

4. Nahverkehrsplan



Kreis Gütersloh

Beschlossen durch den Kreistag am 09.10.2017

4. Nahverkehrsplan für den Kreis Gütersloh

Beschlossen durch den Kreistag am 09. Oktober 2017

Herausgeber:



Kreis Gütersloh
33324 Gütersloh

Verfasser:



VVOWL –
Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe
Jahnplatz 5
33602 Bielefeld

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	II
Tabellenverzeichnis	V
Abbildungsverzeichnis	IX
Abkürzungsverzeichnis	XIII
1. Einleitung	1
2. Grundlagen und Rahmenbedingungen	3
2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	3
2.1.1 EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	3
2.1.2 Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	3
2.1.3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW)	4
2.1.4 Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW)	8
2.1.5 Regionalplan	9
2.1.6 Nahverkehrsplan des NWL	10
2.1.7 Behindertengleichstellungsgesetze (BGG, BBG NRW)	10
2.2 Kreiseigene Konzepte mit Schnittstellen zum ÖPNV	11
2.2.1 Integriertes Klimaschutzkonzept des Kreises Gütersloh	11
2.2.2 Kreisweite Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh	12
2.2.3 Aktionsplan "Inklusives Gemeinwesen Kreis Gütersloh"	13
2.3 Strukturelle Rahmenbedingungen	15
2.3.1 Siedlungs- und Verkehrsstruktur – Entwicklungsachsen im Kreis	15
2.3.2 Pendlerverflechtungen	18
2.4 Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung	19
2.4.1 Mobilitätsumfrage	19
2.4.2 Demografische Entwicklung	22
2.4.3 Mittelfristige Entwicklung der Verkehrsmengen bis 2025	26
2.5 Das ÖPNV-Angebot	27
2.5.1 Das ÖPNV-Angebot – eine Charakterisierung	27

4. Nahverkehrsplan

2.5.2	Die Konzessionslage im Kreis Gütersloh	30
2.5.3	Pünktlichkeit / Anschlusssicherheit	34
2.5.4	Bus-Bahn-Gemeinschaftstarif	35
2.6	Grundsätzliche Zielvorgaben	40
3.	Das Konzept	42
3.1	Qualität	42
3.1.1	Produktprofile für Linien des Grundnetzes	43
3.1.2	Produktprofil „Schülernetz“	45
3.1.3	Qualitätsstufen für die ÖPNV-Produkte	49
3.1.4	Haltestellenabstände	51
3.1.5	Standard-Qualitätsmerkmale von Fahrzeugen	52
3.1.6	Definition und Messung der Sauberkeit	53
3.1.7	Definition von Vandalismus und Abnutzungsschäden	55
3.1.8	Definition der Pünktlichkeit	55
3.2	Das Linienbündelungskonzept	58
3.2.1	Gründe für die Bündelung von Linienverkehren	58
3.2.2	Laufzeitharmonisierung der Linienbündel	59
3.2.3	Weiterentwicklung der Linienbündel	61
3.2.4	Linien zur Abdeckung von Wünschen oberhalb der NVP-Anforderung	62
3.3	Die Linienbündel	62
3.3.1	Anforderungen an das Linienbündel Nord	70
3.3.2	Anforderungen an das Linienbündel Ost	92
3.3.3	Anforderungen an das Linienbündel Nordwest	102
3.3.4	Anforderungen an das Linienbündel Südost	118
3.3.5	Anforderungen an das Linienbündel Südwest	134
3.3.6	Anforderungen an das Linienbündel Stadtverkehr Gütersloh	158
3.3.7	Anforderungen an das RegioTaxi-Linienbündel	196
3.3.8	Anforderungen an Linien außerhalb der Linienbündel des Kreises	207
3.4	Anforderungen an regionale Schnellbuslinien	229

3.5	Tarif, Vertrieb und Einnahmeverteilung	238
3.5.1	Gestaltung des Tarifs	238
3.5.2	Grundsätzliche Ziele für den Tarif	241
3.5.3	Vertrieb – „Nah am Kunden“	243
3.5.4	Einnahmeverteilung – „Erlöse gerecht verteilt“	245
4.	Infrastrukturmaßnahmen	247
4.1	Integration von Anforderungen zur Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan	247
4.2	Ausstattung von Haltestellen des ÖPNV	249
4.3	Priorisierung des Haltestellenausbau	255
4.4	Priorisierung des Haltestellenausbau in den einzelnen Städten und Gemeinden	258
4.5	Verkehrsschnittstellen, Intermodalität	285
4.5.1	Verknüpfungspunkte mit dem SPNV	285
4.5.2	Mobilstationen	285
5.	Finanzierung	290
5.1	Kosten der Ausweitung des Angebotes	290
5.2	Finanzierung des betrieblichen Leistungsangebotes	291
5.2.1	Ausgangslage 2015	291
5.2.2	Situation im Jahr 2025	295
5.3	Kosten des Ausbaus der Infrastruktur	298
5.4	Finanzierung von Infrastrukturvorhaben	299

4. Nahverkehrsplan

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Bevölkerung im Jahr 2014, nach Altersgruppen und Kommune _____	25
Tabelle 2 Relative Entwicklung der Bevölkerung im Jahr 2025 gegenüber 2014, obere Variante, nach Altersgruppen _____	25
Tabelle 3 Konzessionslage und Angebotsumfang im Kreis Gütersloh _____	31
Tabelle 4 Verspätungen der Regionalbuslinien an den Verknüpfungspunkten _____	34
Tabelle 5 Preisstufengefüge zwischen den Gemeinden im Kreis Gütersloh und den Nachbarkommunen _____	36
Tabelle 6 Merkmale verschiedener Produkte des Grundnetzes _____	45
Tabelle 7 Merkmale der Produktkategorie Schülernetz _____	46
Tabelle 8 Qualitative Vorgaben für die Linien des Schülernetzes _____	48
Tabelle 9 Beispielrechnung zur Ermittlung des Sauberkeitsgrades für ein Fahrzeug _____	54
Tabelle 10 Einzuplanende Wegezeiten für den Umstieg an Verknüpfungspunkten _____	57
Tabelle 11 Legende für Linienblätter _____	63
Tabelle 12 Linienblatt Linie 43 _____	71
Tabelle 13 Linienblatt Linie 48 _____	73
Tabelle 14 Linienblatt Linie 59 _____	75
Tabelle 15 Linienblatt Linie 60 _____	77
Tabelle 16 Linienblatt Linie 61 _____	79
Tabelle 17 Linienblatt Linie 62 _____	81
Tabelle 18 Linienblatt Linie 66 _____	83
Tabelle 19 Linienblatt Linie 88 _____	85
Tabelle 20 Linienblatt Linie 89 _____	87
Tabelle 21 Aktuell angefahrene Schulen im Linienbündel Nord _____	90
Tabelle 22 Linienblatt Linie 87 _____	93
Tabelle 23 Linienblatt Linie 94 _____	95
Tabelle 24 Linienblatt Linie 95 _____	98
Tabelle 25 Aktuell angefahrene Schulen im Linienbündel Ost _____	101
Tabelle 26 Linienblatt Linie 44 _____	103

Tabelle 27 Linienblatt Linie 71 _____	105
Tabelle 28 Linienblatt Linie 72 _____	107
Tabelle 29 Linienblatt Linie 74 _____	109
Tabelle 30 Linienblatt Linie 90 _____	111
Tabelle 31 Linienblatt Linie 190 _____	113
Tabelle 32 Aktuell angefahrene Schulen im Linienbündel Nordwest _____	115
Tabelle 33 Linienblatt Linie 73 _____	119
Tabelle 34 Linienblatt Linie 80.2 _____	121
Tabelle 35 Linienblatt Linie 83 _____	123
Tabelle 36 Linienblatt Linie 84 _____	125
Tabelle 37 Linienblatt Linie 84.1 _____	127
Tabelle 38 Linienblatt Linie 84.2 _____	129
Tabelle 39 Linienblatt Linie 85 _____	131
Tabelle 40 Aktuell angefahrene Schulen im Linienbündel Südost _____	133
Tabelle 41 Linienblatt Linie 70 _____	135
Tabelle 42 Linienblatt Linie 76 _____	137
Tabelle 43 Linienblatt Linie 77 _____	139
Tabelle 44 Linienblatt Linie 79 _____	141
Tabelle 45 Linienblatt Linie 79.1 _____	143
Tabelle 46 Linienblatt Linie 80.1 _____	145
Tabelle 47 Linienblatt Linie 78 _____	149
Tabelle 48 Linienblatt Linie 78.1 _____	151
Tabelle 49 Linienblatt Linie 78.3 _____	153
Tabelle 50 Aktuell angefahrene Schulen im Linienbündel Südwest _____	155
Tabelle 51 Linienblatt Linie 201 _____	159
Tabelle 52 Linienblatt Linie 202 _____	160
Tabelle 53 Linienblatt Linie 203 _____	163
Tabelle 54 Linienblatt Linie 204 _____	165
Tabelle 55 Linienblatt Linie 205 _____	167

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 56 Linienblatt Linie 206	169
Tabelle 57 Linienblatt Linie 207	171
Tabelle 58 Linienblatt Linie 208	173
Tabelle 59 Linienblatt Linie 209	175
Tabelle 60 Linienblatt Linie 210	177
Tabelle 61 Linienblatt Linie 2011	179
Tabelle 62 Schulen im Linienbündel Stadtverkehr Gütersloh	194
Tabelle 63 Linienblatt Linie RT 1	197
Tabelle 64 Linienblatt Linie RT 2	199
Tabelle 65 Linienblatt Linie RT 3	201
Tabelle 66 Linienblatt Linie RT 4	203
Tabelle 67 Linienblatt Linie RT 5	205
Tabelle 68 Linienblatt Linie 21	208
Tabelle 69 Linienblatt Linie 34	211
Tabelle 70 Linienblatt Linie 46	213
Tabelle 71 Linienblatt Linie 47	215
Tabelle 72 Linienblatt Linie 160	217
Tabelle 73 Linienblatt Linie 312	219
Tabelle 74 Linienblatt Linie 316	221
Tabelle 75 Linienblatt Linie 374	223
Tabelle 76 Linienblatt Linie 426	225
Tabelle 77 Linienblatt Linie 461	227
Tabelle 78 Linienblatt Schnellbuslinie 1	231
Tabelle 79 Linienblatt Schnellbuslinie 2	233
Tabelle 80 Linienblatt Schnellbuslinie3	235
Tabelle 81 Zu berücksichtigende Bereiche zur Gewährleistung einer Barrierefreiheit im ÖPNV	248
Tabelle 82 Empfehlungen zur Haltestellenausstattung	251
Tabelle 83 Kategorisierung der Haltestellen im Kreis Gütersloh	255
Tabelle 84 Anzahl der Haltestellen je Kategorie A-C und Stadt/ Gemeinde	258

Tabelle 85 Ist-Analyse der Haltestellen in Borgholzhausen _____	261
Tabelle 86 Ist-Analyse der Haltestellen in Halle _____	263
Tabelle 87 Ist-Analyse der Haltestellen in Harsewinkel _____	265
Tabelle 88 Ist-Analyse der Haltestellen in Herzebrock-Clarholz _____	268
Tabelle 89 Ist-Analyse der Haltestellen in Langenberg _____	270
Tabelle 90 Ist- Analyse der Haltestellen in Rheda-Wiedenbrück _____	272
Tabelle 91 Ist- Analyse der Haltestellen in Rietberg _____	274
Tabelle 92 Ist- Analyse der Haltestellen in Schloß-Holte-Stukenbrock _____	276
Tabelle 93 Ist- Analyse der Haltestellen in Steinhagen _____	278
Tabelle 94 Ist- Analyse der Haltestellen in Verl _____	280
Tabelle 95 Ist- Analyse der Haltestellen in Versmold _____	282
Tabelle 96 Ist- Analyse der Haltestellen in Werther _____	284
Tabelle 97 Verknüpfungspunkte Straßengebundener ÖPNV und SPNV _____	285
Tabelle 98 Bushaltestellen/ Bahnstationen zur Weiterentwicklung als Mobilstationen _____	289
Tabelle 99 Kostenschätzungen für Infrastrukturausbau je Gemeinde _____	299
Tabelle 100 Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen _____	300

4. Nahverkehrsplan

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Zielwerte Modal Split 2030 und 2050	12
Abbildung 2 Fahrplan Inklusion	14
Abbildung 3 Räumliche Lage des Kreises Gütersloh	15
Abbildung 4 Entwicklungsachsen und Siedlungsstruktur im Kreis Gütersloh	17
Abbildung 5 Pendleraufkommen im Kreis Gütersloh 2013	19
Abbildung 6 Zurückgelegte Wege auf den Verkehrsachsen im Kreis Gütersloh	21
Abbildung 7 Anzahl unternommener Wege im Kreis Gütersloh im Tagesverlauf	22
Abbildung 8 Bevölkerungsentwicklung 2000- 2040	23
Abbildung 9 Vorausberechnete natürliche Salden und Wanderungssalden in den 13 Städten und Gemeinden des Kreises Gütersloh, obere Variante	24
Abbildung 10: Abschätzung der relativen Entwicklung der zurückgelegten Wege der Bevölkerung im Kreis Gütersloh sowie in den Städten und Gemeinden im Jahr 2025 gegenüber 2014	27
Abbildung 11 Anzahl der Fahrten der Linien des Grundnetzes (2016)	29
Abbildung 12 Liniennetzplan OWL 2016	33
Abbildung 13 Preisstufengefüge für das Tarifgebiet Rietberg	37
Abbildung 14 Ausschnitt aus der Preistabelle „Der Sechser“, Stand August 2016	38
Abbildung 15 Vergleich der Preisentwicklung von Tickets des Sechsters (hier Preisstufe 1GT) mit der Entwicklung der Benzinpreise und dem Verbraucherpreisindex	40
Abbildung 16 Linienweg der Linie 43	72
Abbildung 17 Linienweg der Linie 48	74
Abbildung 18 Linienweg der Linie 59	76
Abbildung 19 Linienweg der Linie 60	78
Abbildung 20 Linienweg der Linie 61	80
Abbildung 21 Linienweg der Linie 62	82
Abbildung 22 Linienweg der Linie 66	84
Abbildung 23 Linienweg der Linie 88	86
Abbildung 24 Linienweg der Linie 89	88
Abbildung 25 Linienweg der Linie 87	94
Abbildung 26 Linienweg 1 der Linie 94	96

Abbildung 27 Linienweg 2 der Linie 94 _____	96
Abbildung 28 Linienweg 3 der Linie 94 _____	97
Abbildung 29 Linienweg der Linie 95 _____	100
Abbildung 30 Linienweg der Linie 44 _____	104
Abbildung 31 Linienweg der Linie 71 Schnellbus _____	106
Abbildung 32 Linienweg der Linie 71 _____	106
Abbildung 33 Linienweg der Linie 72 _____	108
Abbildung 34 Linienweg der Linie 74 _____	110
Abbildung 35 Linienweg der Linie 90 _____	112
Abbildung 36 Linienweg der Linie 190 _____	114
Abbildung 37 Linienweg der Linie 73 _____	120
Abbildung 38 Linienweg der Linie 80.2 _____	122
Abbildung 39 Linienweg 1 der Linie 83 _____	124
Abbildung 40 Linienweg 2 der Linie 83 _____	124
Abbildung 41 Linienweg der Linie 84 _____	126
Abbildung 42 Linienweg der Linie 84.1 _____	128
Abbildung 43 Linienweg der Linie 84.2 _____	130
Abbildung 44 Linienweg der Linie 85 _____	132
Abbildung 45 Linienweg der Linie 70 _____	136
Abbildung 46 Linienweg der Linie 76 _____	138
Abbildung 47 Linienweg der Linie 77 _____	140
Abbildung 48 Linienweg der Linie 77 Schnellbus _____	140
Abbildung 49 Linienweg der Linie 79 _____	142
Abbildung 50 Linienweg der Linie 79.1 _____	144
Abbildung 51 Linienweg der Linie 80.1 _____	146
Abbildung 52 Linienweg der Linie 78 _____	150
Abbildung 53 Linienweg der Linie 78.1 _____	152
Abbildung 54 Linienweg der Linie 78.3 _____	154
Abbildung 55 Linienweg der Linie 201 _____	160

4. Nahverkehrsplan

Abbildung 56 Linienwege der Linien 202 und 203	162
Abbildung 57 Linienwege der Linien 202 und 203	164
Abbildung 58 Linienweg der Linie 204	166
Abbildung 59 Linienweg der Linie 205	168
Abbildung 60 Linienweg der Linie 206	170
Abbildung 61 Linienweg der Linie 207	172
Abbildung 62 Linienweg der Linie 208	174
Abbildung 63 Linienweg der Linie 209	176
Abbildung 64 Linienweg der Linie 210	178
Abbildung 65 Linienweg der Linie 211	180
Abbildung 66 Linienweg der Linie 213	182
Abbildung 67 Linienweg der Linie 215	183
Abbildung 68 Linienweg der Linie 216	184
Abbildung 69 Linienweg der Linie 217	185
Abbildung 70 Linienweg der Linie 218	186
Abbildung 71 Linienweg der Linie RT 1	198
Abbildung 72 Linienweg der Linie RT 2	200
Abbildung 73 Linienweg der Linie RT 3	202
Abbildung 74 Linienweg der Linie RT 4	204
Abbildung 75 Linienweg der Linie 21	209
Abbildung 76 Linienweg der Linie 34	212
Abbildung 77 Linienweg der Linie 46	214
Abbildung 78 Linienweg der Linie 47	216
Abbildung 79 Linienweg der Linie 160	218
Abbildung 80 Linienweg der Linie 312	220
Abbildung 81 Linienweg der Linie 316	222
Abbildung 82 Linienweg der Linie 374	224
Abbildung 83 Linienweg der Linie 426	226
Abbildung 84 Linienweg der Linie 461	228

Abbildung 85 Linienweg der Schnellbuslinie 1 _____	232
Abbildung 86 Linienweg der Schnellbuslinie 2 _____	234
Abbildung 87 Linienweg der Schnellbuslinie 3 _____	237
Abbildung 88 Tarife in Westfalen-Lippe (Stand 2016) _____	242
Abbildung 89 Logo und geplantes Tarifgebiet des WestfalenTarifes _____	243
Abbildung 90 Beispiel einer barrierefreien Haltestelle (Verl Sielhorst) _____	250
Abbildung 91 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Borgholzhausen _____	260
Abbildung 92 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Halle _____	262
Abbildung 93 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Harsewinkel _____	264
Abbildung 94 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Herzebrock-Clarholz _____	266
Abbildung 95 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Langenberg _____	269
Abbildung 96 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Rheda-Wiedenbrück _____	271
Abbildung 97 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Rietberg _____	273
Abbildung 98 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Schloß-Holte-Stukenbrock _____	275
Abbildung 99 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Steinhagen _____	277
Abbildung 100 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Verl _____	279
Abbildung 101 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Versmold _____	281
Abbildung 102 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Werther _____	283
Abbildung 103 Multimodales Verkehrsverhalten (aus Handbuch Mobilstationen NRW) _____	286
Abbildung 104 Intermodales Verkehrsverhalten _____	286
Abbildung 105 Finanzierung der ÖPNV-Betriebsleistungen im Kreis Gütersloh im Jahr 2015 _____	292
Abbildung 106 Finanzierung der ÖPNV-Betriebsleistungen im Zuständigkeitsbereich des Kreises Gütersloh im Jahr 2015 _____	293
Abbildung 107 Finanzierung der ÖPNV-Betriebsleistungen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Gütersloh im Jahr 2015 _____	294
Abbildung 108 Finanzierung der ÖPNV-Betriebsleistungen im Kreis Gütersloh im Jahr 2025 (inflationsbereinigt ggü. 2015) _____	296
Abbildung 109 Finanzierung der ÖPNV-Betriebsleistungen im Zuständigkeitsbereich des Kreises Gütersloh im Jahr 2025 (inflationsbereinigt ggü. 2015) _____	297
Abbildung 110 Finanzierung der ÖPNV-Betriebsleistungen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Gütersloh im Jahr 2025 (inflationsbereinigt ggü. 2015) _____	298

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
AST	Anrufsammeltaxi
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
Bhf	Bahnhof
bspw.	beispielsweise
BVO	Busverkehr Ostwestfalen GmbH
dB	Dezibel
DFI	Dynamisches Fahrgastinformationssystem
DIN ISO	Deutsches Institut für Normung
e.V.	eingetragener Verein
EAV	Einnahmenaufteilungsverfahren
etc.	et cetera
Fr	Freitag
ggü.	gegenüber
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
i.d.R	in der Regel
insb.	Insbesondere
IV	Individualverkehr
Kap.	Kapitel
max.	maximal
Min.	Minuten
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Do	Montag bis Donnerstag
Mo-Fr	Montag bis Freitag
NPH	Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
OT	Ortsteil
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
rd.	rund
RB	Regionalbahn oder Regionalbus
RE	Regionalexpress
Ri	Richtung
s.u.	siehe unten

Sa	Samstag
SB	Schnellbus
SchfkVO	Schülerfahrtkostenverordnung
SGB IX	Sozialgesetzbuch (SGB) Neuntes Buch (IX) - Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen
SoF	Sonn- und Feiertage
sog.	sogenannt
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Sth.	Steinhagen
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
T€	Tausend Euro
tlw.	teilweise
v.g.	vorgenannt
vgl.	vergleiche
vsl.	voraussichtlich
VU	Verkehrsunternehmen
VVOWL	Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe
Westf.	Westfalen
u.z.	und zurück
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
zzt.	zurzeit

4. Nahverkehrsplan

1. Einleitung

Im Jahr 1998 wurde der erste Nahverkehrsplan des Kreises Gütersloh beschlossen, im Jahr 2004 der zweite, im Jahr 2007 der dritte. Dieser wurde in den Jahren 2011 und 2012 fortgeschrieben. Nunmehr wird der vierte Nahverkehrsplan vorgelegt. Viele Rahmenbedingungen haben sich in den letzten Jahren geändert, so dass eine komplette Neufassung des Planes nötig war.

Ziel des Nahverkehrsplans und der darin enthaltenen Maßnahmen ist, den ÖPNV im Kreis Gütersloh attraktiv zu gestalten, um noch mehr Bürgerinnen und Bürger für dessen Nutzung zu gewinnen. Zu den Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung gehört ein Ausbau des Fahrtenangebotes, die Verbesserung der Verknüpfung der Buslinien untereinander und mit dem SPNV, die Barrierefreiheit und die Weiterentwicklung des Gemeinschaftstarifs sowie des dazugehörigen Vertriebsystems.

Der ÖPNV im Kreis Gütersloh hat in den letzten 10 Jahren eine sehr positive Entwicklung genommen. Das Fahrplanangebot ist quantitativ deutlich angestiegen. Es sind neue attraktive Verbindungen und Schnellbuslinien auf den Markt gekommen. Die Qualität der eingesetzten Busse ist durch eine Vielzahl von Neuanschaffungen wesentlich verbessert worden. Im Kreis verkehren nahezu nur noch Niederflrbusse. Städte und Gemeinden haben viele der Haltestellen modern gestaltet und – sofern möglich – barrierefrei ausgebaut.

Der Wettbewerbsgedanke wurde konsequent umgesetzt. Die im zweiten Nahverkehrsplan erstmals aufgeführten Linienbündel sind nach und nach in den Wettbewerb gegangen, sei es in einer durch den Kreis gestalteten Ausschreibung oder im Rahmen von Genehmigungswettbewerben. Eine Ausnahme bildet lediglich das Linienbündel Stadtverkehr Gütersloh, das durch den Verkehrsbetrieb der Stadtwerke betrieben wird. Mit der Durchführung von Wettbewerbsverfahren konnten die in dem vorherigen Nahverkehrsplan festgeschriebenen Qualitätsforderungen umgesetzt werden.

Diese Maßnahmen zur Umsetzung der vorherigen Nahverkehrspläne haben dazu geführt, dass die Zahl der Nutzer des ÖPNV in den letzten 10 Jahren deutlicher angestiegen ist als in anderen Kreisen, wenn auch von einer sehr niedrigen Ausgangsbasis aus. Um die Ziele aus dem integrierten Klimaschutzkonzept des Kreises und der kreisweiten Mobilitätsstrategie zu erreichen, bedarf es noch einmal einer erheblichen Steigerung der Fahrgastzahlen.

Der neue Nahverkehrsplan hat Schwerpunkte in den Bereichen Qualität und Infrastruktur. Die Qualitätsstandards werden dabei je nach Funktion der Linie differenziert. Die Umsetzung dieser Standards ist relativ einfach möglich, weil er im Rahmen der Wettbewerbsverfahren diese unmittelbar bindend für die Verkehrsunternehmen festschreiben kann.

Auf Basis der im Jahr 2014 durchgeführten kreisweiten Mobilitätsbefragung wurde zudem das Fahrplanangebot im Regionalverkehr überprüft. Erfreulicherweise decken die bestehenden Linien das Mobilitätsbedürfnis vieler Menschen bereits ab. Optimiert wird das Angebot in den Abendstunden, dem Wunsch nach längeren Betriebszeiten wird hier Rechnung getragen. Zudem ist es Ziel, benachbarte Orte besser zu verbinden: Dort, wo heute kein Bus fährt, wird in Zukunft ein bedarfsorientierter TaxiBus die Verbindung herstellen.

Im Bereich Infrastruktur kann der Kreis viele Dinge nur in Zusammenarbeit mit den überwiegend zuständigen Städten und Gemeinden umsetzen. Eine größere Anzahl von Förderprogrammen

erleichtert eine Umsetzung. Hauptthema bei den Infrastrukturmaßnahmen wird in den nächsten Jahren die Herstellung der Barrierefreiheit sein.

