Uhr in Richtung Nottuln ab. Bis 21:50 Uhr (Richtung Münster) bzw. bis 23:13 (Richtung Nottuln) besteht mit der R63 jedoch ein alternatives – wenn auch weniger direktes – Angebot auf der Relation Münster – Nottuln.

Fazit

Insgesamt kann das Busangebot in der Gemeinde Nottuln an Wochentagen als befriedigend bezeichnet werden. Auch wenn auf einzelnen Linien Ausbaupotenzial besteht (z.B. in der Taktung), stellt die Konstellation aus unterschiedlichen Buslinien ein breites Angebot dar. Für die Ortsteile Darup und Schapdetten fehlt jedoch (eine direkte) Anbindung an den Bahnhof in Appelhülsen. Das größte Defizit hinsichtlich des lokalen Bus-Angebots stellt jedoch eine fehlende Verbindung aller Ortsteile untereinander dar. So ist Appelhülsen bspw. von Schapdetten oder Darup aus – und umgekehrt – nur mit Umstieg erreichbar.

An den Wochenenden sowie an Feiertagen stellt sich das Angebot abweichend dar. Durch fehlende Angebote, eine niedrige Taktung und begrenzte Bedienzeiten besteht kein attraktives und flächendeckendes Angebot für die Bevölkerung, sodass über eine Anpassung des Busangebotes nachgedacht werden muss.

Die Ergebnisse der Angebotsanalyse decken sich mit den Ergebnissen der Haushaltsumfrage und sprechen die zwei wichtigsten Themen an: Taktung/Betriebszeit sowie Verbindung der Ortsteile untereinander (insb. Richtung Appelhülsener Bahnhof).

5.2.4 Zusammenfassung ÖPNV



Erkenntnisse

- ▶ Anbindung SPNV über den Bahnhof Appelhülsen (Münster, Essen, Mönchengladbach)
- ▶ Der Bahnhof Appelhülsen ist mit dem Bus nur aus Nottuln direkt und schnell zu erreichen
- ▶ Auf den Hauptverbindungen Nottuln – Münster und Nottuln – Coesfeld bestehen jeden Tag Verbindungsmöglichkeiten mit dem Bus (S60, R62, R63)
- ▶ Weitere angrenzenden Kommunen und innergemeindlichen Ziele werden durch zusätzlichen Busangebote angebunden
- ▶ Das Busangebot ist an Wochentagen als positiv zu bewerten, während Taktung, Bedienzeit und das generelle Angebot am Wochenende und an Feiertagen ausbaufähig sind
- ▶ Fehlende Anbindung mit dem Bus an einige Nachbarkommunen (bspw. Senden)



Handlungsansätze

- ▶ Bessere Anbindung der Ortsteile untereinander
- ▶ Verbesserung der Anbindung an den Bahnhof
- ▶ Anpassung der C85, ggf. Fortführung bis Senden
- ▶ Verbesserung der Informationsvermittlung im ÖPNV
- ▶ Einrichten eines attraktiven ÖPNV-Angebots zu den Schwachlastzeiten bzw. Wochenenden
- ▶ Ausweitung/Anpassung des Nachtbusangebotes

3.5 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR UND INTERMODALITÄT

Der ÖPNV ist mit deutlichen Potenzialen zur Verlagerung des motorisierten Individual-Verkehrsaufkommens verbunden. Die Nutzung des ÖPNV hängt jedoch stark von der Flexibilität und Zuverlässigkeit des Angebotes ab. Erst wenn der ÖPNV eine ähnliche Erreichbarkeit, Flexibilität und Zuverlässigkeit bietet wie ein privater Pkw, werden sichtbare Verlagerungen stattfinden. In diesem Zusammenhang erfährt die Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren, zu Fuß gehen und Sharing-Angeboten eine besondere Bedeutung. Ziel ist es, ein möglichst attraktives und bedarfsorientiertes Angebot bereitzustellen, um Anreize zu schaffen, vermehrt den öffentlichen Verkehr zu nutzen.