Die Verknüpfung der Verkehrsmittel im ÖPNV unter dem Stichwort „Intermodalität“ ist ein weiteres wichtiges Thema dieses Nahverkehrsplans. Hier hat der Kreis Gütersloh eine gute Ausgangslage, weil viele Busverkehre schon relativ gut mit dem SPNV verknüpft sind (gerade an den großen Bahnhöfen Gütersloh, Rheda, Halle). Dennoch gibt es weiteren Optimierungsbedarf. Darüber hinaus muss die Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr, aber auch mit dem Fahrrad verbessert werden. Gerade unter dem Aspekt der steigenden Bedeutung der E-Mobilität und des autonomen Fahrens ergeben sich neue Entwicklungen.

In dem Bereich Tarif und Vertrieb ist der Kreis Gütersloh bei der Umsetzung von Zielen am stärksten auf die Mitwirkung der Verkehrsunternehmen und der anderen Aufgabenträger wie dem NWL oder der Stadt Gütersloh angewiesen. Diese wiederum agieren im Kreis Gütersloh nicht autonom, sondern sind in vielfältige andere Gemeinschaften und Vertragsverhältnisse eingebunden (zum Beispiel über die OWL Verkehr GmbH, dem zukünftigen WestfalenTarif oder beim NRW-Tarif). Hier hat der Kreis als einer von vielen Akteuren nur bedingt Einflussmöglichkeiten, weshalb die Ziele in diesem Bereich im Nahverkehrsplan sehr zurückhaltend formuliert sind.

Der neue Nahverkehrsplan stellt den bereits gefestigten ÖPNV im Kreisgebiet nicht auf den Kopf, doch in vielen Bereichen können durch die geplanten Maßnahmen erhebliche Verbesserungen der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger erreicht werden, ohne dass der Finanzierungsbedarf durch den Kreis Gütersloh oder seine Städte und Gemeinden unnötig hoch wird.

2. Grundlagen und Rahmenbedingungen

2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Für die Nahverkehrsplanung im Kreis Gütersloh sind insbesondere folgenden rechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen zu berücksichtigen:

EU-Ebene:

- EU-Verordnung (EG) 1370/2007
- UN-Behindertenrechtskonvention

Bundesebene:

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG)

Bundeslandebene:

- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW)
- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)
- Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold
- Nahverkehrsplan des NWL
- Behindertengleichstellungsgesetz NRW (BGG NRW)

Die Bedeutung dieser rechtlichen Rahmenbedingungen und Grundlagen für die Nahverkehrsplanung im Kreis Gütersloh wird im Folgenden erläutert.

2.1.1 EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007) über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 wurde 2007 von dem Europäischen Parlament und dem Rat der Europäischen Union erlassen und gilt seit Inkrafttreten am 03. Dezember 2009 unmittelbar in jedem EU-Mitgliedsstaat. Diese EU-Verordnung schreibt grundsätzlich eine Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Wettbewerb vor; eine Direktvergabe ist nur in den definierten Ausnahmefällen möglich. Für jede Ausgleichszahlung bedarf es eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer kommunal zu erlassenden allgemeinen Vorschrift, wobei eine allgemeine Vorschrift nur für die Festlegung von Höchsttarifen Anwendung finden kann. Die VO 1370/2007 bildet damit den Rahmen für eine wettbewerbsorientierte und diskriminierungsfreie Umsetzung der Inhalte des NVP.

2.1.2 Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im Öffentlichen Personennahverkehr sowie für das

Genehmigungsverfahren. Es legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest. Das PBefG wurde zum 01.01.2013 im Kontext mit der EU-Verordnung 1370/2007 novelliert.

Regelungen zum Inhalt eines Nahverkehrsplans

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat der Aufgabenträger im NVP „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“ zu definieren.

Bezüglich der Barrierefreiheit bestimmt § 8 Abs. 3 Satz 3 ff. PBefG:

„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. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. (...) Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in der Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Rechtliche Wirkungen eines Nahverkehrsplans

§ 8 Abs. 4 PBefG bestimmt, dass Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich zu erbringen sind. Dem Antrag auf die hierfür erforderliche Liniengenehmigung soll gemäß § 12 Abs. 1 PBefG „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“ enthalten.

Eine Liniengenehmigung kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr von den Vorgaben im Nahverkehrsplan abweicht (§ 13 Abs. 2a PBefG). Damit ist der NVP das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV.

Wenn die Sicherstellung einer im NVP definierten ausreichenden Verkehrsbedienungs auf eigenwirtschaftlicher Grundlage nicht möglich ist, kann der Aufgabenträger dies nur mit der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge erreichen.

2.1.3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW)

Die oben dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben werden von den Bundesländern in der Landesgesetzgebung konkretisiert. In dem „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“ (ÖPNVG NRW mit Stand der am 15.12.2016 beschlossenen Änderungen) legt das Land Nordrhein-Westfalen die Verantwortlichkeiten für den gesamten ÖPNV fest. Im Besonderen werden die Aufgabenträgerschaft sowie die Finanzverantwortung geregelt.

4. Nahverkehrsplan

Anforderungen an den ÖPNV

Das ÖPNVG NRW definiert den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge und legt fest, dass in allen Teilen des Landes eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten ist. Dabei wird als angemessen eine Verkehrsbedienung angesehen, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, barrierefreien, sicheren und saubereren Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem und barrierefreiem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr sowie multimodalen Mobilitätsangeboten Rechnung trägt.

Zuständigkeitsregelungen für den ÖPNV und SPNV

Die Kreise und kreisfreien Städte sind nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW Aufgabenträger für den ÖPNV. Sie übernehmen Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Gebiet. Gem. § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger in ihrem Wirkungskreis zudem zuständige Behörde im Sinne der VO 1370/2007. Es gehört damit zu ihrer Aufgabe, öffentliche Dienstleistungsaufträge zu vergeben und/oder allgemeine Vorschriften zu erlassen. Der Kreis Gütersloh vergibt öffentliche Dienstleistungsaufträge konsequent im Rahmen von Wettbewerbsverfahren.

Neben den Kreisen sind auch mittlere bis große kreisangehörige Städte, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind, Aufgabenträger für den ÖPNV mit Ausnahme des SPNV (§ 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW). Im Kreis Gütersloh erfüllt die Stadt Gütersloh diese Kriterien. Die Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen Kreis und Stadt Gütersloh erfolgt auf Basis einer Delegationsvereinbarung folgendermaßen:

- Sämtliche rein innerörtlichen verkehrenden Buslinien in der Stadt Gütersloh fallen in die Zuständigkeit der Stadt Gütersloh; dies sind mit Stand 2016 ausschließlich Buslinien der Stadtwerke Gütersloh GmbH.
- Sämtliche die Stadtgrenzen überschreitenden Buslinien fallen in die Zuständigkeit des Kreises Gütersloh.

Trotz dieser Abgrenzung ist der Kreis Gütersloh verpflichtet, für die rein innerörtlichen Verkehre im NVP Aussagen zu treffen, diese setzen jedoch das Einverständnis mit der Stadt Gütersloh voraus.

Im Übrigen werden Regelungen zu Ortsverkehren im NVP nur im Benehmen mit den betroffenen Städten und Gemeinden getroffen.

Der verantwortliche Aufgabenträger für den SPNV, der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), hat gemäß ÖPNVG NRW Aufgaben, die auch bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans des Kreises Gütersloh zu berücksichtigen sind. Dies sind insbesondere:

- Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV einschließlich der Festlegung der Schnittstellen zum Bus-ÖPNV,
- Hinwirken auf einheitliche Beförderungsbedingungen, Fahrgastinformationssysteme und ein übergreifendes Marketing,
- Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife und Mitwirkung bei der Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweit einheitlichen Tarifs,

- Hinwirken auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV,
- Förderung von Investitionen im gesamten ÖPNV.

Wichtig für den Nahverkehrsplan ist es daher, Aussagen zu diesen Bereichen in enger Abstimmung mit dem NWL, respektive mit dem VVOWL als dessen - die regionalen Interessen des Kreises Gütersloh vertretenden - Mitglied zu treffen. Durch die bereits seit 1998 bestehende enge Zusammenarbeit des Kreises Gütersloh mit dem VVOWL wird diese Abstimmung schon seit einigen Jahren intensiv praktiziert; seit 1998 bearbeitet der VVOWL die ÖPNV-Belange des Kreises Gütersloh verwaltungsseitig im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrages.

Aufgabenträgerübergreifende öffentliche Verkehrsinteressen sind zudem mit den benachbarten Aufgabenträgern zu erörtern. Bereits im Aufstellungsstadium wurde gerade auch im Hinblick auf das Linienbündelungskonzept des NVP die Zugehörigkeit grenzüberschreitender Linien abgesprochen. Eine abschließende Abstimmung der Inhalte des Nahverkehrsplans mit den Vorgaben der Nachbaraufgabenträger erfolgt im Rahmen des Stellungnahmeverfahrens.

Regelungen zum Inhalt eines Nahverkehrsplans

Zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs hat der Kreis Gütersloh als Aufgabenträger die Pflicht, einen Nahverkehrsplan aufzustellen und gem. § 9 Abs. 5 ÖPNVG NRW in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Die Anforderungen und Inhalte der Nahverkehrspläne gem. § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW wurden durch die Novellierungen des ÖPNVG NRW in den Jahren 2008, 2012 und 2016 deutlich erweitert. Damit ist die Bedeutung des Nahverkehrsplanes in den letzten Jahren zunehmend gestiegen. Er dient zunächst insbesondere der politischen Willensbildung des Kreises Gütersloh und der kreisangehörigen Städte und Gemeinden, darüber hinaus aber auch der Genehmigungsbehörde als Steuerungsinstrument für die Gestaltung und Berücksichtigung bei einer integrierten Verkehrsbedienung. Zudem gilt er für die Genehmigungsbehörde als Rahmenplan bei der Erteilung von Liniengenehmigungen. Zuständige Genehmigungsbehörde für den Kreis Gütersloh ist die Bezirksregierung Detmold.

Des Weiteren haben die Festlegungen im Nahverkehrsplan direkte Auswirkungen bei der Bewilligung verschiedenster im ÖPNVG NRW ausgewiesener Fördermöglichkeiten (hierzu auch VV-ÖPNVG NRW). Diese werden nur noch dann positiv bewertet, wenn die zu fördernden Maßnahmen im Einklang mit den im NVP definierten Zielen stehen.

Der NVP soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. Folgende Themen müssen insbesondere berücksichtigt werden:

- Der mittel- bis langfristig angestrebte Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (modal split),
- Belange des Klima- und Umweltschutzes,
- Belange des Rad- und Fußverkehrs,
- Belange der Barrierefreiheit im Sinne der UN-Behindertenrechtskonvention und der Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes und des Landes NRW,
- Belange des Städtebaus und der Quartiersentwicklung,
- Aussagen zu Qualitätsanforderungen im ÖPNV,
- Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie die bereits vorhandenen Verkehrsstrukturen,

4. Nahverkehrsplan

- Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplanes, des ÖPNV-Ausbauplanes und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplanes,
- Aussagen zur Investitionsplanung und zur Finanzierung des ÖPNV,
- Aussage zur Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge.

An Bedeutung gewinnen auch regionale Schnellbusverkehre: Diesen soll neben dem bestehenden Schienenschnellverkehr die Hauptfunktion eines Nahverkehrsnetzes für das Land Nordrhein-Westfalen dort zukommen, wo mangels SPNV-Infrastruktur kein Schienenverkehr stattfinden kann. Dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe kann die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung (und damit Finanzierung) dieser regionalen Schnellbusverkehre übertragen werden.

Regelungen zur Finanzierung von Busverkehrsleistungen

Finanzierung von Busverkehrsleistungen mit Landesmitteln

Das Land NRW gewährt den ÖPNV-Aufgabenträgern aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von 130 Mio. Euro (§ 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW). Der dem Kreis Gütersloh gewährte Anteil an dieser Pauschale wird überwiegend zur Finanzierung von Dienstleistungsaufträgen zur Erbringung von ÖPNV-Verkehrsleistungen verwendet.

Finanzierung von Busverkehrsleistungen über den SPNV-Aufgabenträger

Der Aufgabenträger des SPNV kann Mittel der ÖPNV-Pauschale nach §11 Abs. 1 ÖPNVG NRW für Busverkehrsleistungen verwenden. Dies ist für den Kreis Gütersloh eine Chance, Busverkehre in durch den SPNV nicht oder nur unzureichend bedienten Gebieten zu finanzieren, sofern diese den SPNV nicht beeinträchtigen. Der VVOWL ermöglichte bereits befristete Anschubfinanzierungen von schienenäquivalenten Schnellbuslinien in Städten/Gemeinden des Kreises Gütersloh ohne SPNV-Angebot. Dadurch ergeben sich für den Kreis Gütersloh zusätzliche Möglichkeiten in der Angebotsverbesserung des ÖPNV im Kreisgebiet.

Regelungen zur Finanzierung von Investitionsmaßnahmen

Gemäß § 12 Abs. 1 ÖPNVG NRW erhalten die Zweckverbände pauschalisierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV in einer Gesamthöhe von jährlich mindestens 150 Mio. EUR.

Die Zuwendung soll insbesondere für Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV verwendet werden oder zu diesem Zweck an Eisenbahnverkehrsunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Städten und Gemeinden und Gemeindeverbände weitergeleitet werden (§ 12 Abs. 3 ÖPNVG NRW). Dabei müssen mindestens 50% der Mittel für Investitionsmaßnahmen außerhalb des SPNV verwendet werden. Entsprechende Mittel können z. B. für den Ausbau von Haltestellen verwendet werden.

Zusätzliche Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse stellt das Land NRW gemäß § 13 ÖPNVG NRW zur Verfügung. Investitionen im besonderen Landesinteresse sind

- ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms,
- SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen,

- Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen,
- Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV,
- Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn- und Bus-) Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV,
- Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV, zur Errichtung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen,
- Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen
- ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde.

Gemäß § 14 ÖPNVG NRW gewährt das Land NRW aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes Zuwendungen für weitere Maßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse, insbesondere für Bürgerbusvorhaben sowie zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV.

2.1.4 Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW)

Der neugefasste Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) ist am 14.12.2016 vom Landtag verabschiedet worden. Der LEP enthält die Festlegung „Mobilität und Erreichbarkeit gewährleisten“ (Festlegungen sind gemäß § 7 Abs. 1 des Bundesraumordnungsgesetzes in räumlichen Plänen als Ziele und Grundsätze zu treffen). Hierunter wird ausgeführt:

„Die Erreichbarkeit insbesondere der Einrichtungen der Daseinsvorsorge spielt angesichts des demographischen Wandels und der Verpflichtungen aus der UN-Behindertenrechtskonvention eine zunehmend größere Rolle. Zum einen wird sich das Mobilitätsverhalten einer alternden Gesellschaft verändern. Zum anderen werden in vielen Landesteilen durch den Bevölkerungsrückgang und die damit einhergehende Konzentration der öffentlichen und privaten Dienstleistungs- und Versorgungsangebote die von den Einzelnen zu überwindenden Entfernungen größer. Dies macht eine enge Verknüpfung der Siedlungen mit einem für alle Bevölkerungsgruppen nutzbaren Angebot des öffentlichen Personenverkehrs notwendig.“

Zur Umsetzung dieser Festlegung ist als Ziel unter „Erreichbarkeit“ ausgeführt:

„In allen Teilräumen des Landes ist von den Kommunen und den Aufgabenträgern des öffentlichen Verkehrs die Erreichbarkeit der Zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem Öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit zu gewährleisten.“

4. Nahverkehrsplan

2.1.5 Regionalplan

Als Teil der Planungsinstrumente im Land Nordrhein-Westfalen (NRW) legt der Regionalplan (früher nannte er sich Gebietsentwicklungsplan -GEP-) auf der Grundlage des Landesentwicklungsplanes (LEP) NRW die regionalen Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Entwicklung des Regierungsbezirkes und alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Planungsgebiet fest.

Die Inhalte des Regionalplans werden vom Regionalrat beschlossen und gelten als Ziel der Raumordnung. Die Ziele sind im Rahmen der Aufstellung des NVP zu befolgen.

Der aktuelle Regionalplan - Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld – legt unter der Überschrift „Schienenverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr“ mit Bezug auf den straßengebundenen ÖPNV folgende Ziele fest:

Ziel 13

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Planungsgebiet ist auf der Grundlage der zwischen den zuständigen Aufgabenträgern der Region untereinander und den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern abgestimmten sowie unter Beachtung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung erstellten Nahverkehrspläne als integriertes Gesamtnetz in seiner Leistungsfähigkeit, Netzdichte und Bedienungsqualität bedarfsgerecht weiter zu entwickeln und als attraktive, umweltentlastende Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) auszubauen. Dabei ist das ÖPNV-Netz so zu entwickeln, dass die Siedlungsbereiche sowie die übrigen Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens im Planungsgebiet, ausgerichtet an den qualitativen Bedienungserfordernissen der zentralörtlichen Gliederung und unter Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen, eine leistungsfähige Anbindung aufweisen. Dabei sind die verkehrstechnischen Belange des ÖPNV besonders zu berücksichtigen.

Ziel 14

Die Rückgratfunktion im ÖPNV des Planungsgebietes kommt dem Schienennetz zu. Das Netz des straßengebundenen ÖPNV ist im Rahmen eines abgestimmten Konzeptes an den Bahnhöfen und Haltepunkten mit diesem funktionsgerecht zu verknüpfen. Eine Konkurrenz der verschiedenen Systeme des ÖPNV untereinander ist auf der Grundlage der abgestimmten Nahverkehrspläne auszuschließen.

In den schienenfernen Räumen des Planungsgebietes ist vorrangig ein an den zentralörtlichen Verflechtungen orientiertes, leistungsfähiges, straßengebundenes ÖPNV-Netz zu entwickeln und in das ÖPNV-Gesamtnetz zu integrieren.

Ziel 15

Vor allem in den Mittelzentren und im Oberzentrum des Planungsgebietes sind die Möglichkeiten der Beschleunigung und einer Verbesserung der Verkehrssicherheit des ÖPNV zu prüfen und zu nutzen.

Ziel 16

Die Haltepunkte des ÖPNV sind funktionsgerecht so zu gestalten, dass in ihnen ein kurzer und attraktiver Übergang zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV untereinander und vom ÖPNV auf den IV und umgekehrt ermöglicht wird.

Ziel 17

Die Übergangstarife in die benachbarten Verbundräume sind zu vereinheitlichen. Dabei kommt insbesondere der Verwirklichung des Zieles eines einheitlichen ÖPNV-Tarifsystems für die gesamte Region Ostwestfalen- Lippe sowie einer grenzüberschreitenden Tarifregelung zwischen dem Planungsgebiet und den niedersächsischen Verbundräumen Hannover (einschließlich des Landkreises Schaumburg) und Osnabrück eine besondere Bedeutung zu.

2.1.6 Nahverkehrsplan des NWL

Im Oktober 2011 wurde vom NWL der erste Nahverkehrsplan aufgestellt. Er vereinigte die bis dahin bestehenden Nahverkehrspläne der 5 Mitgliedszweckverbände und schreibt die dort verankerten Ziele fort.

Der NWL-Nahverkehrsplan beschreibt die Ziele für die Entwicklung des SPNV in Westfalen-Lippe hinsichtlich des Angebotsumfangs, der Verknüpfung der Linien untereinander sowie mit anderen Verkehrsträgern wie dem ÖPNV, dem Rad- und Fußverkehr sowie der SPNV-Infrastruktur.

Für den Kreis Gütersloh relevant ist die Entwicklung von 1 Regionalexpress- und 4 Regionalbahnlinien auf insgesamt 4 Strecken mit 14 Bahnhöfen. Über die Linien ist der Kreis Gütersloh regional als auch überregional gut verknüpft; die SPNV-Linien bilden damit das Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs im Kreis. Sehr positiv zeigte sich die Entwicklung beim Ausbau der barrierefreien Haltepunkte. Nur noch ein einziger Bahnhof ist nicht barrierefrei, die anderen 13 Bahnhöfe sind ohne Einschränkung barrierefrei nutzbar bzw. befinden sich aktuell im Ausbau.

Perspektivisch spielt die Reaktivierung der TWE-Strecke (Hövelhof –) Verl – Gütersloh – Harsewinkel (– Vermold) für den Kreis Gütersloh eine möglicherweise wichtige Rolle. Da aber noch keine Entscheidung über den Ausbau der Strecken für den SPNV getroffen ist, findet dieser noch keinen Niederschlag im NVP des Kreises Gütersloh.

2.1.7 Behindertengleichstellungsgesetze (BGG, BBG NRW)

§ 2 Abs. 8 ÖPNVG NRW bestimmt, dass bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes der ÖPNV die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. 2008 II S. 1420; UN-Behindertenrechtskonvention), nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW zu berücksichtigen sind.

Barrierefreiheit wird – ähnlich wie im § 4 BBG – im § 4 Abs. 1 Satz 2 BGG NRW folgendermaßen definiert:

„Barrierefreiheit im Sinne dieses Gesetzes ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Die Auffindbarkeit, der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderungen in der allgemein

4. Nahverkehrsplan

üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein. Hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig.“

Die Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr ist nach § 7 Abs. 1 BGG NRW (s. auch § 8 Abs. 5 BGG) zu gewährleisten. Dort heißt es:

„Bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze, Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel sowie sonstige Anlagen im Sinne von § 4 Absatz 2 sind nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.

In § 4 Abs. 2 BGG NRW heißt es:

„Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen. Zur Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit gehört auch die Gewährleistung der Verständlichkeit von Informationen.“

Auf Grundlage des BGG NRW sind damit die Haltestellen und zum Einsatz kommende Fahrzeuge für den ÖPNV barrierefrei zu gestalten.

2.2 Kreiseigene Konzepte mit Schnittstellen zum ÖPNV

2.2.1 Integriertes Klimaschutzkonzept des Kreises Gütersloh

Das integrierte Klimaschutzkonzept des Kreises Gütersloh wurde im Jahr 2013 beschlossen. Es ermöglicht dem Kreis Gütersloh, die vorhandenen Einzelaktivitäten und Potenziale zu bündeln und in Zusammenarbeit mit Akteuren des Kreisgebietes nachhaltige Projektansätze sowie Multiplikatoren- und Synergieeffekte zu schaffen und zu nutzen. Potenziale in den Sektoren Wirtschaft, Haushalte, Verkehr und Kommune werden aufgedeckt und in einem langfristig umsetzbaren Handlungskonzept zur Reduzierung der CO₂-Emissionen und zur Verbesserung der Energiestrukturen im Kreis Gütersloh genutzt.

Für den Verkehrssektor wurde im Klimaschutzkonzept ein eigenes Handlungsfeld Mobilität definiert. Dieses beinhaltet viele verschiedene Projekte zur Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV/SPNV sowie zu alternativen Antrieben und energiesparendem Individualverkehr. Einige dieser Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, andere folgen in den nächsten Jahren. Außerdem geht die Kreisverwaltung mit gutem Beispiel voran und optimiert die eigene, betriebliche Mobilität. Als Basis für alle zukünftigen Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement wurde durch die Koordinierungsstelle Energie und Klima des Kreises Gütersloh die Erstellung einer kreisweiten Mobilitätsstrategie angestoßen und koordiniert.

Grundlage für die Planungen zum Stadtverkehr Gütersloh (vgl. Kap. 3.3.6) ist zudem der Masterplan „Klimafreundliche Mobilität der Stadt Gütersloh“. Neben dem Verkehrsmittel Fahrrad wird dem ÖPNV in diesem Rahmenplan eine überaus große Rolle zugewiesen, um den ÖPNV in der Stadt Gütersloh zu fördern und gleichzeitig der geänderten Mobilitätskultur gerecht zu werden.

2.2.2 Kreisweite Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh

Der Kreis Gütersloh hat eine Mobilitätsstrategie erarbeitet, die im Jahr 2016 verabschiedet wurde. Diese bildet eine Basis für eine integrierte Verkehrsentwicklungsplanung und eine sichere, nachhaltige und multimodale Mobilität im Kreis Gütersloh. Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung bzw. Verkehrspolitik bedeutet für den Kreis Gütersloh dementsprechend, eine Mobilität auch jenseits der reinen Automobilität zu gewährleisten: die Förderung multioptionalen Verkehrsverhaltens, indem der ÖPNV, das Fahrrad und der Fußverkehr gestärkt werden und andererseits der notwendige Autoverkehr verträglich abgewickelt wird.

Das Hauptziel der Mobilitätsstrategie ist die zukünftige Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes (Rad-, Fuß- und Öffentlicher Verkehr), wie in Abbildung 1 dargestellt.

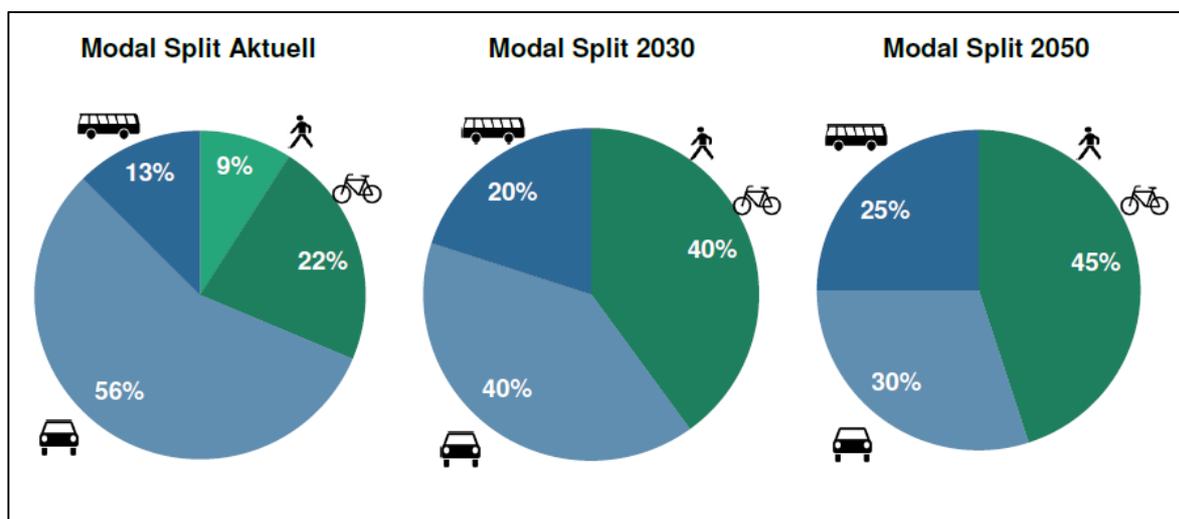


Abbildung 1 Zielwerte Modal Split 2030 und 2050

Des Weiteren wurden sechs Zielfelder formuliert, die in verschiedenen thematischen Bereichen sowohl quantitative als auch qualitative Ziele beinhalten. Für den ÖV wurde das Zielfeld „Zukunftsgerechter und multimodaler ÖPNV“ mit dem folgenden Oberziel formuliert:

Bis zum Jahr 2030 wird ein ÖV- Anteil am Modal Split von 20 %, bis 2050 von 25 % erreicht.