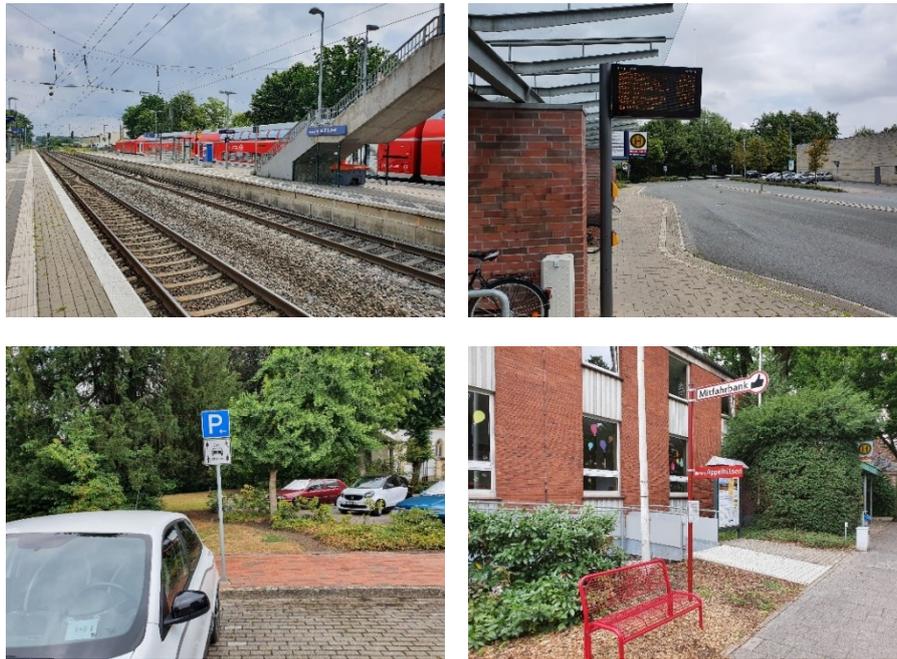


Abbildung 18: Elemente des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Nottuln
[eigene Aufnahmen]

Tabelle 17: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr / Intermodalität

Nr.	Titel
ÖV1	Ausbau des Carsharing-Angebots und Überprüfung von Standort-Änderungen
ÖV2	Schaffung von Mobilstationen in Nottuln
ÖV3	Ausbau / Anpassung der zentralen Haltestellen im Gemeindegebiet
ÖV4	Anpassung der C85
ÖV5	Verbesserung des Nachtbus-Angebots zwischen Nottuln und Münster
ÖV6	Installation von „multimodalem Routing“ an den Mobilstationen / weiteren zentralen Orten
ÖV7	Ausweisung der Haltestelle „Rhodeplatz“ als Zentralen Omnibusbahnhof
ÖV8	Ausweitung von Buslinien in Nachbarkommunen

Ausbau des Carsharing-Angebots und Überprüfung von Standort-Änderungen

ÖV1

LEITZIEL	Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens durch Schaffung zusätzlicher Verknüpfungsmöglichkeiten und durch Bereitstellung neuer Mobilitätsoptionen (New Mobility)
ZIELGRUPPE	Pkw-Fahrer*innen
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen

Ausgangssituation

Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass der Motorisierungsgrad in Nottuln mit 630 Pkw je 1.000 Einwohner*innen vergleichsweise hoch ist. Die Tendenz ist zudem steigend. Im Jahr 2017 lag der Wert noch bei 593 Pkw je 1.000 Einwohner*innen. Im Vergleich dazu liegt der Wert im NRW-Schnitt bei 581 Pkw je 1.000 Einwohner*innen. Gleichzeitig stehen laut der Haushaltsumfrage rund 45 % der befragten Haushalte in Nottuln ein Zweitwagen zur Verfügung. Dieser Entwicklung kann mit einer strategischen Entwicklung eines Car-Sharing-Angebots entgegengewirkt werden. Zweitwagen werden häufig nur wenige Stunden pro Woche genutzt und für gelegentliche Nutzungen können alternativ Car-Sharing-Autos zur Verfügung gestellt werden. Die Notwendigkeit eines privaten Zweitwagens könnte dadurch geschmälert werden.