Dieses Oberziel ist zu erreichen, indem folgende Unterziele realisiert werden:

- Ein attraktiver und barrierefreier ÖV stellt eine echte Alternative zum eigenen Pkw dar.
- Der SPNV bildet ein wichtiges Rückgrat für interkommunale und regionale Wege.
- Der ÖV ist optimal mit anderen Verkehrsmitteln - insbesondere dem Fahrrad - verknüpft.
- Der ÖV ist – auch für Wege zwischen den angrenzenden Kreisen - einfach zugänglich.
- Das Angebot des ÖPNV ist so ausgestaltet, dass es überall für alle Bevölkerungsgruppen zur Verfügung steht.
- Der ÖPNV fährt bedarfsgerecht und ressourcenschonend, alternative Antriebe haben sich etabliert.
- Die Finanzierung des ÖVs ist gesichert.

4. Nahverkehrsplan

Dem ÖPNV kommt in diesem Rahmen als einer der Alternativen für eine reine Automobilität eine wichtige Rolle zu. Bei der Aufstellung des NVP sind die v. g. Ziele als Grundlagen für die konkrete planerische Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes, der Infrastruktur und der Tarifgestaltung zu beachten.

2.2.3 Aktionsplan "Inklusives Gemeinwesen Kreis Gütersloh"

Im Rahmen des Prozesses zur Entwicklung eines inklusiven Kreises Gütersloh wurde ein Aktionsplan entwickelt, der in Form eines Fahrplans wichtige Linien und Zwischenhalte zeigt, um in kleinen Schritten Inklusion in allen Lebensbereichen umzusetzen. Bisher bereits vom Kreis wahrgenommene kreisweit koordinierende Aufgaben (demographische Entwicklung, Gesundheitsplanung, ÖPNV, Pflegeplanung) werden damit verstärkt in den Prozess der Entwicklung zu einem inklusiven Kreis einbezogen. Er ist kein bis ins Detail ausformuliertes Schriftwerk, sondern als ein konkreter und lebendiger Maßnahmenplan angelegt, der einer ständigen Fortentwicklung bedarf. Wichtigstes Ziel des Aktionsplans ist:

„Der ÖPNV ist überall und verlässlich barrierefrei erreichbar, zugänglich und nutzbar.“

Für den Bereich des ÖPNV wurden folgende konkrete Ziele in einem Fahrplan formuliert:

- Schwellenloser Zugang zu Fahrzeugen und Haltestellen
- Haltestellenkataster aktualisieren
- Stufenplan für den Haltestellenumbau aufstellen
- Umbau der wichtigsten Haltestellen (ZOB)
- Verlässliche barrierefreie Buslinien einrichten
- Barrierefreie Reiseketten
- Erweiterung der Efa (Elektronische Fahrplanauskunft) um Infos zur Barrierefreiheit
- Lesbarkeit der Aushangfahrpläne verbessern

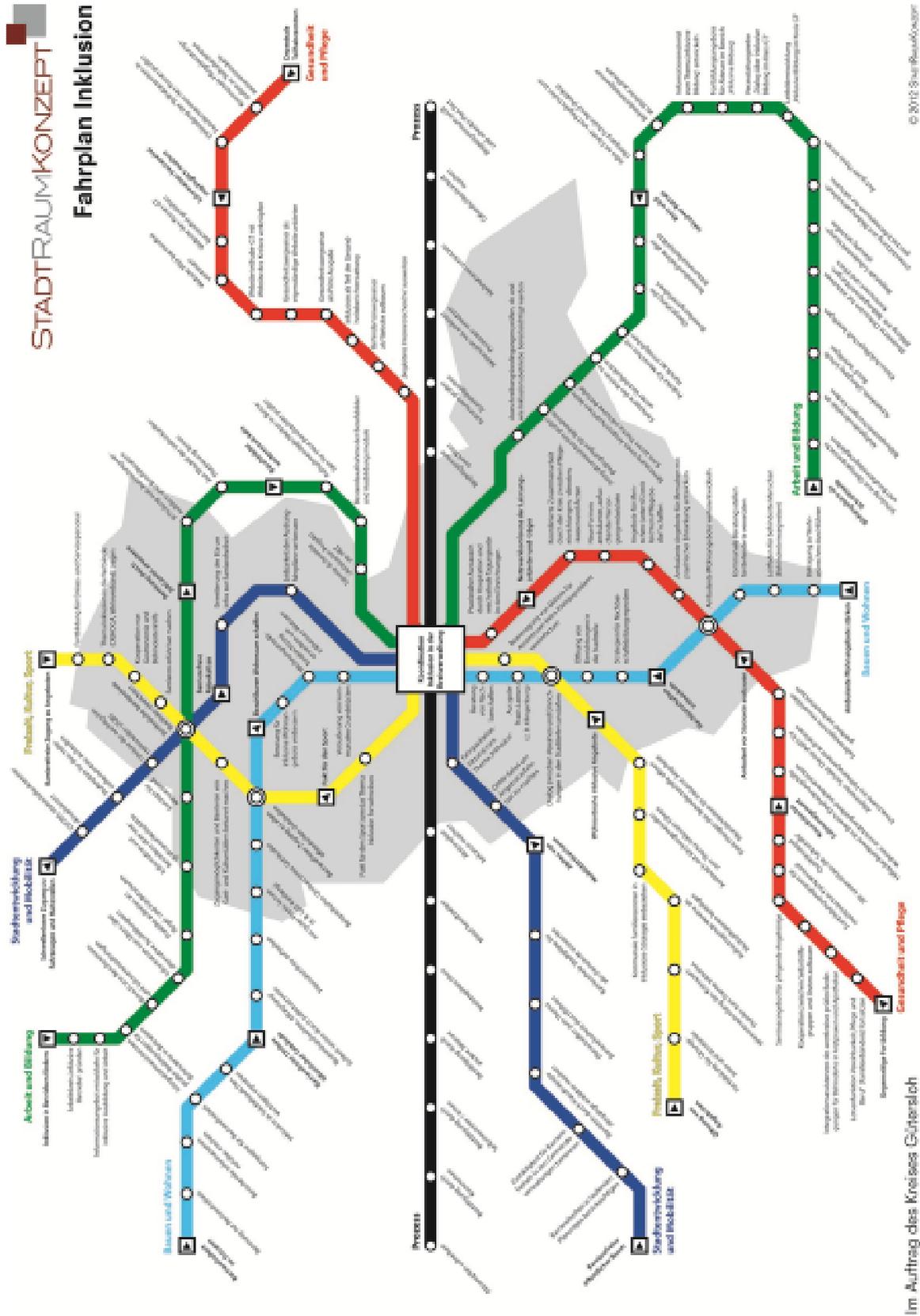


Abbildung 2 Fahrplan Inklusion

4. Nahverkehrsplan

2.3 Strukturelle Rahmenbedingungen

Die Maßnahmen und Ziele des vierten Nahverkehrsplanes sind auf Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung festzulegen (§ 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW).

Das Nahverkehrsplanungsgebiet umfasst den Kreis Gütersloh. Dieser besteht aus 13 Städten und Gemeinden und ist Teil des Regierungsbezirks Detmold (entspricht der Region Ostwestfalen-Lippe, kurz OWL). Im Norden grenzt das Planungsgebiet an den Landkreis Osnabrück und den Kreis Herford, im Westen an den Kreis Warendorf, im Osten an die Stadt Bielefeld sowie den Kreis Lippe. Im Süden grenzt das Gebiet an die Kreise Paderborn und Soest.



Abbildung 3 Räumliche Lage des Kreises Gütersloh

(Quelle: Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh, S. 8)

2.3.1 Siedlungs- und Verkehrsstruktur – Entwicklungsachsen im Kreis

Mit zehn Städten und drei Gemeinden deckt der Kreis Gütersloh eine Fläche von 967 Quadratkilometern ab und ist damit nach dem Kreis Herford der flächenmäßig kleinste und am dichtesten besiedelte Kreis im Regierungsbezirk Detmold. Im Januar 2015 umfasste das Planungsgebiet eine Wohnbevölkerung von 361.361 Einwohnern, von denen gut ein Viertel (98.230 Einwohner) in der Kreisstadt Gütersloh lebt. Nach der Einwohnerzahl kleinste Gemeinde ist mit 8.231 Einwohnern Langenberg. Der Siedlungsraum weist bezüglich seiner Siedlungsstruktur starke Unterschiede auf mit überwiegend geschlossenen Siedlungsbereichen in den Städten Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück bis hin zu verstärkt durch Streusiedlungen gekennzeichneten ländlich geprägten Siedlungsbereichen wie Borgholzhausen, Rietberg oder Herzebrock-Clarholz.

Die Hauptsiedlungsachsen orientieren sich im Wesentlichen an den Hauptverkehrsachsen und bilden mit diesen die Entwicklungsachsen gemäß dem LEP NRW (vgl. Abbildung 4). Die Hauptentwicklungsachse im Kreis Gütersloh orientiert sich an der großräumigen Verkehrs- und Siedlungsachse mit europäischer Bedeutung, gebildet durch die Bundesautobahn A 2 und die Schienenstrecke vom Ruhrgebiet über Hamm, Gütersloh, Bielefeld nach Hannover (KBS 400, KBS 370). Unterstützt wird diese Entwicklungsachse auf regionaler Ebene durch den Verlauf der Bundesstraße B 61 über Hamm, Beckum, Rheda-Wiedenbrück, Gütersloh und Bielefeld. Eine weitere großräumige Entwicklungsachse verläuft entlang der Schienenstrecke Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück (KBS 406, „Der Warendorfer“) und der größtenteils parallel verlaufenden B 64 und deren weiteren Verlauf ab Rheda-Wiedenbrück über Rietberg bis nach Paderborn. Die Stadt Schloß Holte-Stukenbrock liegt an der großräumigen Entwicklungsachse Bielefeld – Paderborn, erschlossen über die A 33 und die KBS 403 („Sennebahn“), die Städte Borgholzhausen und Halle sowie die Gemeinde Steinhagen an der Entwicklungsachse Bielefeld – Dissen-Bad Rothenfelde – Osnabrück, gebildet durch die Bahnstrecke KBS 402 und die B 68 sowie die bereits in Teilen realisierte A33 bis nach Osnabrück.

Eine überregionale Achse, gebildet durch die B 55, verläuft von Rheda-Wiedenbrück über Lippstadt und im weiteren Verlauf bis nach Olpe.

Regionale Entwicklungsachsen verlaufen von

- Gütersloh über Harsewinkel nach Versmold,
- Gütersloh über Verl nach Schloß Holte-Stukenbrock und
- Warendorf über Versmold nach Borgholzhausen.

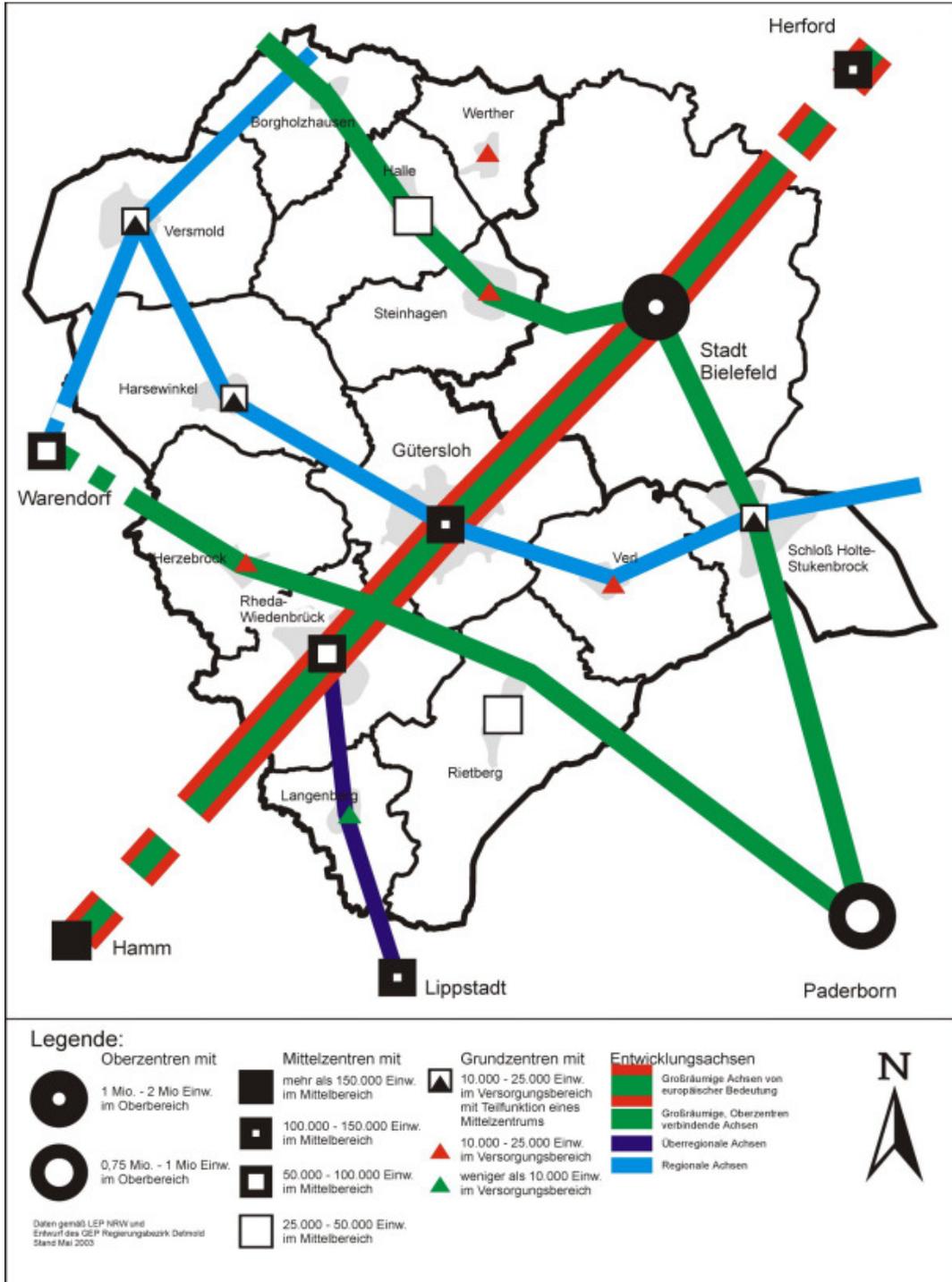


Abbildung 4 Entwicklungsachsen und Siedlungsstruktur im Kreis Gütersloh

Dem entlang dieser Achsen erhöhten Bedarf an einem hochwertigen ÖPNV-Angebot wird durch die bestehenden Verkehrsstrukturen bereits in den meisten Fällen Rechnung getragen. Bei der Gestaltung der Rahmenvorgaben und Maßnahmen durch den NVP für den ÖPNV im Kreis Gütersloh bilden diese Strukturen entsprechend die Grundlage.

Es kann festgestellt werden, dass mit Ausnahme der Relationen Warendorf – Versmold (Teil einer regionalen Entwicklungsachse) und Delbrück – Rietberg (Teil einer großräumigen, Oberzentren verbindenden Achse) entlang der Entwicklungsachsen ausreichend ausgebaute SPNV- oder ÖPNV-

Linien vorhanden sind. Gemäß der landesgesetzlichen Vorgaben (Kap. 2.1.3) wird der bestehende SPNV entlang der Entwicklungsachsen nach Möglichkeit gestärkt und der ÖPNV an diesen angebunden. Da auf beiden v. g. Relationen keine SPNV-Infrastruktur vorhanden ist, können regionale Schnellbusverkehre hier ein adäquates Angebot sicherstellen.

2.3.2 Pendlerverflechtungen

Bei den regionalen Verbindungen stehen die alltäglichen räumlichen Verflechtungen im Vordergrund, da diese das Verkehrsgeschehen wesentlich bestimmen. So sind etwas mehr als ein Viertel der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Kreis Gütersloh Einpendler von außerhalb des Kreises. Eine herausragende Pendlerverknüpfung ist hierbei mit der Stadt Bielefeld gegeben. So werden auf dieser Relation täglich mehr als 35.000 Wege zurückgelegt. Innerhalb des Kreisgebiets konzentrieren sich die Pendlerströme auf die Stadt Gütersloh mit fast 27.000 Wegen/Tag.

Das hohe Pendleraufkommen stellt Herausforderungen sowie entsprechende Ansprüche an die regionale Verkehrsinfrastruktur und das Mobilitätsangebot vor Ort. Dadurch ergibt sich vor allem die Aufgabe der Instandhaltung, um eine entsprechende Leistungsfähigkeit zur Verkehrsabwicklung zu gewährleisten. Es zeigt sich zudem, welche Bedeutung den starken SPNV-Achsen im Rahmen der Pendlerverkehre zukommt. Es besteht insgesamt ein solides Grundgerüst bei der Straßen- und Schieneninfrastruktur. Eine optimierte Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger bzw. Mobilitätsangebote stellt dabei eine Möglichkeit dar, den PendlerInnen – vor allem aus ländlichen Räumen – eine Alternative zum eigenen Pkw zu ermöglichen.

Anhand der dargestellten Pendlerverflechtungen wird deutlich, dass 75 % der Pendlerströme Entfernungen von unter 20 km betreffen, gut ein Fünftel bewegt sich auf Strecken unter 10 km. Zudem befinden sich Wohn- und Arbeitsort in den allermeisten Fällen in unmittelbar angrenzenden Städten und Gemeinden, die durch bestehende SPNV- oder ÖPNV-Linien direkt miteinander verbunden sind. Die Relationen

- Steinhagen – Gütersloh,
- Delbrück – Rietberg,
- Verl – Rietberg und
- Verl – Bielefeld

stellen Ausnahmen dar, bei denen eine direkte attraktiv ausgestaltete SPNV- oder ÖPNV-Verbindung nicht vorhanden ist.

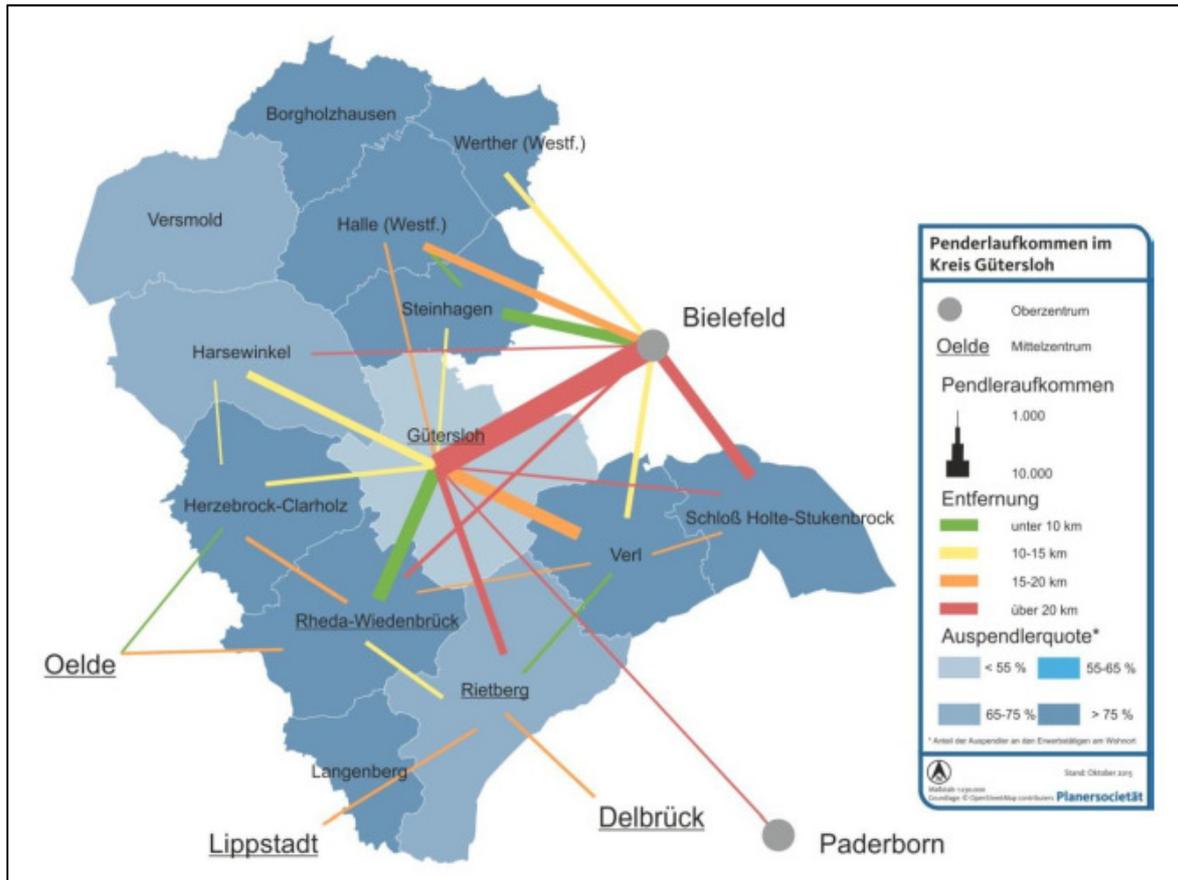


Abbildung 5 Pendleraufkommen im Kreis Gütersloh 2013

(Quelle: Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh, S. 15)

2.4 Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung

Auf Basis der nachfolgend dargestellten Grundlagendaten wird hinsichtlich der Entwicklung der quantitativen Verkehrsmengen davon ausgegangen, dass

- in den nächsten Jahren die Zahl der zurückgelegten Wege der Bevölkerung im Kreis Gütersloh bis 2025 um gut 3% anwächst,
- der Anteil der Wege, die von älteren Menschen zurückgelegt wird, stark ansteigen wird und
- sich der Verkehr dabei auf den heute schon stark ausgeprägten Relationen weiter verstärken wird.

2.4.1 Mobilitätsumfrage

Um eine Planungsgrundlage für den Nahverkehrsplan zu schaffen, wurde im Kreis Gütersloh im Frühjahr 2014 eine Mobilitätsumfrage durchgeführt.

In Abstimmung mit den Städten und Gemeinden des Kreises wurde unter Federführung des VVOWL eine Befragung unter allen Haushalten im Kreisgebiet durchgeführt. Über ein Anschreiben in der

Tagespost haben der Landrat des Kreises sowie die/der jeweilige Bürgermeister/in zur Teilnahme an einer Onlinebefragung zum Thema Mobilität eingeladen. Neben allgemeinen Einstellungs- und Nutzungsfragen im Bereich Mobilität, bei denen auch differenziert auf diverse Verkehrsmittel und ggf. vorhandene Hindernisse zu deren Nutzung eingegangen wurde, bildete ein Wegeprotokoll das Herzstück der Befragung. So konnte ein umfassendes Bild über die Alltagsmobilität im Kreis Gütersloh ermittelt werden.

Im gesamten Kreisgebiet haben sich rund 9.500 Menschen an der Umfrage beteiligt. Darunter sind von 10 – 100 Jahre alle Altersgruppen vertreten. Zudem konnten aus allen Städten und Gemeinden (und sogar aus allen untersuchten Ortsteilen) Rückmeldungen verzeichnet werden. Im Ergebnis stehen Aussagen zur Verfügung, die für jede Kommune sowie auf Kreisebene eine verlässliche Einschätzung von verkehrlichen Potenzialen erlauben. Unter Anwendung statistischer Verfahren wurden die Angaben im Wegeprotokoll gewichtet und hochgerechnet, um Aussagen für die Auslastung einzelner Quelle-Ziel-Beziehungen zu erhalten.

In Summe legen die Bewohner des Kreises Gütersloh an einem durchschnittlichen Werktag (Mo-Fr) rund 1,04 Millionen Wege zurück. Der größte Teil dieser Wege, rund 60 Prozent, findet innerhalb einer Stadt/Gemeinde statt. Weitere 20 Prozent der Wege haben Start und Ziel innerhalb des Kreisgebietes, sodass insgesamt lediglich 20 Prozent der Wegebeziehungen mit einem Ort außerhalb des Kreises Gütersloh bestehen. Die mit Abstand wichtigste Verknüpfung besteht mit der kreisfreien Stadt Bielefeld; etwa 10 Prozent der Gesamtwegezahl werden auf diesen Achsen zurückgelegt. Innerhalb des Kreises können zudem klare Hauptachsen identifiziert werden (siehe Karte unten). Neben der innergemeindlichen Mobilität sind es insbesondere Verknüpfungen mit der Kreisstadt Gütersloh, die einen Hauptteil der Mobilität im Kreis ausmachen.

Im Rahmen der Modal-Split-Betrachtung (vgl. Kap. 2.2.2) werden die genutzten Verkehrsmittel auf den in der Umfrage untersuchten Wegen analysiert. Die Beschaffenheit der Daten erlaubt darüber hinaus auch eine tiefer gehende Analyse der multimodalen Mobilität, also der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für einen Weg. So zeigt sich, dass rund 8 Prozent aller Wege mit mehr als einem Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Vor allem jüngere Altersgruppen nutzen diese Form der Mobilität.

In Anbetracht der unterschiedlichen Wegezwecke zeigt sich ein differenziertes Mobilitätsverhalten. So machen an Werktagen Wege zum Arbeitsort und zurück rund ein Drittel der Mobilität aus. Wege zu Freizeitwecken stellen bereits die zweithäufigste Kategorie dar. Mehr als 20 Prozent der Wege fallen in der Freizeit der Menschen an. Ebenfalls wichtig sind Wege zur Deckung des täglichen Bedarfs; zum Einkaufen werden rund 18 Prozent der Wege zurückgelegt. Am Wochenende nimmt die Zahl der Freizeitwege erheblich zu. Beinahe die Hälfte aller Wege findet hier in der Freizeit statt.

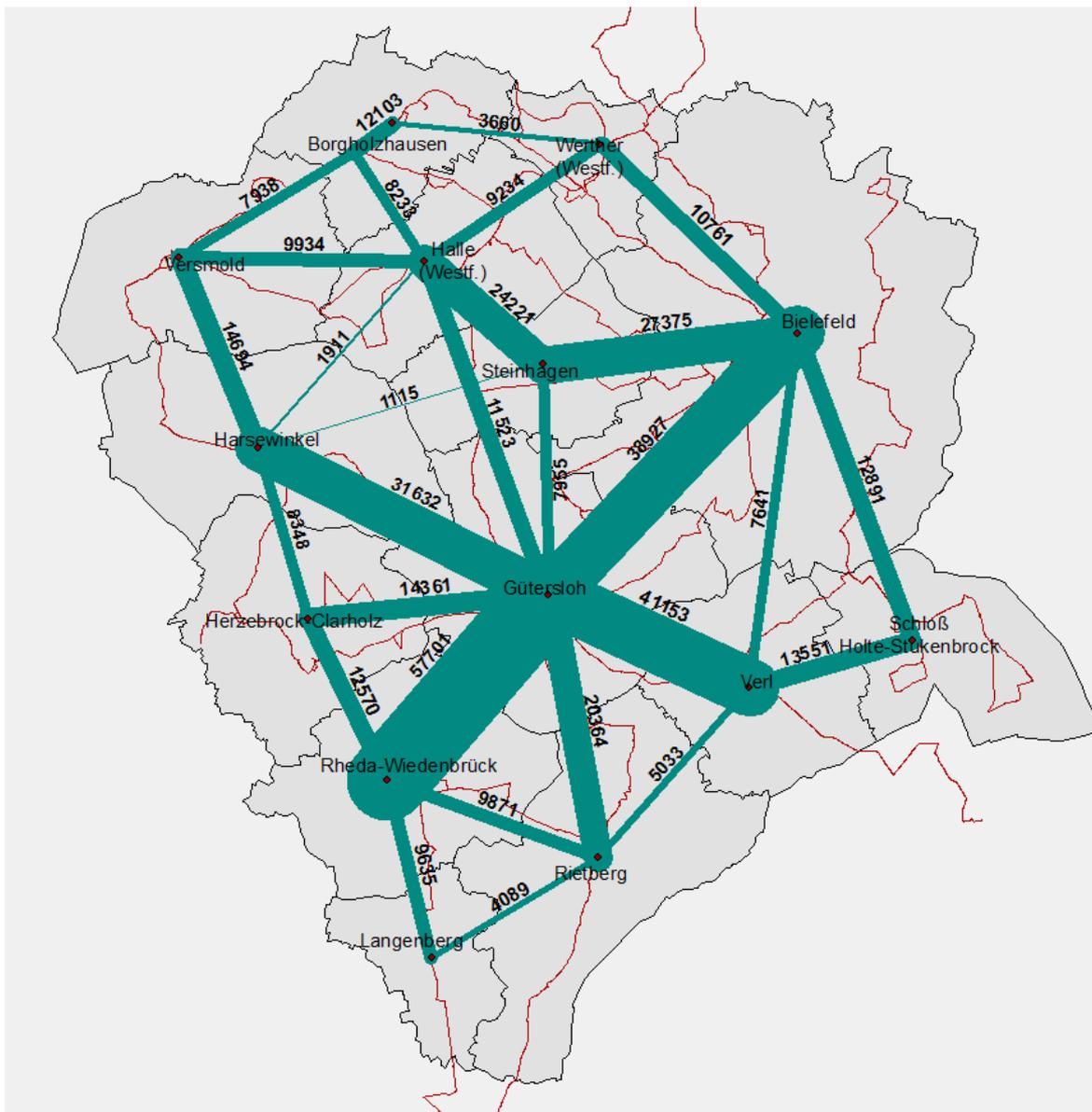


Abbildung 6 Zurückgelegte Wege auf den Verkehrsachsen im Kreis Gütersloh

Folgerungen

Die Mobilitätsumfrage liefert erstmals fundierte Daten über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung des Kreises Gütersloh. Mittels der vorliegenden Daten kann festgestellt werden, dass die von den Bürgerinnen und Bürgern des Kreises Gütersloh am häufigsten genutzten Wege über Gemeindegrenzen hinweg sich im Wesentlichen entlang der Entwicklungsachsen im Kreis Gütersloh (vgl. Kap. 2.3.1) befinden. Beim Vergleich der unternommenen Wege der Bevölkerung mit dem bestehenden ÖPNV-Netz ist identifizierbar, dass auf den Relationen Steinhagen – Gütersloh und Verl – Bielefeld kein der potenziellen Nachfrage entsprechendes ÖPNV-Angebot vorhanden ist.

Ein weiteres wichtiges Ergebnis der Mobilitätsumfrage ist, dass die Bürgerinnen und Bürger des Kreises Gütersloh zu nennenswerten Anteilen unabhängig vom Tagestyp (Werktag oder Wochenende) zwischen 5 und 23 Uhr mobil sind (vgl. Abbildung 7).

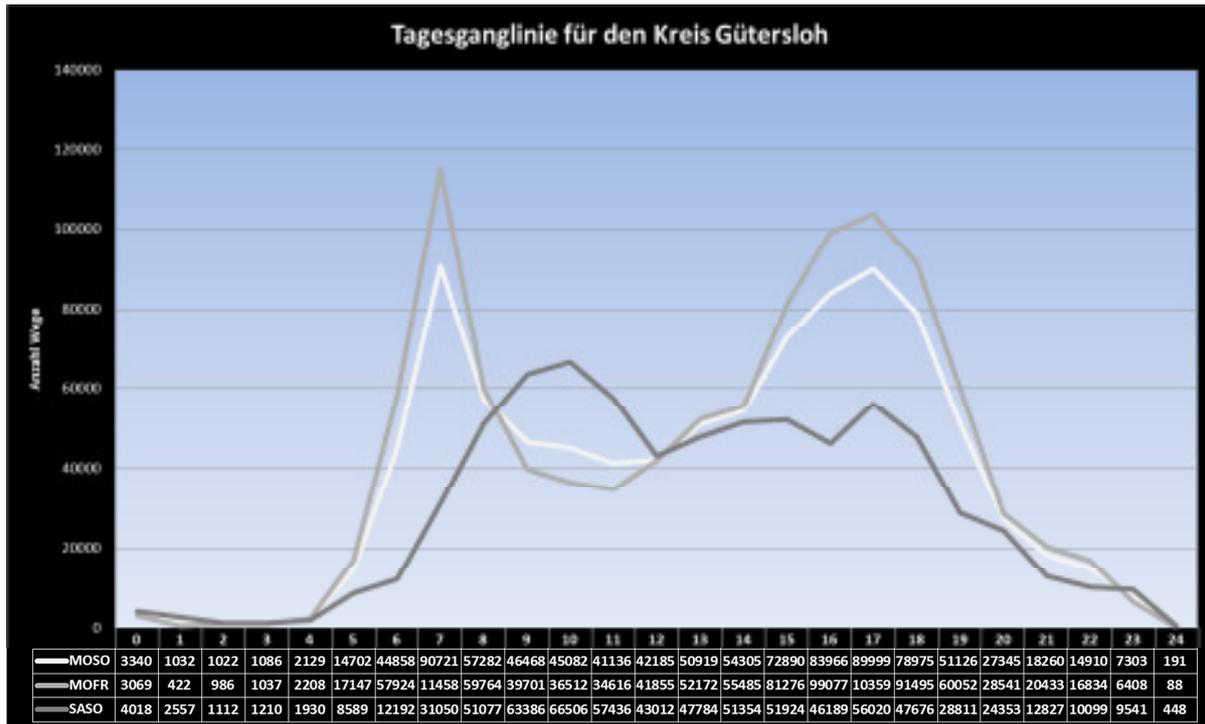


Abbildung 7 Anzahl unternommener Wege im Kreis Gütersloh im Tagesverlauf

2.4.2 Demografische Entwicklung¹

Die Bevölkerungsentwicklung im Kreis Gütersloh ist seit fünfzehn Jahren von einem nahezu kontinuierlichen Anstieg gekennzeichnet. Von 345.400 im Jahr 2000 wuchs der Bevölkerungsstand nach Daten des statistischen Landesamtes NRW im Jahr 2015 auf 360.600 Einwohner an, dies sind fast 4,5 % oder absolut gut 15.000 Menschen, die am Jahresende 2015 mehr im Kreis Gütersloh lebten als 15 Jahre zuvor. Allein zwischen den Jahren 2014 und 2015 ist die Einwohnerzahl um mehr als 6.000 (oder mehr als 1,5 % in einem Jahr) gestiegen, was zu großen Teilen auf den Zuzug geflüchteter Menschen zurückzuführen ist. Auch für die Zukunft wird zunächst von einem weiteren Anstieg der Bevölkerungszahlen (insbesondere durch Zuzüge aus dem Inland) ausgegangen, ehe ab dem Jahr 2030 mit einem leichten Rückgang zu rechnen ist. Dennoch ist insgesamt langfristig mit einem geringen Anstieg der Bevölkerungszahlen von gut 2 % von 2015 bis 2040 zu rechnen.

¹ Die Ausführungen in diesem Kapitel sind – teils wörtlich – aus der „Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh“ vom Mai 2016 sowie dem „Demografiebericht für den Kreis Gütersloh 2015“ übernommen worden.

4. Nahverkehrsplan

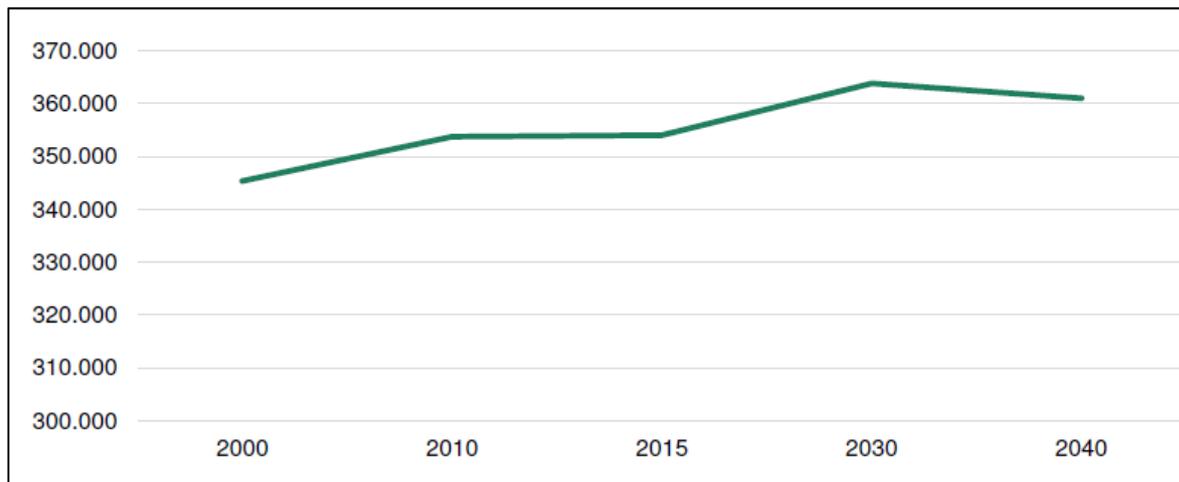


Abbildung 8 Bevölkerungsentwicklung 2000- 2040

(Quelle: Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh, S. 9)

In der Bevölkerungsvorausberechnung des Demografieberichts Kreis Gütersloh 2015 wird darauf noch näher eingegangen. Hierin werden eine untere sowie eine obere Variante der Bevölkerungsentwicklung festgestellt. Demnach wird sich die Einwohnerzahl im Kreis Gütersloh bis zum Jahr 2035 auf 359.960 bis 389.320 steigern. Der aktuelle Zuzug geflüchteter Menschen ist dort noch nicht berücksichtigt worden. Für die Festlegungen des NVP wird davon ausgegangen, dass dieser Zuzug von Menschen das Eintreten der oberen Variante sehr viel wahrscheinlicher macht als die unter Variante, die von einer Steigerung von „nur“ etwa 2% zwischen 2014 und 2035 ausgeht. Die obere Variante geht von einer Steigerung von gut 9 % für den v. g. Zeitraum aus. Auch ohne den Zuzug durch Geflüchtete zu berücksichtigen wird dabei unterstellt, dass die mittelfristige Entwicklung dabei hauptsächlich von den Zuzügen beeinflusst wird: In allen Städten und Gemeinden im Kreisgebiet ist der vorausberechnete Wanderungssaldo positiv und erreicht einen größeren Wert als der natürliche Saldo in der jeweiligen Stadt/Gemeinde. Alle werden nach den Vorausberechnungen für den Zeitraum 2015 bis 2035 insgesamt (obere Variante) Wanderungsgewinne verzeichnen. Bis auf eine Stadt (Harsewinkel) werden alle anderen für den Zeitraum 2015 bis 2035 Geburtendefizite aufweisen. Inwieweit die Wanderungsgewinne die Geburtendefizite im Einzelnen kompensieren können, ist in den Städten und Gemeinden sehr unterschiedlich (vgl. Abbildung 9).

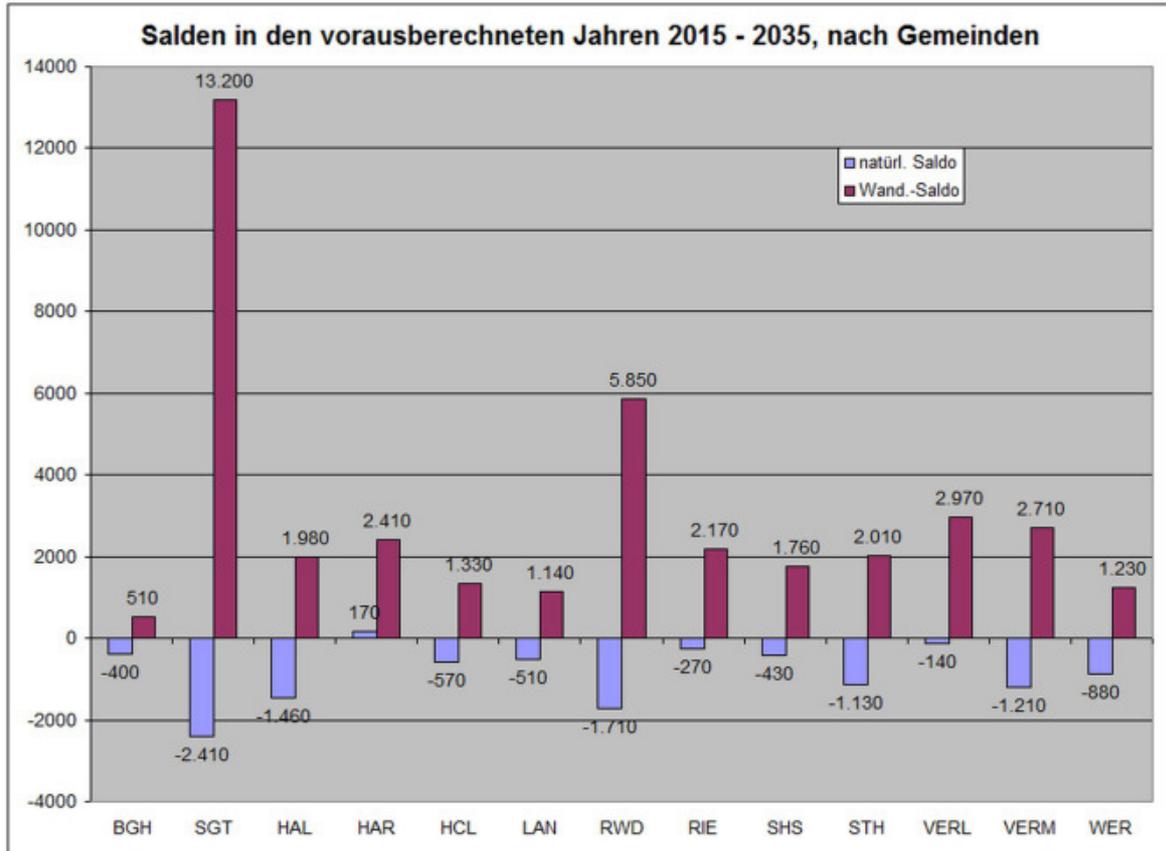


Abbildung 9 Vorausberechnete natürliche Salden und Wanderungssalden in den 13 Städten und Gemeinden des Kreises Gütersloh, obere Variante

(Quelle: Demografiebericht Kreis Gütersloh 2015, S. 32)

Mittelfristige Entwicklung der Bevölkerungszahlen bis 2025

Der NVP beschreibt Maßnahmen, die bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden sollen. Für die Entwicklung innerhalb dieses Zeitraums liegen (neben Daten für das Jahr 2035) im „Demografiebericht für den Kreis Gütersloh 2015“ jeweils Prognosedaten vor. Die nachfolgenden Daten stammen dabei aus der oberen Variante, deren Eintreten für die Festlegungen des NVP aus v. g. Gründen für wahrscheinlicher als das Eintreten der unteren Variante angesehen wird.

Die Entwicklung der sich verändernden Altersstruktur verläuft im Kreis Gütersloh – ausgehend vom Basisjahr 2014² (vgl. Tabelle 1) – in den Städten und Gemeinden des Kreises recht unterschiedlich.

² Die im Demografiebericht Kreis Gütersloh 2015 zugrunde gelegten Daten weichen leicht von den Daten des statistischen Landesamtes NRW ab.

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 1 Bevölkerung im Jahr 2014, nach Altersgruppen und Kommune

	0-2	3-5	6-9	10-15	16-18	19-24	25-44	45-64	65-79	80-109	Ges
Kreis	9.460	9.580	6.550	23.470	13.150	25.210	87.420	109.080	49.520	18.770	359.220
BGH	210	220	170	620	320	590	1.960	2.770	1.180	510	8.700
SGT	2.670	2.650	1.690	5.860	3.240	6.590	24.600	29.310	13.970	5.380	97.800
HAL	540	520	400	1.420	770	1.330	4.660	6.670	3.280	1.240	21.260
HAR	730	770	520	1.830	1.000	1.900	5.930	7.050	3.180	1.150	24.650
HCL	390	430	300	1.090	610	1.200	4.220	5.110	2.000	820	16.510
LAN	190	200	160	590	340	580	1.880	2.690	1.050	410	8.210
RIE	830	830	550	2.100	1.170	2.260	7.200	8.880	3.630	1.390	29.430
RWD	1.140	1.200	820	3.090	1.770	3.450	12.060	14.300	6.630	2.560	47.950
SHS	760	750	520	1.750	1.000	1.840	6.150	8.060	3.660	1.270	26.280
STH	520	540	360	1.310	770	1.300	4.640	6.310	3.040	1.120	20.260
VERL	680	690	480	1.670	960	1.900	6.680	7.560	3.170	1.110	25.400
VERM	530	510	370	1.390	780	1.520	4.970	6.630	2.900	1.150	21.170
WER	270	270	210	750	420	750	2.470	3.740	1.830	660	11.600

(Quelle: Demografiebericht Kreis Gütersloh 2015, S. 27)

Einen Überblick über die relative Entwicklung in der oberen Variante bis zum Jahr 2025 nach Städten/Gemeinden und Altersgruppen liefert Tabelle 2. Hervorgehoben sind dort in rot alle Werte, bei der die Bevölkerung in einer Gemeinde und Altersgruppe um mehr als 10% absinkt; in grün alle Werte, bei der die Bevölkerung in einer Gemeinde und Altersgruppe um mehr als 10% ansteigt.

Tabelle 2 Relative Entwicklung der Bevölkerung im Jahr 2025 gegenüber 2014, obere Variante, nach Altersgruppen

Relative Entwicklung der Bevölkerung im Jahr 2025 gegenüber 2014											
	Altersgruppe										Gesamt
	0-2	3-5	6-9	10-15	16-18	19-24	25-44	45-64	65-79	80-109	
Kreis	7%	9%	4%	-8%	-17%	-6%	5%	1%	15%	38%	5%
Borgholzhausen	0%	5%	-6%	-21%	-22%	-8%	-1%	-4%	17%	18%	-1%
Gütersloh	9%	11%	11%	2%	-9%	-4%	5%	1%	17%	35%	7%
Halle	-2%	10%	-4%	-12%	-17%	-2%	1%	-4%	10%	35%	1%
Harsewinkel	11%	12%	3%	-8%	-14%	-7%	9%	4%	13%	50%	6%
Herzebrock-Clarholz	5%	2%	-6%	-17%	-23%	-4%	-2%	2%	23%	20%	2%
Langenberg	5%	10%	3%	-17%	-26%	-7%	6%	1%	24%	34%	4%
Rietberg	5%	8%	5%	-12%	-24%	-13%	4%	-1%	26%	37%	3%
Rheda-Wiedenbrück	11%	7%	-1%	-13%	-20%	-4%	6%	7%	6%	34%	5%
Schloß Holte-Stukenbrock	4%	8%	4%	-7%	-18%	-13%	3%	-4%	16%	55%	3%
Steinhagen	6%	7%	8%	-7%	-23%	-10%	1%	-2%	9%	45%	2%
Verl	9%	10%	4%	-5%	-19%	-6%	6%	8%	15%	49%	7%
Versmold	2%	10%	0%	-12%	-17%	-10%	7%	-1%	20%	34%	4%
Werther	7%	15%	-2%	-12%	-17%	-9%	1%	-3%	10%	42%	2%

(Quelle: Demografiebericht Kreis Gütersloh 2015, S. 28, verändert)

Nach der oberen Variante kann im Kreis Gütersloh mit einem Wachstum der Bevölkerung von rd. 5% bis zum Jahr 2025 gerechnet werden, wobei ein überproportional hohes Wachstum in den Städten Gütersloh und Verl zu unterstellen ist. Bis 2025 wird die Zahl der älteren Personen (65 und älter) in allen Städten und Gemeinden stark zunehmen, die der Jugendlichen und jungen Erwachsenen stark abnehmen und die der jüngeren Kinder zunehmen.

Diese Entwicklung verdeutlicht bereits, dass der ÖPNV zukünftig mehr und mehr so gestaltet werden muss, dass er den Anforderungen älterer Menschen an Barrierefreiheit (z. B. an den ÖV-Haltestellen und den eingesetzten Fahrzeugen) und Fahrkomfort (z. B. kürzere Haltestellendistanzen, Serviceleistungen, unkomplizierte Fahrradmitnahme) gerecht wird. Die Senioren werden sich durch eine hohe Führerscheinbesitzquote auch bei den Frauen sowie eine Verkehrssozialisation, die auf jahrelange Erfahrungen mit dem eigenen Auto aufbaut und auch die technologischen Möglichkeiten zu nutzen weiß bzw. akzeptiert, auszeichnen. Dies lässt eine höhere Pkw-Nutzung im Alter erwarten.

Dagegen kann bei den – zukünftig in geringerer Zahl vertretenen – jungen Menschen unterstellt werden, dass der Besitz eines eigenen Autos an Bedeutung verliert und andere Statussymbole an dessen Stelle treten. Das Teilen von Fahrzeugen in Form von Carsharing gewinnt hingegen an Bedeutung. Dieses Potenzial soll für die Ausgestaltung des ÖPNV genutzt werden; durch zielgruppengerechte Angebote bzw. Ansprache im ÖPNV speziell für diese Gruppe können Nutzerpotenziale erschlossen werden.

2.4.3 Mittelfristige Entwicklung der Verkehrsmengen bis 2025

Aus den nach Altersgruppen differenziert vorliegenden Prognosedaten für die Bevölkerungszahl lässt sich ein Prognose über die Verkehrsmengen – gemessen in zurückgelegten Wegen pro Tag – ableiten, die im Kreis Gütersloh im Jahr 2025 zu erwarten sind. Hierbei ist indes zu beachten, dass bei dieser Prognose ausschließlich Prognosedaten zur Bevölkerung des Kreises Gütersloh verwendet werden. Bevölkerungsprognosen für die benachbarten Kreise und die Stadt Bielefeld gehen hier nicht ein, auch wenn Personen von außerhalb der Kreisgrenzen unzweifelhaft die Verkehrsmengen im Kreis Gütersloh beeinflussen.

Die Zahl der durchschnittlich zurückgelegten Wege je Tag einer Person ändert sich mit dem Alter. Liegt der entsprechende Wert in der Altersgruppe der Jugendlichen noch bei rd. 3,0 Wegen pro Tag, so weist er in den „hochmobilen“ Altersgruppen zwischen 30 und 64 Jahren Werte bis 3,9 auf. Ab einem Alter von 65 Jahren sinkt die Zahl der zurückgelegten Wege pro Tag mit zunehmendem Alter, über 75jährige legen noch rd. 2,3 Wege pro Tag zurück.