In Nottuln befinden sich aktuell zwei Carsharing-Stationen mit jeweils einem Fahrzeug. Eine Station ist am Rhodeplatz verortet und die zweite auf dem Parkplatz eines Lebensmittel-Discounters an der Appelhülsener Str.

Maßnahme

Um die Car-Sharing-Verfügbarkeit zu erhöhen und den Anreiz zur Nutzung dieser Fahrzeuge zu erhöhen, sollten weitere Standorte entwickelt werden. Es wird empfohlen, den Ausbau weiterhin mit einem externen Anbieter vorzunehmen, um ein „Inselangebot“ zu vermeiden.

Die Standortempfehlungen gehen aus dem New-Mobility-Konzept hervor. Die Standorte sind deckungsgleich mit denen der (Quartiers-) Mobilstationen:

- ▶ Wohnquartier an der Olympiastraße südlich des Freibades in Nottuln (Olympiastr.)
- ▶ Quartier südlich der Münsterstraße in Appelhülsen (Brulandstr)
- ▶ Quartier am Sportzentrum Appelhülsen
- ▶ Darup: Haltestelle Mitte
- ▶ Schapdetten: Haltestelle Schule

Ziel ist es, die Car-Sharing-Standorte an (Quartiers-)Mobilstationen mit anderen Mobilitätsangeboten zu verbinden. Bei der Entwicklung von Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum sind die Vorschriften des Carsharinggesetzes (CsgG) einzuhalten. Damit auf einem Stellplatz ausschließlich Car-Sharing-Autos parken dürfen, sind die Verkehrszeichen 314 oder 315 (Parken) in Verbindung mit dem Verkehrszeichen 1010-70 (Car-Sharing-Stellplatz) anzubringen.

Handlungsschritte

- ▶ Identifizierung und Priorisierung von Standorten
- ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung
- ▶ Umsetzungsplanung
- ▶ Evaluation

Verantwortung / Akteure

- ▶ Gemeinde Nottuln
- ▶ Carsharing-Anbieter
 - Straßenverkehrsbehörde

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel Anbieter (für Fahrzeug und Betrieb)
 - ▶ Eigenmittel Gemeinde Nottuln (für Parkplatz und Beschilderung)
 - ▶ Förderrichtlinie vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM)
- Kosten**
- ▶ Betriebskosten trägt der Anbieter
 - ▶ Um einen kostendeckenden Betrieb von Carsharing-Fahrzeugen in Nottuln zu ermöglichen, sind ggf. Ankermieter zu identifizieren, um eine Grundauslastung der Fahrzeuge zu gewährleisten
 - ▶ Kosten für Einrichtung von Car-Sharing Stellplätzen (ca. 1.000-3.000 € je Stellplatz für Markierung und Beschilderung)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Schaffung von Mobilstationen in Nottuln

ÖV2

LEITZIEL	Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens durch Schaffung zusätzlicher Verknüpfungsmöglichkeiten und durch Bereitstellung neuer Mobilitätsoptionen (New Mobility)
ZIELGRUPPE	Alle Verkehrsteilnehmenden
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen und direkter Beitrag zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Ausgangssituation

Um die Mobilität in Nottuln zukünftig nachhaltiger zu gestalten, sollten verschiedene Verkehrsmittel mit dem ÖPNV verknüpft werden. Dies kann mit Hilfe von Mobilstationen erfolgen. Mobilstationen machen den ÖPNV durch die Anbindung von Mikromobilität und anderen Mobilitätsangeboten besser erreichbar und somit attraktiver.

Aktuell befindet sich in Nottuln keine Mobilstation. Wie das New-Mobility-Konzept jedoch zeigt, bieten einige Haltestellen großes Potenzial, als solche ausgewiesen zu werden. In der Haushaltsumfrage wird deutlich, dass sich die Mehrheit der Bürger*innen eine Bündelung von Verkehrsmitteln wünscht.



Abbildung 19: Potenzielle Standorte für Mobilstationen in Nottuln

[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

Die Entwicklung der Mobilstationen sollte in Nottuln in zwei Kategorien erfolgen. An zentralen Orten mit Haltestelle sollten Mobilstationen mit einem umfangreichen Angebot entwickelt werden. In den Quartieren können kleinere Quartiersmobilstationen ohne ÖPNV-Anschluss die Anforderungen in den Wohngebieten erfüllen. Folgende Standorte werden für die Entwicklung von Mobilstationen vorgeschlagen. Die Reihenfolge richtet sich nach der im New-Mobility-Konzept entwickelten Priorisierung:

Tabelle 18: Übersicht potenzielle Mobilstationen in Nottuln

[Eigene Darstellung]

Standort	Zu Errichtende Ausstattungsmerkmale	Priorität
Nottuln, Rhodeplatz	▶ Bau von sicheren Fahrradabstellanlagen	★★★
Appelhülsen, Bahnhof Nottuln-Appelhülsen	▶ Errichtung von Ladeinfrastruktur ▶ Etablierung von Sharing-Angeboten	★★★
Nottuln, Am Hangenfeld, Versorgungszentrum Appelhülsener Str.	▶ Bau von sicheren Fahrradabstellanlagen ▶ Ausweisung als Mobilstation, um räumlich verteilte Angebote zusammenzubringen	★★★

Darup, Mitte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bau von sicheren Fahrradabstellanlagen ▶ Errichtung von Ladeinfrastruktur ▶ Etablierung von Sharing-Angeboten 	★★★
Schapidetten, Schule	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bau von sicheren Fahrradabstellanlagen ▶ Errichtung von Ladeinfrastruktur ▶ Etablierung von Sharing-Angeboten ▶ Barrierefreier Ausbau 	★★★

Grundsätzlich sind an jeder Mobilstation die Ausstattungselemente der Mindestanforderungen umzusetzen. Diese sind im New-Mobility-Konzept aufgeführt. Neben den Mobilstationen wird die Etablierung von Quartiersmobilstationen in Nottuln vorgeschlagen. Quartiersmobilstationen sollten Verkehrsmittel der Mikromobilität bereitstellen. Darüber hinaus können einige Mindestanforderungen der Mobilstationen wie sichere Fahrradabstellanlagen oder eine Fahrradreparaturstation übernommen werden. Zusätzlich zu dem Angebot der Mikromobilität kann an einigen Stationen Car-Sharing angeboten werden (siehe ÖV1). Potenzielle Standorte für Quartiersmobilstationen sind dem New-Mobility-Konzept zu entnehmen.

Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Abschließende Priorisierung der Standorte ▶ Kontaktaufnahme weitere Akteure (u.a. Verkehrsbetriebe und DB) ▶ Umsetzungsplanung ▶ Beschlussvorlage & Beschlussfassung ▶ Umsetzung
Verantwortung / Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gemeinde Nottuln ▶ Verkehrsbetriebe / NWL ▶ DB Station & Service AG
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mobilstationen: Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe ▶ Mobilstationen: Förderrichtlinie vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) ▶ Fahrradabstellanlagen, Reparaturstation und Lastenrad-Sharing: Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kosten variieren je nach Ausstattungselementen stark <ul style="list-style-type: none"> ○ Rhodeplatz: ca. 37.000 € (NWL-Gutachten) ○ Appelhülsen Bahnhof: ca. 48.400 € (NWL-Gutachten)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Ausbau / Anpassung der zentralen Haltestellen im Gemeindegebiet

ÖV3

LEITZIEL	Ausbau und Aufwertung des ÖPNV-Angebots als gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr
ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Ausgangssituation

Einige Haltestellen auf Nottulner Gemeindegebiet befinden sich nicht in einem qualitativen Zustand bzw. weisen nicht alle Ausstattungselemente auf, welche gemäß Nahverkehrsplan des Kreises Coesfeld für Haltestellen unterschiedlicher Kategorisierung vorgesehen sind. An einigen zentralen Haltestellen sind kein Witterungsschutz oder Sitzgelegenheiten vorhanden. Vereinzelt ist keine Barrierefreiheit gegeben. Qualitativ unzureichende Haltestellen stellen keinen Anreiz zur Nutzung des ÖPNV dar. Auch die Haushaltsumfrage hat ergeben, dass die Bürger*innen Nottulns den ÖPNV im Vergleich mit allen aktuell verfügbaren Mobilitätsangeboten am schlechtesten bewerten.