Da der Anteil der Personen in der mobilsten Altersgruppe stark sinkt, der Anteil der älteren Menschen, die weniger Wege je Tag unternehmen, aber stark ansteigt, liegt die Zunahme der Verkehrsmenge unterhalb der prognostizierten Zunahme der Bevölkerungszahlen. Es kann unterstellt werden, dass dem Wachsen der Bevölkerung des Kreises Gütersloh um 5% bis zum Jahr 2025 ein Anwachsen der unternommenen Wege je Tag um gut 3% gegenübersteht. Dabei steigt die Zahl der zurückgelegten Wege der Einwohner der Städte Gütersloh, Harsewinkel, Rheda-Wiedenbrück und Verl überproportional an (vgl. Abbildung 10).

4. Nahverkehrsplan

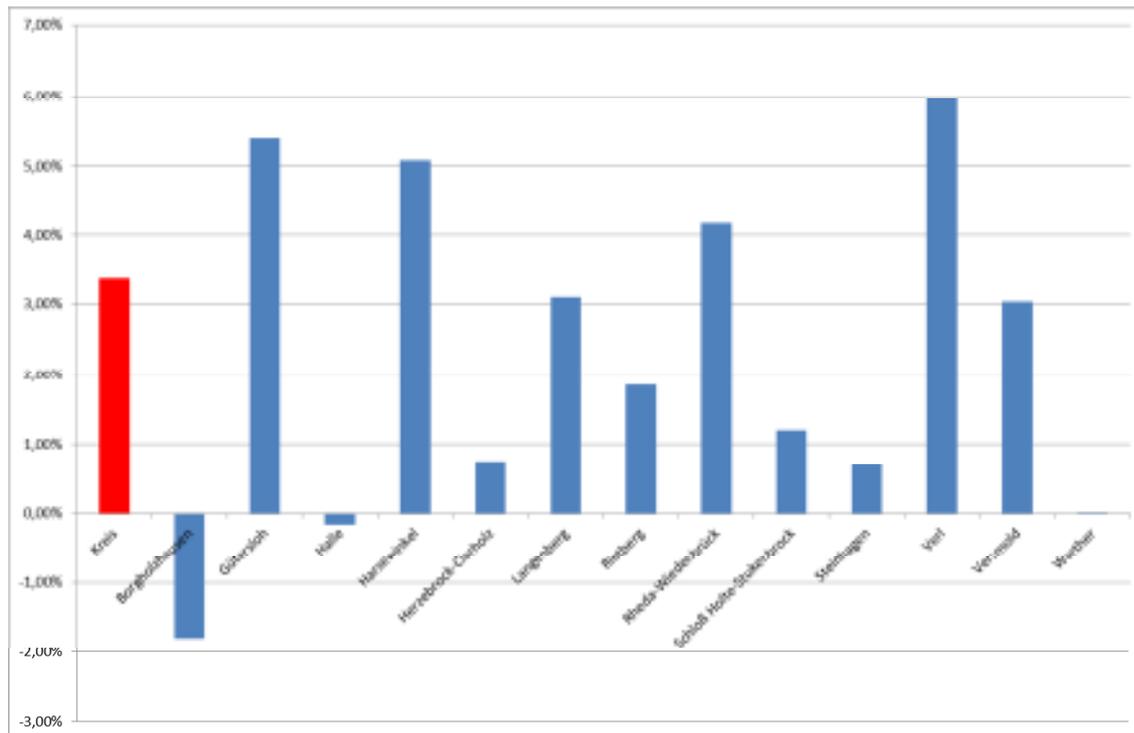


Abbildung 10: Abschätzung der relativen Entwicklung der zurückgelegten Wege der Bevölkerung im Kreis Gütersloh sowie in den Städten und Gemeinden im Jahr 2025 gegenüber 2014

2.5 Das ÖPNV-Angebot

Der Kreis Gütersloh ist gem. § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, daher widmet sich der NVP schwerpunktmäßig diesem ÖPNV-Angebot und nicht dem SPNV. Der SPNV bildet jedoch das Rückgrat des Nahverkehrs und wird daher in diesem NVP am Rande betrachtet. Detaillierte Analyseergebnisse zum SPNV finden sich im NVP des Aufgabenträgers NWL.

Im Folgenden wird der derzeitige Stand der Konzessionen im Kreis Gütersloh dargestellt.

2.5.1 Das ÖPNV-Angebot – eine Charakterisierung

Das Verkehrsangebot im Kreis Gütersloh setzt sich zusammen aus einem „Rückgrat“ von SPNV-Verkehren entlang der Hauptverkehrs- und Siedlungsachsen und einem orts- und flächenerschließenden Netz aus Stadt- und Regionalverkehren im ÖPNV. Dabei kommen differenzierte Bedienungsformen wie z.B. Orts-, Stadt- und Regionalbusse, TaxiBusse und AST-Verkehre zum Einsatz, die entsprechend angebotsorientiert oder nachfragegesteuert eingesetzt werden. Von der Verkehrsfunktion her können im ÖPNV die Orts- und Stadtverkehre mit primär innerörtlicher Erschließungsfunktion und die in erster Linie gemeindeverbindenden Regionalbusverkehre (mit in Teilbereichen innerörtlicher Erschließungsfunktion) unterschieden werden. Daneben existiert ein umfangreiches Netz an Verkehren, das ausschließlich für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern konzipiert wurde.

Die Regionalverkehre im Kreis Gütersloh

Das werktägliche Fahrtenangebot im Regionalverkehr des ÖPNV (vgl. Abb. 10) orientiert sich deutlich an den bestehenden Siedlungs- und Verkehrsachsen (auch den Entwicklungsachsen) des Kreises Gütersloh. Gemeinsam ist den Regionalverkehrsverbindungen im Kreis Gütersloh eine Ausrichtung der Verkehre auf die Kreisstadt Gütersloh (mit Anschluss an den SPNV und den Fernverkehr) und eine nur schwach ausgeprägte Verbindung der Kommunen untereinander. Starke Relationen sind in den Städten und Gemeinden des Nordkreises auf das Oberzentrum Bielefeld ausgerichtet, insbesondere zwischen Bielefeld und Werther. Hier kommt zum Tragen, dass Werther über keine SPNV-Verbindung zum Oberzentrum Bielefeld verfügt und der ÖPNV rein durch Busverkehre abgewickelt wird. Aus der Stadt Gütersloh gibt es Regionalverkehrsverbindungen zu allen Nachbarkommunen (einzige Ausnahme ist Steinhagen), wobei die Relationen nach Bielefeld und Rheda-Wiedenbrück entlang der Hauptentwicklungsachse im Kreis ein überdurchschnittliches Angebot aufweisen. Dieses Angebot wird entlang der Achse Hamm – Rheda-Wiedenbrück – Gütersloh – Bielefeld noch durch ein sehr dichtes SPNV-Angebot ergänzt. Gute Regionalverkehrsverbindungen sind auch entlang der Achse Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück – Lippstadt vorhanden, welche zwischen Münster und Rheda ebenfalls durch den SPNV bedient wird. Zwischen Rheda, Langenberg und Lippstadt gibt es ein gutes Busangebot. Seit 2012 allerdings sind durchgehende Verbindungen zwischen Lippstadt und Warendorf/Münster nicht mehr vorhanden. Das Regionalverkehrsnetz in Rietberg hat seit 2012 eine deutliche Aufwertung erfahren. In Richtung Gütersloh und Lippstadt gibt es regelmäßige Verbindungen, tlw. mit Schnellbussen. Ein Defizit gibt es zwischen Verl und Bielefeld, die direkte Verbindung ist nur schwach ausgebaut, obwohl Potenzial vorhanden ist. Dieses Defizit wird in Zukunft durch eine neue Verbindung über Friedrichsdorf abgebaut werden, zudem ist die Verbindung gut geeignet für eine neue direkte Schnellbuslinie (vgl. Kapitel 3.4). Weitere Defizite gibt es bei Verbindungen von Rietberg in die Nachbarkommunen Verl und Langenberg. Einige direkt benachbarte Städte und Gemeinden weisen keine direkte ÖPNV-Verbindung auf (Harsewinkel – Halle, Harsewinkel – Steinhagen, Rietberg – Langenberg) oder eine solche ist nur sehr schwach ausgebaut (Rietberg – Verl). Fahrgäste müssen in diesen Fällen Umwege über Rheda, Gütersloh oder Bielefeld in Kauf nehmen. Da diese Verbindungen nur eher schwache Nachfragen aufweisen (vgl. Kap. 2.3.3.1 „Mobilitätsumfrage“), kann ein wirtschaftlicher und den Anforderungen an Klima- und Umweltschutz entsprechender ÖPNV mit einem „normalen“ ÖPNV-Angebot nicht umgesetzt werden. Hier sind alternative Bedienungsformen (TaxiBus) eine Lösung, um den vorhandenen – aber nur schwach ausgeprägten Quell-Ziel-Beziehungen der Bürgerinnen und Bürger im Sinne der Daseinsvorsorge Rechnung zu tragen.

Stadt- und Ortsverkehre im Kreis Gütersloh

Stadt- und Ortsverkehre (nicht gemeint sind rein schulbezogene ÖPNV-Linien) sind weitestgehend durch die Finanzierungsbereitschaft der jeweiligen Kommune geprägt. Sofern möglich, können Regionalverkehre einzelne Ortsteile mit anbinden. Dies ist z.B. in Rietberg möglich, der Ortsteil Neuenkirchen liegt an der Strecke Richtung Gütersloh, der Ortsteil Mastholte auf dem Weg von Rietberg nach Lippstadt. Die Rietberger Ortsteile Bokel und Druffel liegen jedoch entfernt und können nicht in das Regionalverkehrskonzept integriert werden. Die Stadt Gütersloh weist ein sehr umfassendes innerstädtisches ÖPNV-Angebot auf. Zwischen ca. 5 Uhr und 20 Uhr sind die Linien im Halbstundentakt unterwegs. Harsewinkel und Halle haben ein den Linienverkehr ergänzendes

4. Nahverkehrsplan

TaxiBus- und AST-System. Die Stadt Rheda-Wiedenbrück finanziert derzeit einen stündlich verkehrenden Ortsbus und in Ergänzung dazu 2 TaxiBus-Linien und AST-Verkehre. Steinhagen hat derzeit ein AST-System. Die Stadt Werther verfügt als einzige Kommune im Kreis über so viel ehrenamtliches Engagement in der Einwohnerschaft, dass ein BürgerBus die außerhalb liegenden Ortsteile anfährt.

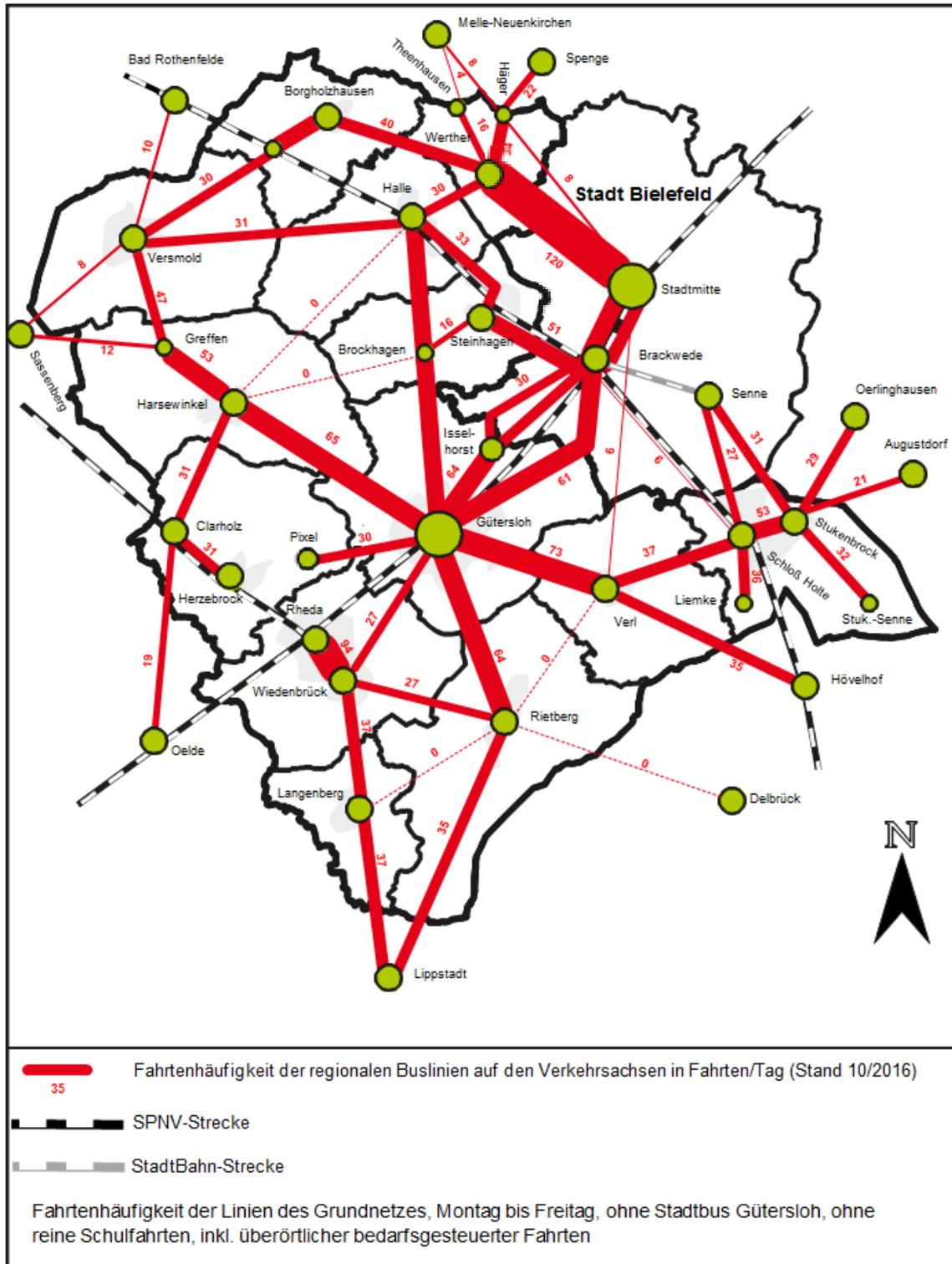


Abbildung 11 Anzahl der Fahrten der Linien des Grundnetzes (2016)

2.5.2 Die Konzessionslage im Kreis Gütersloh

Im Kreis Gütersloh ist die Bedienung im Linienverkehr durch insgesamt 9 Unternehmen konzessioniert, welche die Verkehrsleistungen zum Teil durch Subunternehmer erbringen lassen. Einige der Konzessionen werden durch mehrere Unternehmen gehalten, in der nachfolgenden Tabelle sind jedoch nur die Betriebsführer aufgelistet. 5 der Konzessionäre sind Gesellschafter der OWL Verkehr GmbH, dem regionalen Unternehmensverbund.

Die in Tabelle 3 aufgeführten Unternehmen besitzen aktuell Konzessionen für im Kreis Gütersloh verkehrende Linien. Gegenüber 2005 ist die Anzahl der Konzessionsinhaber um 1/3 gesunken. Dies liegt daran, dass der Kreis Gütersloh die Linien zu Bündeln zusammengefasst hat, die nur noch als Ganzes bei der Bezirksregierung Detmold als Konzession beantragt werden dürfen bzw. durch den Kreis ausgeschrieben werden. Omnibusunternehmen, die vormals nur wenige oder sogar nur eine Linie konzessioniert hatten, fallen dadurch weg. Die Unternehmen, die aktuell nur einen geringen Anteil am ÖPNV im Kreis Gütersloh haben, besitzen i.d.R. eine Konzession für eine Linie im kreisgrenzenüberschreitenden Verkehr. Solche Linien sind im Verantwortungsbereich von Nachbar-Aufgabenträgern des Kreises Gütersloh.

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 3 Konzessionslage und Angebotsumfang im Kreis Gütersloh

Verkehrs- unternehmen	Fahrplan-km im Kreis GT 2015 (gerundet)	Anteil an den ÖPNV- Verkehrs- leistungen im Kreis GT 2015	Gesell- schafter der OWL Verkehr GmbH	Besitz- verhältnisse
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld „Ostwestfalen-Lippe- Bus“	2.736.000	40,0 %	Ja	100 % DB Regio AG
Transdev Ostwestfalen GmbH, Rheda- Wiedenbrück „TWE-Bus“	2.175.000	31,8 %	Ja	100 % Transdev GmbH
Stadtwerke Gütersloh GmbH, Gütersloh	1.400.000	20,5 %	Ja	50,1 % Stadt Gütersloh 49,9 % Stadtwerke Bielefeld GmbH
moBiel GmbH, Bielefeld	411.000	6,0 %	Ja	100 % Stadtwerke Bielefeld GmbH (kommunales Unternehmen der Stadt Bielefeld)
go.on – Ges. für Bus und Schienenverkehr mbH, Bielefeld	32.000	0,5 %	Ja	23 private Omnibusunternehmer aus der Region OWL
Westfalenbus GmbH, Münster	33.000	0,5 %	Nein	100 % DB Regio AG
Josef Kottenstedte GmbH, Ennigerloh	21.000	0,3 %	Nein	Privat
VOS Süd – Verkehrsgemeinschaft Osnabrück Süd, Osnabrück	17.000*	0,2 %	Nein	3 Verkehrsunternehmen
Regionalverkehr Münsterland GmbH	12.000	0,2 %	Nein	Kommunales Unternehmen der Kreise Borken, Coesfeld, Steinfurt, Warendorf; der Städte Münster, Ahlen, Lüdinghausen, Beckum, Sendenhorst, Selm und der Gemeinde Everswinkel

*Linie 461 Vermold – Dissen, km-Angaben geschätzt

Der Nahverkehr im Kreis Gütersloh wird zu jeweils ähnlich großen Anteilen von den Tochterunternehmen der nationalen großen Nahverkehrsanbieter DB Regio AG und Transdev GmbH durchgeführt, die zusammen mehr als zwei Drittel der ÖPNV-Leistungen im Kreis erbringen. Die beiden kommunalen Unternehmen Stadtwerke Gütersloh und moBiel führen zusammen rd. ein Viertel der Leistungen aus. Konzessionierte Linien privater Omnibusunternehmer sind im Kreis derzeit nicht mehr im nennenswerten Umfang erhalten.

Im Bereich des SPNV im Kreis Gütersloh fährt seit dem 14.12.2013 die NordWestBahn GmbH die Linien RB 74 „Sennebahn“ und die RB 75 „Haller Willem“, ebenfalls seit dem 14.12.2013 fährt die Keolis Deutschland GmbH & Co. KG („eurobahn“) die RB 67 „Der Warendorfer“. Bereits seit 10.12.2007 fährt Keolis die RB 69 „Ems-Börde-Bahn“. Die DB Regio AG betreibt weiterhin den RE 6 „Westfalenexpress“ (vgl. Abbildung 12).

Hervorzuheben im Bereich des SPNV ist die Tatsache, dass mit der Fertigstellung des derzeit in der Renovierung befindlichen Bahnhofs Rheda-Wiedenbrück nur noch einer der 14 Bahnhöfe im Kreisgebiet, Isselhorst-Avenwedde, nicht uneingeschränkt barrierefrei ausgebaut ist. Damit ist der Kreis Gütersloh führend in Ostwestfalen-Lippe.

Linienetzplan für den Schienennahverkehr in OWL



Erreichbarkeit der Bahnsteige

- rollstuhlgerichtet
- eingeschränkt rollstuhlgerichtet
- nicht rollstuhlgerichtet
- keine Angabe

Einstieg in den Zug

- RE 6 Höhenunterschied zwischen Bahnsteig und Zug - Einstieg nur mit Hilfsmittel
- FV Bahnhof mit Halt des Fernverkehrs (IC/ICE)

- + Bahnhofsmission
- OWL Gebiet des VVOWL und nph

Stand: Dezember 2016

Abbildung 12 Linienetzplan OWL 2016

2.5.3 Pünktlichkeit / Anschlusssicherheit

Ein ÖPNV/SPNV-Netz, bei dem die Regionalbuslinien auch die Funktion eines Zubringers zum SPNV übernehmen, muss so gestaltet werden, dass der Anschluss für die Fahrgäste sichergestellt ist. Die Fahrpläne sind daher so zu gestalten, dass Verspätungen, die im normalen Tagesverlauf nicht vermeidbar sind, nicht dazu führen, dass der Fahrgast seinen Anschluss verliert. Um die vorhandenen Verspätungen an den Verknüpfungspunkten zu analysieren, kann auf Qualitätserhebungen zurückgegriffen werden, die der VVOWL für den Kreis Gütersloh durchführt.

Im Kreis Gütersloh wird die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge als auch deren Pünktlichkeiten durch Profitester kontrolliert. Diese Stichproben werden jährlich ausgewertet und im Qualitätsbericht Busverkehr Kreis Gütersloh veröffentlicht.

Eine Zusammenfassung aller erhobenen Daten der vergangenen Jahre sind nachfolgend dargestellt. Die Tabelle zeigt die durchschnittliche Ankunftsverspätung der Regionalbuslinien an den vier wichtigsten Bus/Bahn-Verknüpfungspunkten im Kreis Gütersloh sowie die prozentualen Anteile der verspäteten Fahrten mit Verspätungen größer 3 oder 5 Minuten. Die Werte stellen Durchschnittswerte der Jahre 2013 bis 2016 (August) dar.

Tabelle 4 Verspätungen der Regionalbuslinien an den Verknüpfungspunkten

GT ZOB	Durchschnitt
Durchschnittsverspätung in Minuten	1,04
Verspätungen >3	17%
Verspätungen >5	9%

Halle Bahnhof/ZOB	Durchschnitt
Durchschnittsverspätung in Minuten	1,61
Verspätungen >3	24%
Verspätungen >5	11%

Rheda Bahnhof	Durchschnitt
Durchschnittsverspätung in Minuten	0,49
Verspätungen >3	9%
Verspätungen >5	6%

Schloß Holte Bahnhof	Durchschnitt
Durchschnittsverspätung in Minuten	2,04
Verspätungen >3	24%
Verspätungen >5	20%

Ein gut geplanter Fahrplan trägt viel zur Zufriedenheit der Fahrgäste bei, jedoch kann die Einhaltung des Fahrplans durch viele Störungen negativ beeinflusst werden, bspw. durch Baustellen, Staus aufgrund erhöhten Pkw-Aufkommens etc. Auf Grund dessen ist zukünftig über eine Beeinflussung der Ampelanlagen durch die Busse nachzudenken und diese ggf. umzusetzen. Wichtig ist dabei, dass die Ampelanlagen so gesteuert werden, dass Verspätungen von Anfang an vorgebeugt und damit insgesamt minimiert werden.

4. Nahverkehrsplan

2.5.4 Bus-Bahn-Gemeinschaftstarif

Im Kreis Gütersloh gilt aktuell (Stand 2016) der Gemeinschaftstarif „Der Sechser“. Dieser Tarif ist ein Flächenzonentarif, wobei die Zonen – Tarifgebiete genannt – identisch mit den Stadt- bzw. Gemeindegebieten sind. Er gilt in allen Bus-, Stadtbahn- und Eisenbahnlinien aller Verkehrsunternehmen, die in der Stadt Bielefeld und den Kreisen Gütersloh, Herford, Lippe und Minden-Lübbecke Linienverkehre betreiben. Die Festlegung des Ticketangebotes und der Fahrpreise erfolgt in der OWL Verkehr GmbH, an der zzt. 23 Verkehrsunternehmen als Gesellschafter beteiligt sind.

2.5.4.1 Preisbildung im Tarif „Der Sechser“

Die Preisbildung im Tarif „Der Sechser“ erfolgt aus Praktikabilitätsgründen nicht auf der Basis der zurückgelegten Kilometer, denn für eine derartige Preisbildung müssten jeweils die Entfernungen zwischen Start- und Zielhaltestelle gemessen werden. Dies würde bereits bei Fahrten innerhalb des Kreises Gütersloh, in dem rd. 1.500 Haltestellen zu finden sind, zu einem kaum mehr nachvollziehbaren Preisgefüge führen. Stattdessen sind jeweils alle Haltestellen innerhalb des Gebietes einer Stadt oder Gemeinde zu einem Tarifgebiet zusammengefasst. Die Preisbildung fußt im Wesentlichen auf der Bildung dieser Tarifgebiete, der Festlegung von Preisstufen für die zurückgelegten Strecken zwischen den Tarifgebieten und der anschließenden Festlegung von Preisen für diese Preisstufen (zur Tarifsystematik vgl. auch Kap. 3.5.1). Je höher die Preisstufe ausfällt, desto höher ist dabei der Preis für ein Ticket. Fahrten innerhalb eines Tarifgebietes werden immer der Preisstufe 1 (für die im Kreis Gütersloh gelegenen Tarifgebiete als „1GT“ bezeichnet) zugeordnet. Aktuell sind im Tarif „Der Sechser“ 7 Preisstufen sowie die Kurzstrecke vorhanden.

Das Preisstufengefüge zwischen den 13 Städten und Gemeinden des Kreises Gütersloh sowie der unmittelbaren Nachbargemeinden stellt sich aktuell wie in der Tabelle 5 dargestellt dar. Der Einfachheit halber sind dort Fahrpreisbesonderheiten nicht aufgeführt (solche sind bspw. in Abbildung 13 für das Tarifgebiet Rietberg dargestellt).