Maßnahme

Um den ÖPNV attraktiver zu gestalten sowie den Komfort und die Zugänglichkeit für die Nutzer*innen zu erhöhen, sollten zentrale Haltestellen gemäß den „Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen“ gemäß Nahverkehrsplan (NVP) des Kreises Coesfeld in unterschiedlichem Maße angepasst werden. Weiterhin gibt es Anforderungen bezüglich der Bauweise der Haltestellen inklusive Oberflächenbelag und Taktilem Leitsystemen. Der NVP des Kreises Coesfeld sieht eine Einteilung in vier Kategorien vor. Die Haltestelle Rhodeplatz fällt in die erste Kategorie, die Haltestelle Bahnhof Appelhülsen in die zweite und alle weiteren, hier relevanten Haltestellen, fallen in Kategorie drei. Den einzelnen Haltestellen-Kategorien werden folgende Ausstattungselemente zugewiesen:

- ▶ Kategorie 1-3: Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Abfallbehälter, Haltestellenschild und -bezeichnung, Fahrplaninformation an jedem Bussteig und Barrierefreiheit
- ▶ Zusätzlich in Kategorie 1-2: Digitale Fahrgastinformation inklusive Uhr, umfassende Informationsangebote wie einen Lageplan und Tarifinformationen sowie ein Notruftelefon
- ▶ Zusätzlich in Kategorie 1: Fahrradabstellanlage, Kurzzeitparkzone, R+R-Stellplätze, Car-Sharing-Stellplätze

Folgende Haltestellen stehen im Fokus der Betrachtung:

Tabelle 19: Übersicht Ausstattungsmerkmale zentrale Haltestellen

[Eigene Darstellung]

Haltestelle	Ausstattungsmerkmal vorhanden	Fehlendes Ausstattungsmerkmal
Historischer Ortskern	▶ Beleuchtung (nur indirekt durch Straßenbeleuchtung)	▶ Witterungsschutz
	▶ Abfallbehälter	▶ Sitzgelegenheit
	▶ Haltestellenschild und -bezeichnung	▶ Umfassendes Informationsangebot
	▶ Fahrplaninformation an jedem Bussteig	
	▶ Barrierefreiheit	
Am Hangenfeld	▶ Witterungsschutz / Sitzgelegenheiten / Abfallbehälter (nur in Richtung Appelhülsen)	▶ Barrierefreiheit
	▶ Haltestellenschild und -bezeichnung	▶ Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten in Richtung Nottuln
	▶ Fahrplaninformation an jedem Bussteig	▶ Beleuchtung
		▶ Umfassendes Informationsangebot

Appelhülsen, P&R Platz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Witterungsschutz / Sitzgelegenheiten / Abfallbehälter (nur in Richtung Appelhülsen) ▶ Haltestellenschild und -bezeichnung ▶ Fahrplaninformation an jedem Bussteig 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Barrierefreiheit ▶ Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten in Richtung Nottuln ▶ Beleuchtung ▶ Umfassendes Informationsangebot
Bahnhof Appelhülsen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Witterungsschutz ▶ Sitzgelegenheit ▶ Abfallbehälter ▶ Haltestellenschild und -bezeichnung ▶ Fahrplaninformation an jedem Bussteig ▶ Barrierefreiheit 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Beleuchtung ▶ Digitales Informationssystem ▶ Umfassendes Informationsangebot
Darup, Mitte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Witterungsschutz (teilweise) ▶ Sitzgelegenheit ▶ Haltestellenschild und -bezeichnung ▶ Fahrplaninformation an jedem Bussteig ▶ Barrierefreiheit ▶ Beleuchtung ▶ Abfallbehälter 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten in Richtung Nottuln

- Handlungsschritte**
- ▶ Kontaktaufnahme Aufgabenträger Haltestellenausstattung (je nach Lage Kreis Coesfeld oder Landesbetrieb Straßen.NRW)
 - ▶ Identifizierung und Priorisierung von Haltestellen
 - ▶ Finanzierungsplanung
 - ▶ Umsetzungsplanung
- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Gemeinde Nottuln
 - ▶ Kreis Coesfeld / Landesbetrieb Straßen.NRW
 - ▶ Verkehrsbetriebe
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)
- Kosten**
- ▶ Tiefbau einer Haltestelle >35.000€, je nach Zustand des Bauraums
 - ▶ Hochbau (Witterungsschutz) ca. 10.000€
 - ▶ Beschilderung und weitere Ausstattung 1000 – 2000€ je nach Umfang der Ausbaumaßnahme
 - ▶ Fahrradabstellanlage ca. 150-200€ je Bügel excl. Überdachung
 - ▶ Digitale Fahrgastinformation (Bus): ca. 30.000 € / Stk. je nach Ausstattung und Leistungsumfang

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Anpassung der C85

ÖV4

LEITZIEL	Ausbau und Aufwertung des ÖPNV-Angebots als gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr
ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Förderung des interkommunalen ÖPNV

Ausgangssituation

Nach der Umlegung des Linienvverlaufs der Linie S60 im Frühjahr 2022 und dem Wegfall der Anbindung von Nottuln-Süd wurde die C85 als Alternative geschaffen. Der City-Bus 85 verkehrt seitdem vom Wohnpark Bagno im Ortsteil Nottuln über Nottuln-Süd bis zum Bahnhof Nottuln Appelhülsen. Er bindet damit die Haltestellen Rhodeplatz und den Bahnhof Nottuln Appelhülsen mit allen weiteren wichtigen Haltestellen auf der Nord-Süd-Achse von Nottuln bis Appelhülsen an. Er verkehrt von Montag bis Samstag von ca. 06-21 Uhr im 60-Min-Takt und an Sonn- und Feiertagen zwischen 09-17 Uhr im 120-Min-Takt.

Die Bestandsanalyse und die Haushaltsumfrage haben gezeigt, dass sich viele Bürger*innen zusätzliche Bus-Verbindungen in Nachbarkommunen wünschen. Wichtige Ziele sind dabei Senden und Dülmen, denn aktuell besteht keine direkte Bus-Verbindung in diese Richtungen.

Maßnahme

Damit der Anteil an Kfz reduziert werden kann und der ÖPNV attraktiver gestaltet wird, sollte die Linie C85 angepasst werden. Es wird empfohlen, die Linie bis nach Senden zu verlängern. Eine Weiterführung der Linie C85 bis Senden kann die gewünschte Verbindung auf der Relation Nottuln – Senden ermöglichen. Neben der reinen Verbindung zwischen Nottuln und Senden bestünde für die Bewohner*innen Sendens zudem eine Möglichkeit den Bahnhof in Appelhülsen zu erreichen.

Im Rahmen einer Anpassung der C85 sollte zudem geprüft werden, inwiefern eine Taktverdichtung sowie insbesondere eine Verlängerung der Betriebszeit möglich ist. Vor allem eine verbesserte Anbindung des Bahnhofs Appelhülsen würde – sowohl für Freizeitverkehrs als auch für Pendler*innen - zur Steigerung der Attraktivität beitragen. Auch von Seiten der Unternehmen wurde die Verknüpfung der Gewerbestandorte mit dem Bahnhof bemängelt.

Eine Verlängerung der C85 ist in Kooperation mit der Gemeinde Senden sowie dem Kreis Coesfeld und den zuständigen Verkehrsbetrieben durchzuführen.

Handlungsschritte

- ▶ Kontaktaufnahme Gemeinde Senden und Kreis Coesfeld
- ▶ Bedarfsanalyse und Prüfung der Anpassung
- ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung
- ▶ Planung der Wegestrecke und ggf. Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten
- ▶ Prüfung der Finanzierung
- ▶ Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ Evaluation

Verantwortung / Akteure

- ▶ Gemeinde Nottuln
- ▶ Gemeinde Senden
- ▶ Kreis Coesfeld

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- ▶ Eigenmittel der beteiligten Gemeinden
- ▶ ÖPNV-Pauschale des Landes Nordrhein-Westfalen (§ 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW)

- Kosten**
- ▶ Personalkosten und Betriebskosten
 - ▶ Ggf. zusätzliche Kosten für ein weiteres Fahrzeug

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	