	Augustdorf	Bad Rothenfelde	Beelen	Bielefeld	Borgholzhausen	Delbrück	Dissen	Gütersloh	Halle (Westf.)	Harsewinkel	Herzebrock-Clarholz	Hövelhof	Langenberg	Lippstadt	Melle-Neuenkirchen	Oelde	Oerlinghausen	Rheda-Wiedenbrück	Rietberg	Sassenberg	Schloß Holte-Stukenbrock	Sperrige	Steinhagen	Verl	Versmold	Wadersloh	Werther (Westf.)
Borgholzhausen	6	2	6	4	1	6	2	4	2	4	5	6	6	7	3	6	5	5	5	4	5	3	4	5	2	7	2
Gütersloh	5	5	4	3	4	4	5	1	3	3	3	4	4	5	5	4	4	2	3	6	3	4	3	3	4	5	4
Halle (Westf.)	5	3	6	3	2	6	3	3	1	4	4	5	5	6	3	6	4	4	4	4	4	3	2	4	3	7	2
Harsewinkel	6	4	3	4	4	6	4	3	4	1	3	5	4	6	6	4	5	4	4	3	5	5	4	4	3	6	5
Herzebrock-Clarholz	6	6	2	5	5	5	6	3	4	3	1	5	4	5	6	3	6	2	4	4	5	6	4	4	4	4	5
Langenberg	7	6	4	5	6	6	6	4	5	4	4	5	1	3	6	3	6	3	3	5	5	6	4	4	5	3	6
Rheda-Wiedenbrück	5	6	3	4	5	4	6	2	4	4	2	4	3	4	6	3	5	1	3	5	4	5	3	3	4	4	4
Rietberg	5	6	5	4	5	4	6	3	4	4	4	4	3	3	6	4	5	3	1	7	4	6	4	3	5	5	4
Schloß Holte-Stukenbrock	2	6	7	3	5	4	6	3	4	5	5	3	5	8	5	5	3	4	4	7	1	5	4	3	5	7	4
Steinhagen	5	4	6	3	4	5	4	3	2	4	4	5	4	6	4	5	4	3	4	5	4	4	1	3	3	6	3
Verl	4	6	6	3	5	4	6	3	4	4	4	3	4	4	5	5	4	3	3	7	3	5	3	1	5	6	4
Versmold	6	3	4	4	2	6	3	4	3	3	4	6	5	6	6	6	5	4	5	3	5	4	3	5	1	7	3
Werther (Westf.)	5	3	7	3	2	5	3	4	2	5	5	5	6	7	3	6	4	4	4	5	4	2	3	4	3	7	1

Preisstufen für direkte Nachbarortsrelationen sind größer und fett dargestellt.
 Rot dargestellte Werte: siehe Erläuterung im Text unter der Tabelle
 Preisstufe jeweils für die kürzeste Verbindung (ohne Umwege) dargestellt.
 Preisstufen des WestfalenTarifes ohne Ergänzung der Kürzel T (für "TeutoOWL") oder M (für "Münsterland/Ruhr-Lippe")

Tabelle 5 Preisstufenfugänge zwischen den Gemeinden im Kreis Gütersloh und den Nachbarkommunen

Würde das Preisstufenfugänge nach der Formel Preisstufe = Anzahl der überschrittenen Gemeindegrenzen +1 aufgebaut, kämen bei den rot eingefärbten Relationen niedrigere Preisstufen zur Anwendung.

4. Nahverkehrsplan

Abbildung 13 verdeutlicht die Festlegung von Preisstufen beispielhaft für das Tarifgebiet Rietberg.

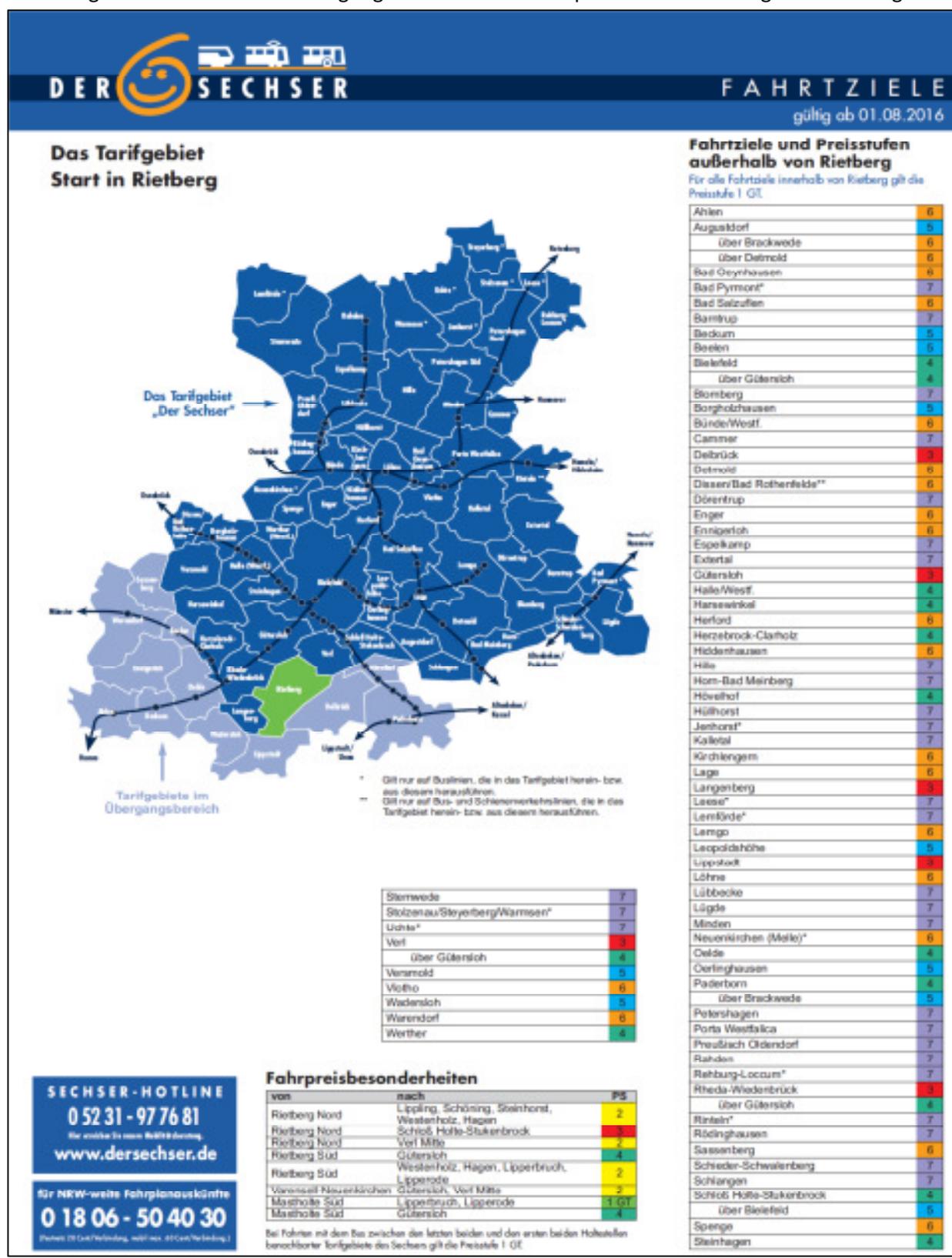


Abbildung 13 Preisstufengefüge für das Tarifgebiet Rietberg (Quelle: www.owlverkehr.de)

Abbildung 14 zeigt einen Ausschnitt aus dem Preistableau.



Preis- stufe	EinzelTicket			4er Ticket		
	Erw.	Kinder ¹⁾	Anschluss	Erw.	Kinder ¹⁾	Anschluss
K MI/HF	1,60	–		–	–	
K LIP		1,10		5,60	4,40	
K GT				5,80		
K BI ⁴⁾						
1 MI/HF	2,30	1,50		8,20		
1 LIP				8,40		
1 GT						
1 BI ⁴⁾						
2	3,60	2,20		12,40	8,80	
3	4,80	2,90		16,20	11,60	
4	6,80	3,90		23,00	15,60	
5	8,40	5,00		28,50	20,00	
6	11,20	6,10	6,40	39,80	24,40	25,60
7 ⁵⁾	12,70	6,60	7,40	43,80	25,80	29,80

Abbildung 14 Ausschnitt aus der Preistabelle „Der Sechser“, Stand August 2016

Neben relationsgebundenen Tickets (Geltungsbereich von Starttarifgebiet A nach Zieltarifgebiet B) gibt es im Gemeinschaftstarif „Der Sechser“ auch Tickets mit netzweiter Geltung. Solche Netze mit Bezug zum Kreis Gütersloh sind aktuell

- Teilnetz „Kreis Gütersloh“
- Teilnetz „Kreis Gütersloh und Stadt Bielefeld“
- Teilnetz „Bielefeld und Umgebung“ (Stadt Bielefeld und alle direkt angrenzenden Städte und Gemeinden)
- Gesamtnetz (Kreise Gütersloh, Herford, Lippe, Minden-Lübbecke und Stadt Bielefeld)

2.5.4.2 Preisentwicklung im Tarif „Der Sechser“

Die Preise für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel sind im Kreis Gütersloh seit der Einführung des Tarifes „Der Sechser“ im Jahr 2000 im Vergleich zu den durchschnittlichen Verbraucherpreisen (hier: Preise für Waren und Dienstleistungen, die von privaten Haushalten zu Konsumzwecken gekauft werden; Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamtes) oder im direkten Vergleich mit den Preisen für Superbenzin stark überproportional gewachsen. Obwohl der Benzinpreis seit dem Jahr 2012 kontinuierlich gesunken ist und im Jahr 2016 wieder auf dem Niveau des Jahres 2006 lag,

4. Nahverkehrsplan

sind die Preise für die Tickets des Tarifes „Der Sechser“ auch nach dem Jahr 2012 kontinuierlich nach oben angepasst worden.

Als Gründe lassen sich hierfür mehrere Faktoren anführen: Im Zuge des demografischen Wandels ist seit einigen Jahren ein Rückgang der Schülerzahlen zu verzeichnen, der sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen wird. Zur Kompensation der Rückgänge bei den Verkaufszahlen der Tickets für die Schülerbeförderung sind in den letzten Jahren deren Preise immer weiter angehoben worden. Gleichzeitig ist das quantitative und qualitative Angebot an Verkehrsleistungen im Kreis Gütersloh in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen, was entsprechende Kosten nach sich gezogen hat. Auch die Lohnkosten im ÖPNV sind gestiegen.

Grundsätzlich haben die durchgeführten Preissteigerungen durchaus eine nachvollziehbare Begründung, indes bergen sie ein Problem: Mittlerweile haben die Preishöhen in einzelnen Segmenten ein so hohes Niveau erreicht, dass die Nachfrage durch Jedermann zu stagnieren oder abzusinken droht. So werden Zeitfahrkarten für den Innerortsbereich (Preisstufe 1GT³) bereits - mit Ausnahme der Stadt Gütersloh - kaum mehr nachgefragt.

Abbildung 15 vergleicht die Entwicklung verschiedener Ticketpreise in der Preisstufe 1GT mit den Entwicklungen von Verbraucherpreisindex und Benzinpreisen, wobei für alle betrachteten Reihen das Jahr 2000 als Ausgangsbasis auf den Wert 100 gesetzt wurde.

³ Für Fahrten innerhalb eines Tarifgebietes / innerhalb einer Stadt oder Gemeinde, die im Kreis Gütersloh liegt.

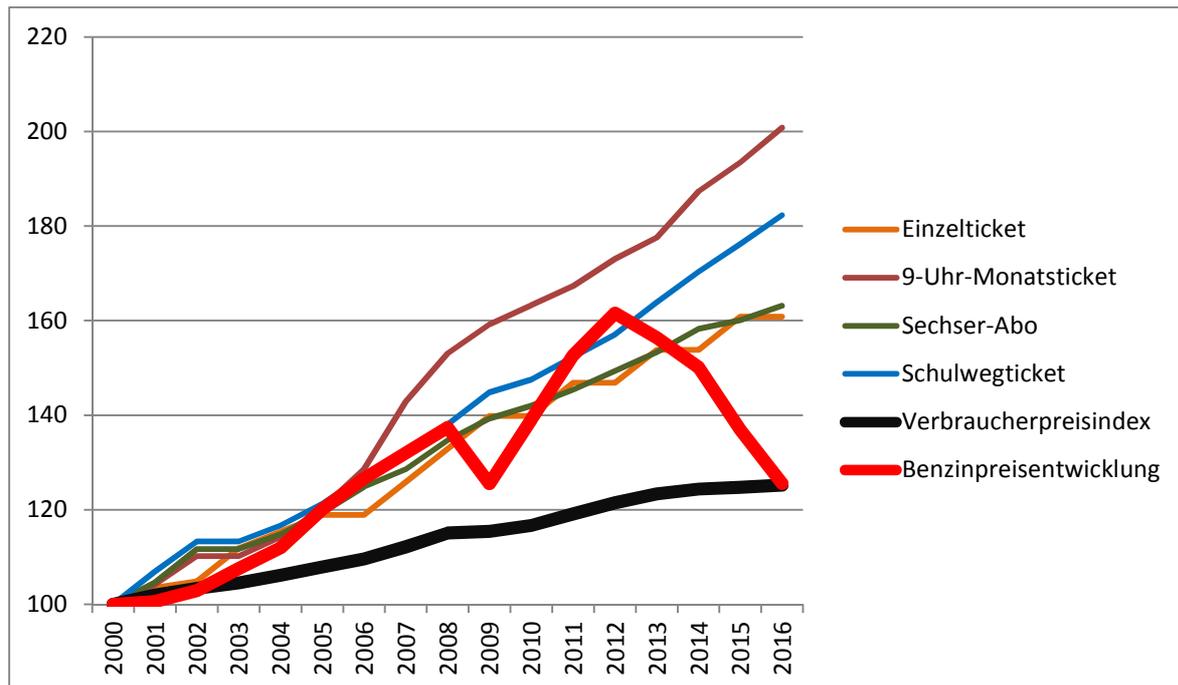


Abbildung 15 Vergleich der Preisentwicklung von Tickets des Sechser (hier Preisstufe 1GT) mit der Entwicklung der Benzinpreise und dem Verbraucherpreisindex

2.6 Grundsätzliche Zielvorgaben

Bei der Aufstellung des NVP bilden viele der im Kapitel 2 dargelegten Grundlagen und Rahmenbedingungen mehr oder weniger fest vorgegebene Zielvorgaben für die konkrete planerische Ausgestaltung des NVP, die in Kapitel 3 vorgenommen wird. Die wichtigsten dieser Zielvorgaben werden nachfolgend stichpunktartig aufgeführt:

- Erhalt, moderate Ausweitung und differenzierter Ausbau des Fahrtangebotes der einzelnen Linien, dabei
 - starkes Fahrten-Angebot auf Linien entlang der Entwicklungsachsen, auf Relationen mit hohem Fahrgastpotenzial (starke Wegebeziehungen zwischen den Städten und Gemeinden, Wege heute insb. mit dem Pkw zurückgelegt),
 - weniger starkes Fahrtenangebot, ggf. als Fahrt nur nach Vorbestellung auf Relationen mit niedrigem Fahrgastpotenzial (schwache Wegebeziehungen zwischen den Städten und Gemeinden)
- Verknüpfung der Buslinien untereinander und mit dem SPNV, dabei
 - Vermeidung paralleler Linienverläufe von Bus- und SPNV-Linien,
 - Etablieren weiterer Buslinien als Zubringer zum SPNV,
 - Sicherstellung hinreichender Umstiegszeiten zwischen den Linien,
 - Ampelbeeinflussung zur Erhöhung der Pünktlichkeit
- Verknüpfung der Buslinien mit anderen Verkehrsmitteln (Pkw, Fahrrad, Fußverkehr, Taxi, Carsharing)
- Barrierefreier Ausbau des ÖPNV, dabei
 - Funktionsgerechte und barrierefreie Gestaltung der Haltestellen

4. Nahverkehrsplan

- Einsatz barrierefreier Fahrzeuge (Niederflur, optische Anzeige und akustische Ansage der Haltestellen)
- lesbare Aushangfahrpläne
- kurze Haltestellendistanzen (Festschreiben der zu bedienenden Haltestellen)
- Erhalt und Weiterentwicklung des Bus-Bahn-Gemeinschaftstarifes mit einheitlichen Beförderungsbedingungen, dabei
 - Vereinfachung des Tarifes,
 - Etablierung marktfähiger Preise,
 - Schaffen großräumiger Geltungsbereiche.

3. Das Konzept

Das Konzept stellt den Kern des NVP dar. Hier wird das öffentliche Verkehrsinteresse durch spezifische Anforderungen an den ÖPNV im Kreis Gütersloh dargestellt und zwar jeweils durch konkrete Aussagen

- zu den Linienbündeln als konzessionsrechtliche und wirtschaftliche Einheiten,
- zur Qualität für jede einzelne Linie,
- zum Leistungsumfang für jede Linie,
- zu den Ausstattungsstandards der Haltestellen,
- zur Ausprägung des anzuwendenden Tarifs.

Das Konzept – sofern es Aussagen zu den Linienverkehren trifft – ist die entscheidende Grundlage für Auswahlentscheidungen der Genehmigungsbehörde im Wettbewerb um Linienbündelgenehmigungen. Darüber hinaus stellt das Konzept die Grundlage für die Inhalte eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages dar.

Auch die Festlegungen zum Tarif sind bei der Entscheidung über die Genehmigung von Linienverkehren zu berücksichtigen und stellen die Grundlage für die Inhalte eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages dar. Sofern der Kreis Gütersloh die Rolle als Erlösverantwortlicher Akteur wahrnimmt (wenn er öffentliche Dienstleistungsaufträge vereinbart hat, bei denen er das Erlösrisiko übernimmt), bestimmen die im NVP festgelegten Ziele sein Agieren in den Gremien der Tarifgemeinschaft.

Die Aussagen zu den Ausstattungsstandards der Haltestellen bieten für die Baulasträger der Haltestellen eine verlässliche Aussage darüber, welche ihrer Haltestellen bereits den Anforderungen entsprechen und welche Haltestellen mit welchen Standards mit Priorität umzugestalten sind. Eine Pflicht zur Umgestaltung der Haltestellen entsteht mit den im NVP getroffenen Aussagen nicht.

3.1 Qualität

Qualität ist im ÖPNV neben der reinen Quantität des Angebots und der Vernetzung mit anderen Linienverkehren ein entscheidendes Kriterium für die Attraktivität des Verkehrsangebotes. Steigende Attraktivität führt zu höheren Fahrgastzahlen, zu steigenden Einnahmen und damit zu einer Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Entscheidend für den Erfolg des Linienverkehrs ist somit auch seine Ausrichtung auf die Ansprüche der Kunden. Diese Ansprüche können – je nach beabsichtigtem Zweck der Nutzung – ganz unterschiedlich ausfallen.

Ziel des Kreises Gütersloh ist, bereits bestehende kundengerechte Leistungen im heutigen ÖPNV-Angebot in seinen qualitativen Ausprägungen auch in Zukunft sicherzustellen und weiter auszubauen. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, legt dieser Nahverkehrsplan neben Aussagen zum rein quantitativen Umfang einzelner Linien auch qualitative Standards für die Erbringung der Verkehrsleistung fest. Damit wird das öffentliche Verkehrsinteresse hinsichtlich der Anforderungen an die angestrebte Qualität der Verkehrsleistung konkretisiert und für jede Linie so eindeutig und ausreichend präzise dargestellt, dass auch im Falle eines Wettbewerbs um Verkehrsleistungen ein notwendiger Vergleich verschiedener Angebote vorgenommen werden kann.

4. Nahverkehrsplan

Die Umsetzung des Konzeptes – sofern es Aussagen zu den Linienverkehren trifft – soll schrittweise jeweils nach dem Ende der bestehenden Linienkonzession (vgl. Kap. 3.2.2) vorgenommen werden. So wird insbesondere hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale von Fahrzeugen (vgl. Kap. 3.1.5) eine Übergangsregelung getroffen, mit der Bestandsfahrzeuge innerhalb der aktuellen bestehenden Konzessionslaufzeiten nicht zwingend nachgerüstet werden müssen.

Bei der Bemessung der notwendigen Qualitätsausprägung der einzelnen Linien ist es sinnvoll, die Verkehrsaufgabe der einzelnen Linien und die damit verbundenen Standards in Produktkategorien zusammenzufassen. Jede Produktkategorie muss bestimmte Standards bezogen auf

- Fahrzeugeinsatz,
- Sauberkeit,
- Pünktlichkeit und Anschlusssicherung sowie
- Personal (u.a. auch Service)

erfüllen, die in Kapitel 3.1.1 für das Grundnetz und in Kapitel 3.1.2 für das Schülernetz näher beschrieben sind.

In Kapitel 3.1.3 sind die Qualitätsstufen „Standardqualität“ und „Toleranzqualität“ dargestellt.

In Kapitel 3.1.5 werden die Standard-Qualitätsmerkmale für Fahrzeuge im Linienverkehr beschrieben. Der Kreis Gütersloh strebt im Sinne der Kunden des ÖPNV und mit Blick auf die gesetzlichen Vorgaben der Barrierefreiheit eine weitest gehende Beibehaltung der bewährten Fahrzeugstandards an; der Anteil der Niederflurfahrzeuge wird dabei auf 100% festgesetzt, Linien des Grundnetzes werden darüber hinaus mit Fahrzeugen bedient, die eine verständlichere Anzeige der nächsten Haltestellen gewährleisten und über WLAN verfügen. Die Fahrzeugstandards sind im Rahmen vertraglicher Vorgaben zu sichern.

In Kapitel 3.1.6, 3.1.7 und 3.1.8 werden die Anforderungen und Bewertungsschemata hinsichtlich Sauberkeit und Pünktlichkeit näher erläutert, die im Falle von Verträgen oder Vereinbarungen mit Verkehrsunternehmen maßgebend werden.

3.1.1 Produktprofile für Linien des Grundnetzes

Auf Basis der differenzierten Anforderungen unterschiedlicher Kundengruppen an den ÖPNV wurden spezifische Produktprofile für die verschiedenen Produkte des Linienverkehrs entwickelt. Diese Produktprofile legen die jeweiligen Standards in Bezug auf die Verkehrsaufgabe, Charakteristik, Betriebszeit, Vertaktung und Qualitätsstufe fest.

Diese Klassifizierung des Angebots bietet verschiedene Vorteile:

Bestimmten Anforderungen werden entsprechende Qualitäten zugeordnet, so dass ein wirtschaftlicher Ressourceneinsatz gewährleistet ist. Die Festsetzung kostenintensiver Qualitätsmerkmale, die das Interesse der Kunden nicht widerspiegeln, wird damit ebenso vermieden, wie andererseits auch eine unzureichende Qualität, die dazu führt, dass Fahrgäste dem ÖPNV den Rücken kehren oder gar nicht erst für den ÖPNV gewonnen werden können.

Das ÖPNV-Angebot wirkt transparenter. Für ÖPNV-NutzerInnen ergeben sich ein Wiedererkennungseffekt und eine Qualitätssicherheit, die beispielsweise für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen außerordentlich wichtig ist.

Für die Unternehmen werden insbesondere in Hinsicht auf den (Genehmigungs- oder Ausschreibungs-) Wettbewerb um Linienbündel klare Qualitätsstrukturen geschaffen, die als Kalkulationsgrundlage dienen.

Die einzelnen Produkte werden nachfolgend tabellarisch dargestellt.

Die regelmäßige Auslastung der Fahrzeuge darf 80 % der zulässigen Fahrzeugkapazität nicht überschreiten. Wird dieser Auslastungsgrad regelmäßig überschritten, muss für die betroffene Fahrt eine andere Fahrzeuggröße oder ein zweites Fahrzeug eingesetzt werden.

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 6 Merkmale verschiedener Produkte des Grundnetzes

Produkt	SchnellBus	RegioBus	StadtBus	OrtsBus	TaxiBus	RegioTaxi
	Schnelle Verbindung zwischen Ortszentren und größeren Ortsteilen ohne SPNV-Anschluss an den nächsten gelegenen Bahnhof und die nächste Mittelstadt	Verbindung der Städte und Gemeinden inkl. der Ortsteile in der Region und Flächenerschließung	Erschließungs- und Verbindungsfunktion innerhalb von Mittelstädten und größeren Grundzentren	Erschließungs- und Verbindungsfunktion innerhalb von Mittelstädten und größeren Grundzentren	Ergänzung des Linienbusverkehrs innerorts durch bedarfsgesteuerte Verkehre	Ergänzung des Linienbusverkehrs durch bedarfs-gesteuerte Verkehre in der Region
	Verkehrsaufgabe					
	Anbindung an zentrale Verknüpfungspunkte von Bus und Bahn					
	Bedienung ausgewählter Haltestellen, einheitliche Linienführung aller Fahrten	Bedienung von allen Haltestellen am Linienweg, einheitliche Linienführung aller Fahrten				Bedienung aller Haltestellen am Linienweg Bedarfsgesteuerte Bedienung: Telefonische Bestellung der Fahrt bis 30 Minuten vor Fahrtantritt
	Charakteristik					
	Einsatz flankierender Maßnahmen (Rendezvous-Haltestelle, Errichtung kundengerechter Haltestellen, Verbesserung der Fahrgastinformation und Produktwerbung, Busbeschleunigungen)					
	Informationsanzeigen (Bildschirm inkl. Linienverlauf im Bus, Anzeigen der nächsten Haltestelle Kostenloses High-speed WLAN für mind. 25 Tage eines Monats (bei m Produkt OrtsBus nicht zwingend) Fahrplandatenmanagementsystem (Echtzeitdatenlieferung an Auskunftssysteme) (sowohl DFI als auch digital (App oder online))					
	Fahrzeugausstattung					
	Möglichst geringer Kraftstoffverbrauch und Emissionsausstoß					
	Anschlussicherheit					
	Nur obligatorische Anschlüsse relevant					
	Qualitätsstufe					
	Standardqualität gem. Kap. 3.1.3.1					
	Pünktlichkeit					
	mind. 95 % gem. Kap. 3.1.8					

3.1.2 Produktprofil „Schülernetz“

Für die Linien des Schülernetzes wird anders als bei den Linien des Grundnetzes kein Linienweg vorgegeben. Die Linien des Schülernetzes werden ausschließlich funktional beschrieben, indem die ÖPNV-Einzugsbereiche für alle Schulen im Kreis Gütersloh definiert werden. Innerhalb des

definierten Einzugsbereiches ist die Beförderung der SchülerInnen zur jeweiligen Schule sicherzustellen. Linienanzahl, Linienführung und Fahrplanzeiten der erforderlichen Fahrten werden unter Einhaltung der Qualitätsvorgaben in Tabelle 7 von den Verkehrsunternehmen festgelegt.

Tabelle 7 Merkmale der Produktkategorie Schülernetz

Linien des Schülernetzes	
Verkehrsaufgabe	- Sicherstellung der Schülerbeförderung in den definierten Einzugsgebieten der jeweiligen Schule (siehe Kapitel 3.3)
Charakteristik	- Bedienung der erforderlichen Haltestellen - eine einheitliche Linienführung aller Fahrten ist nicht erforderlich
Bedienung	- entsprechend den jeweiligen Schulanfangs- und -endzeiten der Schule, zu der die Beförderung sicherzustellen ist. - kein Takt notwendig
Qualitätsvorgaben	siehe Tabelle 8
Qualitätsstufe	Toleranzqualität gemäß Kapitel 3.1.3.2
Pünktlichkeit	mind. 95 % gem. Kap. 3.1.8

Grundlage eines Großteils der qualitativen Vorgaben für die Linien des Schülernetzes ist die Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO) vom 30.04.2007. In der SchfkVO werden für einige die Qualität des Schülerverkehrs beeinflussende Aspekte Grenzwerte definiert, die in Minuten und Metern messbar sind. Sofern die SchfkVO quantifizierbare Aussagen zu Qualitätsaspekten des Schülerverkehrs trifft, werden diese Aussagen als mindestens einzuhaltende Qualitätsvorgaben für das Schülernetz in diesen NVP übernommen (siehe Punkte 1 bis 5 in Tabelle 7).

Darüber hinausgehende Kriterien, die die Qualität des Schülerverkehrs maßgeblich mit beeinflussen, sind durch die Punkte 6 – 11 in Tabelle 8 geregelt. Sofern durch bundes- oder landesgesetzliche Vorgaben eine Regelung getroffen ist, wurde diese Vorgabe als Mindeststandard übernommen (siehe Punkt 7 in Tabelle 8).

Ein wichtiges Qualitätsmerkmal des ÖPNV ist die Bedienungshäufigkeit, dies gilt auch für das Produkt Schülernetz. Reicht für das Hinkommen zur Schule i. d. R. eine Hinfahrt je Linie aus, so ist die Anzahl der notwendigen Fahrten von der Schule zurück i. d. R. von zwei Rahmenbedingungen abhängig; erstens von den Zeiten des regulären Unterrichtsschlusses und zweitens von der Wartezeit zwischen Unterrichtschluss und Abfahrt der Busse.

Werden lange Wartezeiten in Kauf genommen, können verschiedene Schulendzeiten mit derselben Fahrplanfahrt bedient werden, wobei dann für einige Schülerinnen und Schüler Wartezeiten von knapp einer Stunde entstehen. Solch lange Wartezeiten mögen zwar mit den Rahmenvorgaben der SchfkVO in Einklang zu bringen sein, entsprechen jedoch insbesondere bei einem späten Unterrichtschluss ab 15:00 Uhr nicht den Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV.

Werden andererseits bspw. ab der 5. Unterrichtsstunde im direkten Anschluss nach jeder weiteren Schulstunde Rückfahrten im Schülernetz vorgehalten, so entstehen zwar keinerlei Wartezeiten mehr,

4. Nahverkehrsplan

der Aufwand ist wegen des enormen Fahrtenumfangs von über fünf möglichen Rückfahrten je Tag, Linie und Schulstandort nicht mehr zu finanzieren und steht auch nicht mehr im Einklang mit den Notwendigkeiten, denn Schulen haben i. d. R. nicht nach jeder Schulstunde regulär Unterrichtschluss. Ein solch umfangreiches Angebot würde zudem die Auslastung der eingesetzten Busse teilweise auf ein Minimum absenken. Dies ist nicht nur aus finanziellen Erwägungen zu vermeiden, sondern auch mit den Bestrebungen des Kreises Gütersloh, den Klimaschutz voranzutreiben, nicht vereinbar.

In Erwägung der oben skizzierten Bandbreiten des möglichen Fahrtenumfangs wird als Qualitätsmerkmal des Schülernetzes ein kreisweit geltender Fahrtenumfang für jede Schule von einer Hinfahrt und drei Rückfahrten je Tag festgelegt (vgl. Punkt 9a in Tabelle 8). Befinden sich mehrere Schulen an einem Standort liegt es im Interesse des Kreises Gütersloh als Aufgabenträger des ÖPNV, dass sich jeweils die Grundschulen einerseits und die weiterführenden Schulen andererseits hinsichtlich ihrer Schulanfangs- und -endzeiten so abstimmen, dass eine gemeinsame Beförderung von Schülerinnen und Schülern der entsprechenden Schulen erfolgen kann.

Tabelle 8 Qualitative Vorgaben für die Linien des Schülernetzes

	Qualitätsmerkmal	Ausprägung
1	Entfernung, ab der eine Beförderung im ÖPNV stattfinden soll	Es gelten die Vorgaben der SchfkVO (Primarstufe: ab 2 km Schulweg; Sekundarstufe I: ab 3,5 km Schulweg; Sekundarstufe II: ab 5 km Schulweg).
2	Fußwegentfernungen (Wohnung – Haltestelle und Haltestelle – Schule)	Es gelten die Vorgaben der SchfkVO (Primarstufe: nicht mehr als 1,0 km; übrige Stufen: nicht mehr als 2,0 km). Dabei sind die Vorgaben wie in 2a und 2b dargestellt zu berücksichtigen.
2a	Max. Entfernung zwischen Ausstiegs-Haltestelle und Schule	Der Fußweg zwischen Haltestelle und Schultor sollte nur in Ausnahmefällen länger als 250m sein.
2b	Max. Entfernung zwischen Wohnung und Einstiegs-Haltestelle	Der Fußweg zwischen Wohnung und Haltestelle kann unter Beachtung der in 2 genannten Maximallänge und der Entfernung in 2a annähernd dieser Maximallänge entsprechen.
3	Max. Dauer des ges. Schulwegs (Hin- u. Rückweg)	Es gelten die Vorgaben der SchfkVO (Primarstufe: nicht mehr als eine Stunde; übrige Stufen: nicht mehr als 3 Stunden).
4	Max. Zeit, die zwischen Busankunft und Unterrichtsbeginn bzw. -ende vergehen darf	Es gelten die Vorgaben der SchfkVO (Primarstufe: nicht mehr als 45 Minuten; übrige Stufen: keine Vorgaben).
5	Startzeit des Schulweges	Es gelten die Vorgaben der SchfkVO (Überwiegend nicht vor 06:00 Uhr).
6	Zahl der maximalen Umsteigevorgänge	In einem Linienbündel sollten nicht mehr als 2 Umsteigevorgänge zwischen ÖPNV- und/oder SPNV-Verbindungen nötig sein.
7	Beschränkung der gesetzlich zulässigen Sitz- und Stehplatzkapazitäten	Max. 85 % der zulässigen Fahrzeug-Kapazität Keine weiteren Einschränkungen der gesetzlichen Vorgaben (StVZO) Weitere Einschränkungen nur als freiwilliges Qualitätsmerkmal der VU
8	Sitzplatzgarantie	Keine Sitzplatzgarantie
9a	Schulstunden, zu denen eine Beförderung im ÖPNV sicherzustellen ist	Umfang: eine Hinfahrt, drei Rückfahrten je Schultag Zeitlagen: gem. Absprache mit den Schulträgern
9b	Beförderung von Schülern zu einem Standort mit mehreren Schultypen	Bei mehreren Schulen an einem Schulstandort erfolgen die Fahrten jeweils für alle Schulen gemeinsam. Für Grundschulen können vom v. g. Grundsatz abweichende Fahrten vorgesehen werden, weil insbesondere Fahrten nach den ersten beiden Grundschulendzeiten (i. d. R. nach der 4. und 5. Unterrichtsstunde) für weiterführende Schulen nicht notwendig bzw. nutzbar sein können.
10	ÖPNV-Einzugsbereiche der Schulen des selben Schultyps	Keine Vorgaben der SchfkVO: Die Einzugsbereiche der Schulen im Kreis Gütersloh werden funktional gefasst. Die Bedingungen werden in Kap. 3.3 unter der Überschrift „Schülernetz“ dargestellt.
11	Flexible Anpassung der Fahrpläne bei Änderung der Stundenpläne	Bereitschaft zur Anpassung von Fahrplänen ist notwendig.

4. Nahverkehrsplan

3.1.3 Qualitätsstufen für die ÖPNV-Produkte

Die im ÖPNV eingesetzten Produkte werden in zwei Qualitätsstufen unterteilt. Diese Qualitätsstufen werden durch Aussagen zu Fahrzeugmerkmalen, Sauberkeit und Personalstandards definiert. Um der jeweiligen Qualitätsstufe zugeordnet zu werden, müssen die ÖPNV-Produkte die wesentlichen Qualitätsmerkmale der Qualitätsstufe erfüllen.

3.1.3.1 Qualitätsstufe Standardqualität

Produkte dieser Qualitätsstufe entsprechen dem derzeitigen Standard im Kreis Gütersloh und genügen den üblichen Ansprüchen an Ausstattung und Fahrkomfort.

Haltestellenabstände

Die Linien sind so konzipieren, dass die in Kap. 3.1.4 aufgeführten Anforderungen an die Haltestellenabstände für die Linien des Grundnetzes eingehalten werden.

Fahrzeugmerkmale

Es ist ein Niederfluranteil von 100% zu gewährleisten (sog. „Low-Entry“-Fahrzeuge sind ebenso möglich).

Die technische Kompatibilität der Lichtsignalbeeinflussung der Ampelanlagen im Kreisgebiet (soweit diese eingeführt wurde oder absehbar eingeführt wird) muss gewährleistet sein ebenso wie das Bereitstellen der IST-Daten über Fahrgastinformationssysteme.

Kostenloses WLAN für Fahrgäste ist zu gewährleisten.

Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge sind nicht älter als 10 Jahre, es muss ein barrierefreier Zugang möglich sein.

Die Fahrzeuge verfügen über mindestens alle in Kap. 3.1.5 aufgeführten Standard-Qualitätsmerkmale. Als geeignete optische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle ist ein Flachbildschirm mit Anzeige der nächsten vier Haltestellen vorzusehen.

Die Sitzplatzverfügbarkeit in der HVZ darf für Fahrgäste mit mehr als 20-minütiger Fahrzeit bei allen Fahrten einer Linie 80% nicht unterschreiten. Ist diese Verfügbarkeit mit regelmäßiger Häufigkeit nicht erfüllbar, sind Fahrzeuge mit höherer Sitzplatzkapazität oder Verstärkerfahrzeuge einzusetzen.

Sauberkeit/Vandalismus- und Abnutzungsschäden

Die Sauberkeit wird anhand der in Kap. 3.1.6 sowie Vandalismus und Abnutzungsschäden der in Kap. 3.1.7 beschriebenen Definitionen und Methoden ermittelt. Der so ermittelte Grad für Linien mit Standardqualität liegt bei **mindestens 90 %**.

3.1.3.2 Qualitätsstufe Toleranzqualität

Dieser Qualitätsstandard wird für Produkte spezifiziert, deren Anforderungen an Qualität und Fahrkomfort geringfügig unter den Standardanforderungen liegen. Diese werden lediglich im Schüler- und Zubringerverkehr sowie als Verstärkerfahrzeuge in Hauptverkehrszeiten zur Entlastung überbesetzter Fahrten eingesetzt.

Haltestellenabstände

Die Linien sind so konzipieren, dass die in Kap. 3.1.4 aufgeführten Anforderungen an die Haltestellenabstände für die Linien des Schülernetzes eingehalten werden.

Fahrzeugmerkmale

Es ist ein Niederfluranteil von 100% zu gewährleisten (sog. „Low-Entry“-Fahrzeuge sind ebenso möglich).

Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge sind nicht älter als 15 Jahre, es muss ein barrierefreier Zugang möglich sein.

Die Fahrzeuge verfügen über mindestens alle in Kap. 3.1.5 aufgeführten Standard-Qualitätsmerkmale.

Die Kapazität der Fahrzeuge ist so zu planen, dass max. 85% der für den Linienverkehr zugelassenen Fahrgastzahl (Sitz- und Stehplätze; kfm. gerundet) erreicht werden.

Sauberkeit/Vandalismus- und Abnutzungsschäden

Die Sauberkeit wird anhand der in Kap. 3.1.6 sowie Vandalismus und Abnutzungsschäden der in Kap. 3.1.7 beschriebenen Definitionen und Methoden ermittelt. Der so ermittelte Grad für Linien mit Toleranzqualität liegt bei **mindestens 80 %**.

3.1.3.3 Personalstandard für beide Qualitätsstufen

Das Fahrpersonal hat durch die Fahrgastbeförderung regelmäßig Kontakt zum Fahrgast und ist für diesen Ansprechpartner in Fragen des ÖPNV. Das eingesetzte Fahrpersonal hat daher

- über gute Deutschkenntnisse zu verfügen,
- stets hilfsbereit zu sein sowie besonnen und kundenorientiert zu handeln,
- fortlaufend geschult zu werden (Netz- und Ortskenntnisse, Tarifkenntnisse, Fahrbetrieb/Verhalten im Verkehr, Kommunikation mit dem Kunden, situationsabhängiges, eigenverantwortliches Verhalten zum Nutzen der Kunden),
- ein gepflegtes äußeres Erscheinungsbild zu besitzen.

Das Fahrpersonal hat neben der reinen Fahrgastbeförderung folgende Aufgaben:

- Prüfung der Fahrausweise zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen
- Verkauf von Fahrausweisen im Bus
- Aufrechterhaltung der Ordnung im Bus und Schutz der Reisenden sowie ihres Eigentums

4. Nahverkehrsplan

Bei Störungen sind die Fahrgäste umgehend zu informieren und auf alternative Fahrtrmöglichkeiten hinzuweisen.

Die materielle Ausstattung des Personals muss sicherstellen, dass die betrieblichen und die Fahrgastbetreuungsaufgaben in vollem Umfang jederzeit gewährleistet sind. Bestandteile der notwendigen Ausstattung des Fahrpersonals sind insbesondere auch

- Mobiltelefon oder Funkgerät sowie
- Unterlagen zur Fahrgastinformation (Tarifbestimmungen etc.).

Die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen erfolgt nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge.

3.1.4 Haltestellenabstände

Die Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle ist insbesondere – jedoch nicht nur – für mobilitätseingeschränkte Personen ein wichtiges Qualitätskriterium. Möglichst nah zur Wohnung oder zum Zielort soll die Haltestelle liegen, so dass der Weg, der noch zu Fuß zurückgelegt werden muss, möglichst kurz ist. Um jedoch allen Wünschen gerecht zu werden, müssten die Abstände gering ausfallen. Demgegenüber steht der Wunsch vieler Fahrgäste, schnell ans Ziel gebracht zu werden. Doch jeder Zwischenhalt verlängert die Fahrzeit: abbremesen, Tür öffnen und schließen, Fahrzeug absenken, ggf. Rampe ausfahren/einfahren, Fahrscheine verkaufen, wieder anfahren. All diese (möglicherweise) notwendigen Schritte je Haltepunkt kosten Fahrzeit. Ist der Haltestellenabstand gering, so steigen an vielen Haltestellen wenige Fahrgäste ein, der Bus muss aber dennoch jedes Mal anhalten. Ist der Haltestellenabstand sehr groß, so konzentrieren sich zwar viele Fahrgäste auf wenige Haltestellen, es besteht jedoch die Gefahr, Fahrgäste, die keine weiten Wege gehen können, auszugrenzen. Es muss also ein Zwischenweg gefunden werden. Zu beachten ist aber auch, dass Regionallinien die einzelnen Städte und Gemeinden und deren Ortsteile nur begrenzt erschließen können. Wesentliche Funktion der Regionallinien ist die Verbindung der Ortsteile, jedoch nicht die Erschließung der Orte, dies würde die Fahrzeiten extrem verlängern. Längere Wege zu den Haltestellen sind also dann notwendig, wenn die Linienführung eine bessere Erschließung nicht zulässt.

Ein weiteres Problem tritt speziell im Schülernetz auf. Insbesondere in den Außenbereichen liegen die Wohnorte der Schüler oft hunderte Meter voneinander entfernt. Entsprechend weit sind die Haltestellenabstände. Aufgrund der geringen Einwohnerdichte ist die Infrastruktur vor Ort nicht oder nur sehr unzureichend vorhanden. Die Haltestellen stehen oftmals an stark befahrenen Straßen, einen gesicherten Fußweg oder Aufstellplatz weisen diese nicht oder nur selten auf.

Haltestellenabstände bei den Linien des Grundnetzes

Die Haltestellenabstände bei den Linien des Grundnetzes müssen demnach so gewählt werden, dass die Wege nicht zu lang sind, die Busse aber auch nicht zu oft halten müssen. Daher sollte der Abstand zwischen zwei Haltestellen innerorts nicht mehr als 500 m betragen (im Stadtverkehr Gütersloh sind Werte um 250 m anzustreben), außerorts nicht mehr als 1.000 m. Da die Haltestellenmasten an einem sicheren Ort stehen sollten, kann die Entfernung zwischen den Masten auch etwas variieren.

Haltestellenabstände bei den Linien des Schülernetzes

Im Schülernetz gilt, dass die Schüler möglichst gefahrlos die nächste Haltestelle erreichen können. Daher ist stets eine Einzelfallbetrachtung notwendig, um über einen geeigneten Haltepunkt entscheiden zu können. Die Schülerfahrkostenverordnung legt Fußwege von bis zu 1.000 oder 2.000 m zwischen Wohnung und nächster Haltestelle fest (vgl. Nr. 2b in Tabelle 7), die einem Schüler zugemutet werden können. Der Kreis Gütersloh versucht jedoch, dass diese Grenzen nicht ausgereizt werden müssen. Dennoch kann es, wenn es baulich oder fahrtechnisch nicht oder nicht wirtschaftlich möglich ist, in Ausnahmefällen zu Überschreitungen dieser Entfernungen kommen.

3.1.5 Standard-Qualitätsmerkmale von Fahrzeugen

Die nachfolgenden Mindestausstattungsmerkmale werden als Standardausstattung festgelegt:

- Außenfahrgeräusche von maximal 80 dB(A), bei Schaltgetrieben von maximal 83 dB(A); nach DIN ISO 362 und DIN ISO 5130.
- Umweltstandard: Euro VI (Standardqualität), EEV-Standard (Toleranzqualität).
- Mindestens eine doppelbreite Tür (lichte Durchgangsbreite 1250 mm +/-50 mm) bei Fahrzeugen mit über 10m Gesamtlänge.
- Der Bus muss absenkbar sein („Kneeling“).
- Einstiege von maximal 320 mm Einstiegshöhe plus 20 mm Toleranz und bei abgesenkten Fahrzeug („Kneeling“) eine Einstiegshöhe von max. 270 mm.
- Vollmatrixanzeigen
 - mit Angabe der Liniennummer am Bug, Heck, linker und rechter Fahrzeugseite,
 - mit Angabe des Fahrtziels am Bug,
 - mit Angabe des Streckenverlaufs an der rechten Fahrzeugseite,
 - ausreichend hoher Kontrast, möglichst durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (bei Neufahrzeugen zwingend), sodass die Schrift auch von Benutzern mit eingeschränkten Sehfähigkeiten erkannt werden kann
- Lautsprecher in Einstiegsnähe zur Linien- und Zielansage.
- Geeignete optische und akustische (automatische bzw. manuelle) Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle.
- Optische Anzeige(n): „Wagen hält“ mit akustischem Signal, bei erstmaligem Drücken einer Haltewunschtaaste (bei TFT-Monitoren muss die Anzeige blinkend oder dauerhaft im Monitor zu sehen sein).
- Liniengerechte Einzelbestuhlung mit ausreichenden Festhaltungsmöglichkeiten (Regelsitzabstand => 720 mm) [bei Kleinbussen ggf. geringerer Sitzabstand].
- Haltewunschtaasten sind in ausreichender Anzahl (mind. 1 je 4 Sitzplätze) und so, dass sie möglichst von allen Plätzen erreichbar sind, anzubringen. Dies gilt insbesondere auch an der Abstellfläche für Rollstühle und den Sitzplätzen für Behinderte. Bei der Anbringung ist die Höhe so gewählt zu wählen, dass die Tasten auch von kleineren Personen gut erreicht werden können (d.h. ca. 1,20 m über Fußboden). Eine auffällige Farbe sorgt für bessere Erkennbarkeit. Im Bereich des Rollstuhlbenutzerplatzes ist eine Betätigungseinrichtung kontrastierend zur Umgebung vorzusehen, die mit der Handfläche bedienbar ist. Sie hat eine aktive Fläche von mindestens 25 cm² zu besitzen, in einer Höhe von ca. 85 cm über dem

4. Nahverkehrsplan

Wagenfußboden angebracht und mit einem Rollstuhlpiktogramm gekennzeichnet werden. Diese Taste muss dem Fahrer zusätzlich den Wunsch übermitteln, dass die Rampe ausgeklappt werden soll (ggf. separate Stopp-Taste). An der Außenseite der 2. Tür muss eine Taste mit Rollstuhlpiktogramm angebracht sein, die dem Fahrer signalisiert, dass der Bus abgesenkt und die Rampe ggf. ausgeklappt werden muss. Die Taste muss mit dem Rollstuhlpiktogramm gekennzeichnet sein und für Rollstuhlfahrer gut erreichbar sein. Alle Tasten müssen zudem mit Braille-Schrift tastbar beschriftet sein.

- Ein Teil der Sitzplätze (ohne Klapp- und Notsitze) muss stufenlos erreichbar sein.
- Versetzt angeordnete, senkrechte Haltestangen an jeder zweiten Fahrgastreihe oder Haltegriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen [bei Kleinbussen entbehrlich].
- Waagerechte Haltestangen mit ausreichender Zahl von Halteschlaufen, im Niederflurteil auch im Bereich der Türen [bei Kleinbussen entbehrlich].
- Eine Abstellfläche mit rutschhemmenden Belag für Rollstühle/Kinderwagen in Omnibussen $\geq 10\text{m}$ von mindestens $900 \times 2000 \text{ mm}$). Für Rollstuhlfahrer muss eine Rangierfläche von $1500 \text{ mm} \times 1500 \text{ mm}$ zur Verfügung stehen. An der Abstellfläche müssen geeignete Gurte, Befestigungen o.ä. für Rollstühle und E-Scooter angebracht sein.
- Im Mehrzweckbereich müssen Notsitze (Klappsitze) vorhanden sein.
- Mindestens eine fahrzeuggebundene, manuelle Einstieghilfe mit der technisch höchstmöglichen Tragkraft, nach Möglichkeit mind. 400kg .
- Fahrzeugbodenverlauf-Gestaltung ohne Querstufen im Bereich zwischen 1. und 2. Tür [bei Kleinbussen entbehrlich].
- Elektronischer Fahrscheindrucker mit integriertem Terminal zur Gültigkeits-Prüfung von eTickets auf Basis der VDV-Kernapplikation.
- Fahrscheinentwerter.
- Abfalleimer.
- A2 Info-Rahmen.
- Klimaanlage für Fahrerplatz und Fahrgastraum.
- Zwei Klappfenster im Heckbereich und zwei Klappfenster im vorderen Fahrgastraum, abschließbar (zur Belüftung des Fahrgastraumes bei Ausfall der Klimaanlage).

3.1.6 Definition und Messung der Sauberkeit

Die Sauberkeit der Fahrzeuge ist wesentlich für die Akzeptanz und das Image des ÖPNV. Stark verschmutzte Fahrzeuge im Innenraum und gerade im Sitzbereich sind für den Fahrgast eine Zumutung und fördern nicht die Bereitschaft zur wiederholten Nutzung des ÖPNV. Darüber hinaus ist für die Außenwirkung des ÖPNV auch ein äußerlich sauberes Erscheinungsbild der Fahrzeuge nicht zu unterschätzen.

Der Kreis Gütersloh hat sich das Ziel gesetzt, hinsichtlich der Sauberkeit ansprechende Linienverkehre zu etablieren. Im Falle von Verträgen oder Vereinbarungen mit Verkehrsunternehmen ist daher die nachfolgende Definition von Sauberkeit sowie deren Bewertungsschema maßgebend:

Ziel ist es, für das subjektiv wahrgenommene Merkmal »Sauberkeit« ein objektives Messverfahren anzuwenden. Um ein höchstmögliches Maß an Objektivität zu erreichen, ist es erforderlich, alle

Elemente eines Fahrzeuges, die getrennt voneinander betrachtet werden, spezifisch zu bewerten und in der Summe zu einem objektiven »Sauberkeitsergebnis« des Gesamten zusammenzuführen.

Zur Ermittlung der Sauberkeit ist folgendes Verfahren vorgesehen:

1. Folgende Elemente des Fahrzeuges, die getrennt voneinander zu bewerten sind, werden durch Sichtkontrollen erfasst: Scheiben, Sitze, Fußboden, Seitenwände, Karosserie und der Gesamteindruck.
2. Jedes Element, mit Ausnahme des Gesamteindrucks und der Seitenwände, hat einen maximalen Punktwert von Zweihundert. Die beiden genannten Elemente fließen nur einfach, also mit je 100 Punkten, in die Berechnungen ein.
 - Scheiben 200
 - Sitze 200
 - Fußboden 200
 - Seitenwände 100
 - Karosserie 200
 - Gesamteindruck 100

Daraus wird je Element eine Summe gebildet, um die Gewichtung je Element auch in der Auswertung beizubehalten und die Ergebnisse der einzelnen Elemente getrennt zu betrachten.

Schlechtleistungen werden besser erkannt und können gezielter verbessert werden.

Für die Bewertung der Sauberkeit jedes einzelnen Elementes existieren drei Abstufungen mit folgenden Prozentwerten:

- Sauber, minimale Verschmutzungen: 100% der maximal erreichbaren Punktzahl
- Leichte Verschmutzungen: 70% der maximal erreichbaren Punktzahl
- Starke Verschmutzungen: 0% der maximal erreichbaren Punktzahl

Die auf dieser Basis vor Ort ermittelten Punkte für die einzelnen Elemente ergeben in der Summe den IST- Wert der Sauberkeit eines Fahrzeuges. Bei einer beispielsweise 90-prozentigen Sauberkeitsanforderung, werden erreichte Werte <90% pönalisiert.

Anhand der nachfolgenden Tabelle 9 wird das Vorgehen zur Auswertung visualisiert. Pro Jahr werden mehrere Erhebungen durchgeführt und die Ergebnisse aufaddiert. Die Bewertung je Element erfolgt in drei Stufen: (fast) sauber, leicht verschmutzt oder stark verschmutzt. Die Summe aller Bewertungen ergibt die Prozentbewertung an, die für die Pönalen relevant ist. In der nachfolgenden Tabelle liegt die erreichte Punktzahl bei 690, also bei 69%.

Tabelle 9 Beispielrechnung zur Ermittlung des Sauberkeitsgrades für ein Fahrzeug

Element	Max. Punktzahl/ Gewichtung	Sauber (100%)	Leicht verschmutzt (70%)	Stark verschmutzt (0%)	Bewertung/ Punkte
Fenster	200		x		140
Sitze, Griffe, Stangen	200		x		140
Fußboden	200	x			200
Seitenwände	100				0
Decke				x	

4. Nahverkehrsplan

Karosserie	200	x	140
Gesamteindruck	100	x	70
Summe	1.000		690

3.1.7 Definition von Vandalismus und Abnutzungsschäden

Folgende Elemente des Fahrzeuges, die getrennt voneinander zu bewerten sind, werden durch Sichtkontrollen erfasst: Fenster inkl. Fensterrahmen und Gummierung, Sitze (einschließlich Haltegriffe und -stangen), Fußboden, Seitenwände (Decke und Seitenwände bis Boden inkl. etwaiger Kanten, Abdeckungen, Türen etc.; ohne Fenster und Fensterrahmen), Gesamteindruck.

Jedem Element wird der folgende spezifische Punktwert, der gemäß der Priorität aus Kundensicht gewichtet ist, für den optimalen Zustand (optimal = keine oder sehr geringe Beschädigungen) zugeordnet:

- Fenster 200
- Sitze, Griffe/Stangen 200
- Fußboden 200
- Seitenwände 100
- Gesamteindruck 100

Die Summe aller Punkte ergibt den maximal zu erreichenden Wert 1.000 für den Vandalismus-/Beschädigungszustand des Fahrzeugs.

Für die Bewertung jeder einzelner Elemente existieren drei Abstufungen mit folgenden Prozentwerten:

- max. kleinere Schäden/Abnutzung: 100 Punkte
- mäßige Abnutzung/Schäden: 70 Punkte
- starke Beschädigungen: 0 Punkte

Als Schäden werden gewertet: defekte Haltegriffe, sog. „Scratching“ an Wänden, Sitzen oder Fenstern, Aufkleber, Bemalungen (z.B. mittels Edding), aufgeschlitzte oder stark abgenutzte Polster, Kaugummi auf z.B. Polster/Boden/Wänden, Beschädigungen an Einrichtungen, Türen und Karosserie, deutliche Roststellen, abgeplatzter Lack.

Die auf dieser Basis vor Ort ermittelten Punkte für die einzelnen Elemente ergeben in der Summe den IST-Wert des Fahrzeugzustandes. Bei einer beispielsweise 90-prozentigen Zustandsanforderung muss in diesem Fall mindestens der durchschnittliche Wert 900 Punkte über alle überprüften Fahrzeuge erreicht werden.

3.1.8 Definition der Pünktlichkeit

Das Verkehrsunternehmen verspricht im Fahrplan Abfahrt- und Ankunftszeiten. Der Fahrgast erwartet, dass die ausgewiesenen Zeiten eingehalten werden. Er rechnet auch damit, dass er seinen Anschluss erreicht! Insbesondere bei kurzen, d. h. attraktiven Übergängen zur Anschlusslinie kann dies zu einem großen Problem werden.

In der Praxis lassen sich jedoch auch bei sorgfältiger Produktplanung Verspätungen nicht völlig ausschließen. Neben unvorhersehbaren Störungsfällen beim Betrieb gibt es fahrgast- und fremdbedingte Einflüsse, die zu kleineren oder größeren Verspätungen führen.

Für die Festlegung eines realistischen und aus Produktionssicht finanzierbaren Pünktlichkeitsstandards ist auch diesen Praxisbedingungen Rechnung zu tragen.

Der Kreis Gütersloh hat sich das Ziel gesetzt, hinsichtlich der Pünktlichkeit zuverlässige Linienverkehre zu etablieren. Im Falle von Verträgen oder Vereinbarungen mit Verkehrsunternehmen ist daher die nachfolgende Definition von Pünktlichkeit maßgebend:

Die Verbindung der relevanten Kundenanforderungen

- rechtzeitig am Ziel sowie
- rechtzeitig an der Umsteigehaltestelle bzw. an der Schule / am Arbeitsplatz

mit den vorgenannten Praxisbedingungen erfolgt über eine neue Definition für Pünktlichkeit. Sie gibt Antwort auf die Frage: Welche max. Verspätung kann (noch) akzeptiert werden? Die Antwort und die grundlegende Definition für einen anzustrebenden Standard lautet: Abhängig von der Taktdichte können Verspätungen von bis zu 5 Minuten bei Fahrten, die keine Anschlüsse zu gewährleisten haben, in Kauf genommen werden.

Die maximale Verspätung bei Ankünften an Verknüpfungspunkten und Schulen ist so zu bemessen, dass die vorhandenen (wichtigen) Anschlüsse erreicht werden bzw. ein rechtzeitiges Erreichen der Schule noch möglich ist. Dabei muss die festgelegte Umstiegszeit je Bahnhof/ZOB berücksichtigt werden.

Die Pünktlichkeit wird an den in den Linienkonzepten für jede Linie festgelegten Kontrollpunkten durch Messung der Ankunfts- und Abfahrtszeit (in Minuten) erhoben.

Eine Betriebsstörung im Sinne einer Unpünktlichkeit liegt dann vor, wenn die Abfahrt von einem der Kontrollpunkte zu früh oder die Ankunft um mehr als die festgelegte Wegezeit (d. h. der Zeit, die ein Fahrgast zwischen Ausstieg aus dem Bus und Einstieg in das Anschlussverkehrsmittel benötigt) verspätet ist.

Die Wegezeiten sind besonders bei Linien, die Anschlüsse an Züge oder andere Busse haben, wichtig und sind in den Fahrplänen entsprechend zu berücksichtigen. Zumeist liegen diese Wegezeiten zwischen drei und fünf Minuten, bei einigen Linien wird die festgelegte Zeit momentan noch unterschritten. Bei zukünftigen Fahrplangestaltungen muss daher die festgelegte mittlere Wegezeit Berücksichtigung finden.

Der Pünktlichkeitsgrad

Der Pünktlichkeitsgrad ist das Verhältnis aller pünktlichen Fahrten zu allen verkehrenden Fahrten mal 100 in %.

Hierbei werden je Richtung alle verkehrenden Busse der gleichen Linie am Kontrollpunkt betrachtet.

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 10 Einzuplanende Wegezeiten für den Umstieg an Verknüpfungspunkten

Kontrollpunkt	zurückzulegender Weg	festgelegte mittlere Wegezeit (in Minuten)
Bielefeld, Hauptbahnhof*	zwischen Bus und Bus	3
	zwischen Bus und Zug	4
Bielefeld, Jahnplatz*	zwischen Bus und Bus	3
Bielefeld-Schildesche, Stadtbahn*	zwischen Bus und Bus	1
Bielefeld-Sennestadt, Sennestadthaus*	zwischen Bus und Bus	3
Bielefeld-Brackwede, Kirche*	zwischen Bus und Stadtbahn	3
Borgholzhausen, Bahnhof	zwischen Bus und Zug	1
Clarholz, Bahnhof	zwischen Bus und Zug	4
Gütersloh, ZOB	zwischen Bus und Bus	3
	zwischen Bus und Zug	6
Halle, Bahnhof/ZOB	zwischen Bus und Bus	2
	zwischen Bus und Zug	5
Herzebrock, Bahnhof	zwischen Bus und Zug	3
Hövelhof, Bahnhof*	zwischen Bus und Zug	4
Lippstadt, Bahnhof*	zwischen Bus und Bus	3
	zwischen Bus und Zug	5
Rheda, Bahnhof	zwischen Bus und Bus	2
	zwischen Bus und Zug	5
Rietberg, ZOB	zwischen Bus und Bus	3
Sassenberg, Rathaus*	zwischen Bus und Bus	2
Schloß Holte, Bahnhof	zwischen Bus und Zug	3
	zwischen Bus und Bus	2
Schloß Holte, Kühler Grund	zwischen Bus und Bus	1
Steinhagen, Bahnhof Bielefelder Straße	zwischen Bus und Zug	2
Verl, Bahnhof	zwischen Bus und Bus	2
Versmold, Bahnhof (ZOB)	zwischen Bus und Bus	2
Werther, ZOB	zwischen Bus und Bus	1
alle relevanten Haltestellen vor Schulen	zwischen Bus und Schule	5

* Aus Sicht des Kreises Gütersloh erforderliche und empfohlene Mindest-Wegezeiten. Die hier zuständigen Aufgabenträger können anderen Zeiten zulassen. Es sind die jeweiligen Nahverkehrspläne zu beachten.

3.2 Das Linienbündelungskonzept

Mit dem 3. Nahverkehrsplan 2007 wurden erstmalig Linienbündel gebildet. Viel Wert wurde darauf gelegt, dass der Zuschnitt jedes Bündels einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglicht und vor allem auch für mittelständische Unternehmen fahrbar bleibt. Im Kreis Gütersloh wurden so insgesamt 6 Bündel gebildet, wobei ein Bündel den Stadtverkehr Gütersloh abbildet, für das die Stadt Gütersloh Aufgabenträger ist.

Die fünf vom Kreis Gütersloh betreuten Linienbündel sind zwischen 2009 und 2015 mindestens einmal neu als komplettes Bündel konzessioniert worden. Den Anfang machte 2009 das Linienbündel Nord, das in einem Genehmigungswettbewerb an die Fa. go.on – Gesellschaft für Bus- und Schienenverkehr mbH vergeben wurde. Seit 2014 fährt hier nach erneutem Genehmigungswettbewerb die Fa. Busverkehr Ostwestfalen GmbH (BVO). Das Linienbündel Nordwest wird seit 2012 durch die BVO gefahren, vorangegangen ist ein Ausschreibungswettbewerb, da für dieses Bündel vorab kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingegangen war. Ebenso sind die beiden südlichen Bündel (Südost und Südwest) vergeben worden. Beide Bündel wurden an die Fa. Transdev Ostwestfalen GmbH vergeben. Den Abschluss machte das Linienbündel Ost mit den Regionalverkehren zwischen den Städten Gütersloh und Bielefeld, das 2015 an die Fa. moBiel ging. MoBiel wurde von der Stadt Bielefeld mit der Durchführung der Linien betraut. Betriebsaufnahme des Bündels war der 01. Januar 2016.

Es hat sich gezeigt, dass die Linienbündelung den gewünschten Wettbewerb im Kreisgebiet gebracht hat. Sowohl in den durchgeführten Genehmigungswettbewerben als auch in den EU-weiten Vergabeverfahren wurden gute Angebote erzielt, wie erwartet haben sich regionale Anbieter durchgesetzt.

3.2.1 Gründe für die Bündelung von Linienverkehren

Die Zusammenfassung von Linien des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs zu Liniennetzen oder -bündeln ist Voraussetzung für eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung und dient der Integration der Verkehrsbedienung. Voraussetzung der gebündelten Genehmigungserteilung ist gemäß § 9 Abs. 2 PBefG, dass die Zielsetzung des § 8 PBefG die Bündelung erfordert. Diese Zielsetzung umfasst das Interesse an einer Integration der Verkehrsbedienung sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung. Durch die gebündelte Genehmigung muss also zum einen die Integration der Bedienung insbesondere in fahrplanmäßiger und tariflicher Hinsicht sowie durch Verkehrskooperationen, die einen einheitlichen Marktauftritt ermöglichen, gefördert werden können. Zum anderen zielt § 8 Abs. 3a S. 1 PBefG auf eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung, womit gemeint ist, dass die Kosten der Verkehre möglichst durch die Erträge gedeckt und die öffentlichen Haushalte nicht belastet werden sollen. Die mit einer Linienbündelung einhergehende gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre ermöglicht betriebliche Optimierungen sowie einen Ausgleich zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien, womit dem Ziel der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung Rechnung getragen wird. Dies ist insbesondere im Wettbewerbsfall für den Kreis Gütersloh von immanenter Bedeutung.

Wichtig ist, dass ohne die Bündelung von Linien ein Ausgleich zwischen ertragsstarken und -schwachen Linien nicht im selben Maße möglich ist wie mit einer solchen. Hierdurch werden die

4. Nahverkehrsplan

öffentlichen Verkehrsinteressen besonders dann beeinträchtigt, wenn es zu einem Rückzug der Betreiber auf ertragsstärkere Linien käme, Verkehrsbedürfnisse auf einzelnen Relationen in der Folge nur noch durch Zuzahlung des Aufgabenträgers ausreichend befriedigt werden könnten und dies zu einer nicht mehr leistbaren finanziellen Belastung des Aufgabenträgers führen würde. Im Kreis Gütersloh waren Anfänge solcher unternehmerischer Strategien bereits erkennbar: Zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbedienung zwischen Halle (Westf.) und Gütersloh (Linie 43) wurden öffentliche Zuzahlungen notwendig, auf anderen Relationen sind Angebotseinschränkungen durchgeführt worden.

Nachteilig wäre es jedoch auch, wenn sich monopolartige Strukturen dadurch bilden, dass einer oder nur wenige große Betreiber sämtliche Linien oder große Teilnetze im Kreis Gütersloh bedienen würden. Bei der Zusammenfassung von Linienverkehren zu Bündeln wurde daher auch darauf geachtet, dass ein dauerhafter Wettbewerb möglich bleibt und das Interesse der mittelständischen Unternehmen angemessene Berücksichtigung findet.

3.2.2 Laufzeitharmonisierung der Linienbündel

Die Laufzeiten der Bündel sind bereits seit längerem harmonisiert. Sobald die Konzessionen eines Bündels auslaufen, werden Sie nach den Vorgaben der Aufgabenträger für die neue Laufzeit vergeben. Waren es bis zum Inkrafttreten des neuen PBefG maximal 8 Jahre, die eine Konzession laufen durfte, erlaubt das neue PBefG nun auch längere Laufzeiten, maximal sind nun 10 Jahre möglich. Für Unternehmer dürfte eine längere Laufzeit von Interesse sein, bietet sie für ein Unternehmen eine größere Planungssicherheit und wirtschaftliche Vorteile, da die Betriebsmittel länger genutzt werden können und Abschreibungen über einen längeren Zeitraum vorgenommen werden dürfen. Andererseits erfordert eine längere Laufzeit vor allem bei eigenwirtschaftlichen Anträgen eine genauere Planung und Kalkulation von Risiken.

Für den Kreis ist eine längere Laufzeit ebenfalls positiv zu werten, erspart sie doch häufigere Vergabeverfahren und gibt ebenfalls über einen längeren Zeitraum Sicherheit bei der Verkehrsbedienung und der finanziellen Planbarkeit. Daher wird als Regelfall eine 10-jährige Laufzeit festgeschrieben.

Wurden in der Vergangenheit die Laufzeiten vor allem auf das Jahresende abgestimmt, hat in Zukunft die Laufzeit jeweils Ende Juli zu enden. Dies hat den Vorteil, dass ein Verkehrsunternehmen nicht um die Weihnachtszeit herum Vorbereitungen zur Übernahme eines Bündels treffen muss, sondern innerhalb der Sommerferien diese Arbeiten erledigen kann. Die Konzessionen haben in Absprache mit Alt- und Neubetreiber sowie dem Kreis und der Bezirksregierung, bis zum letzten Tag der Sommerferien zu gelten, so dass ggf. der Altbetreiber noch einige weitere Tage die Linien fährt. Denkbar wäre sicherlich auch die Übernahme der Linien zu Beginn der Sommerferien. Formal müssen jedoch fixe Termine für die Laufzeit der Konzessionen feststehen.

Linienbündel Nord:

Seit 1. Januar 2014 fährt die BVO die Linien des Bündels Nord. Die Konzessionen für die Linien enden am 31. Juli 2021. Für die erneute Konzessionsvergabe und mögliche Ausschreibung ist die Laufzeit der nächsten Konzession auf den Zeitraum vom 01.08.2021 bis 31.07.2031 festzulegen.

Linienbündel Ost:

Ab 01.01.2016 sind die drei Linien des Bündels erstmalig mit einer harmonisierten Laufzeit vergeben. Aufgrund der Betrauung von moBiel endet die Laufzeit nach acht Jahren am 31.12.2023. Die Folgeausschreibung hat eine Laufzeit von ca. neuneneinhalb Jahren vorzugeben, so dass die Konzessionen am 31.07.2033 enden. Im Anschluss können diese für zehn Jahre vergeben werden.

Linienbündel Nordwest:

Die Linien des Linienbündels Nordwest sind derzeit bis zum 31.12.2017 konzessioniert. Daher hat auch hier die neue Laufzeit ca. neuneneinhalb Jahre zu betragen und am 31.07.2027 zu enden. Auch hier können dann für weitere Ausschreibungen die vollen zehn Jahre ausgeschöpft werden.

Linienbündel Südost:

Die Linienkonzessionen des Bündels Südost weisen derzeit eine gemeinsame Laufzeit auf mit denen des Bündels Südwest. Bei der letzten Ausschreibung wurden beide Linienbündel an ein Unternehmen vergeben. Eine parallele Laufzeit soll in Zukunft vermieden werden, da das jetzige „Doppelbündel“ ggü. den anderen Linienbündeln deutlich größer ist. Durch die Entzerrung der Laufzeiten der beiden Bündel werden die Interessen der mittelständischen Unternehmen besser gewahrt.

Aus diesem Grund wird eine Laufzeit gewählt, die von der des Linienbündels Südwest abweicht. Für das Bündel Südost wird daher eine Laufzeit von neun Jahren festgelegt (01.08.2019 – 31.07.2028).

Linienbündel Südwest:

Die Konzessionen der Linien des Bündels Südwest enden wie die des Bündels Südost am 31. Juli 2019. Eine weitere Vergabe soll unabhängig vom Bündel Südost erfolgen. Um die Vergabeverfahren zu entzerren, wird für das Bündel Südwest eine Laufzeit von zehn Jahren angestrebt (01.08.2019 – 31.07.2029).

Linienbündel Stadtverkehr Gütersloh:

Die Linien des Linienbündels Stadtverkehr Gütersloh sind derzeit bis zum 30.11.2018 und damit bis zum Ende der aktuellen Betrauung durch die Stadt Gütersloh konzessioniert. Für die erneute Konzessionsvergabe und beabsichtigte erneute Betrauung ist die Laufzeit der nächsten Konzession auf den Zeitraum vom 01.12.2018 bis 30.11.2028 festzulegen.

Linienbündel RegioTaxi:

Auf überörtlichen Strecken, für die es bisher keine oder nur sehr unzureichende Verbindungen über Umwege gibt, wird ein Basisangebot geschaffen. Auf diesen Strecken gibt es daher noch keine konzessionierten Linien. In einem Vergabeverfahren haben die geplanten vier RegioTaxi-Linien ab voraussichtlich 01.08.2020 für die Dauer von zehn Jahren in Betrieb genommen zu werden.

Folgende Linien des Grundnetzes werden nach Abstimmung mit den Nachbargaufgabenträgern in dortige Linienbündel integriert:

- Linie 21: Stadt Bielefeld (keinem Bündel zugeordnet)

4. Nahverkehrsplan

- Linie 34: Stadt Bielefeld (keinem Bündel zugeordnet)
- Linie 46: Stadt Bielefeld (keinem Bündel zugeordnet)
- Linie 47: Stadt Bielefeld (keinem Bündel zugeordnet)
- Linie 312: Kreis Warendorf (Linienbündel Warendorf 8: Münster – Telgte - Warendorf – Sassenberg)
- Linie 316: Kreis Warendorf (Linienbündel Warendorf 8: Münster – Telgte - Warendorf – Sassenberg)
- Linie 374: Kreis Warendorf (Linienbündel Warendorf 6: Warendorf – Oelde – Clarholz)
- Linie 426: NPH (Linienbündel 2)
- Linie 461: Landkreis Osnabrück (keinem Bündel zugeordnet)

Linien, die nur im Schulverkehr grenzüberschreitend verkehren, werden hier nicht weiter explizit erwähnt.

3.2.3 Weiterentwicklung der Linienbündel

Das gesamte Liniensystem im Kreis Gütersloh ist nicht starr, sondern entwickelt sich weiter. So können Linienabschnitte entfallen (bspw. bei Einstellung schienenparalleler Verbindungen) oder neu hinzukommen (bspw. bei der Integration von freigestellten Schülerverkehren). Die Einstellung von Linien(abschnitten) ist grundsätzlich – soweit dies im öffentlichen Verkehrsinteresse steht – innerhalb der Linienbündelung möglich und bedarf hinsichtlich des Zuschnitts der Linienbündel keiner expliziten Regelung. Neue Linien sind den Linienbündeln zuzuordnen, in welchen sie aus Gründen der verkehrlichen Integration und der wirtschaftlichen Verkehrsbedienung am sinnvollsten einzubinden sind und erhalten die entsprechend dem Linienbündel vorgesehene Genehmigungslaufzeit. Linien, die eindeutig aus bereits bestehenden Linien hervorgehen, erhalten die Genehmigungslaufzeiten, die für die ursprünglichen Linien festgelegt wurden. Eine Neueinrichtung von Linien ohne Integration in ein bestehendes Liniennetz sowie eine Loslösung aus dem Harmonisierungsschema ist nicht möglich. Ausnahmen sind in sich geschlossene Systeme wie BürgerBus, AST- und TaxiBus-Systeme oder Nachtbusse.

Neben Schülerlinien, die in den ÖPNV integriert werden, können auch neue Linien zu Gewerbegebieten entstehen. Gewerbegebiete liegen oftmals abseits der bereits existierenden Linienverläufe. Um diese an das ÖPNV-Netz anzuschließen, bedarf es der Einrichtung einer oder mehrerer neuer Linien. Im Fokus solcher ÖPNV-Linien stehen hierbei die Beschäftigten der in dem jeweiligen Gewerbegebiet angesiedelten Firmen. Damit der ÖPNV für diesen Personenkreis zur Hin- und Rückfahrt von/zur Arbeitsstätte eine echte Alternative zum eigenen PKW darstellen kann, muss ein Angebot geschaffen werden, dass möglichst passgenaue Ankunftszeiten am Arbeitsort kurz vor dem Arbeitsbeginn gewährleistet. Sollten Schichtarbeitszeiten vorhanden sein, bilden diese die wichtigsten zeitlichen Eckpfeiler einer neu einzurichtenden Buslinie, räumlich müssen die Haltestellen so verortet sein, dass diese nicht mehr als 5 Gehminuten von den Arbeitsstätte entfernt liegen. Der Bus muss zudem Anschluss an mindestens einen zentralen Bus/Bahn-Verknüpfungspunkt haben, der einen gesicherten Umstieg zulässt und einen größeren Einzugsbereich zulässt. Liegt in dem Gewerbegebiet zusätzlich ein bedeutender Werksverkauf/Outlet-Store, gilt für diesen das vorgenannte entsprechend, wobei hier die Öffnungszeiten des Ladens im Fokus stehen. Die Mehrheit der Fahrgäste muss allerdings aus dem Kreis der Beschäftigten zu erwarten sein, die täglich oder

zumindest mehrmals die Woche die Verbindung nutzen. Um eine gesicherte Finanzierung der Verbindung zu erhalten, muss gilt als Voraussetzung für eine Umsetzung entsprechender Linien die Bereitschaft der Firmen zum Abschluss von Firmen-/ Großkunden-Abos oder JobTickets, deren Anzahl einen wirtschaftlichen Betrieb der Linie(n) zulässt. Dabei ist ggf. eine Anschubfinanzierung durch ein Förderprogramm des VVOWL zu beantragen.

3.2.4 Linien zur Abdeckung von Wünschen oberhalb der NVP-Anforderung

Sollten einzelne Kommunen oder auch Verkehrsunternehmen gesonderte Wünsche nach einer ortsspezifischen Erweiterung des ÖPNV-Angebots über das im NVP definierte Niveau hinaus besitzen, so können entsprechende ÖPNV-Angebote (z. B. wie BürgerBus, AST- und TaxiBus-Systeme oder Nachtbusse) jederzeit umgesetzt werden. Voraussetzung dafür ist, dass nicht der Kreis in die Kostenverantwortung genommen wird, weil dieser sonst aus Gleichbehandlungsgründen entsprechende Erweiterungen überall im Kreisgebiet umsetzen müsste (z. B. ein kreisweites Nachtbusangebot). Die Finanzierung muss dann „vor Ort“ gelöst werden. Des Weiteren dürfen entsprechende Erweiterungen nicht die gemäß NVP definierten Angebote insbesondere in ihrer Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen.

3.3 Die Linienbündel

Die sechs Linienbündel im Kreis Gütersloh werden nachfolgend näher beschrieben. Jedes Linienbündel besteht zum einen aus einem sog. "Grundnetz" an Linien, mit denen ein ausreichendes Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr für alle Bevölkerungsgruppen zwischen und zum Teil auch innerhalb der Städte/Gemeinden sichergestellt wird. Jede dieser Linien des Grundnetzes steht inkl. des einzuhaltenden Linienverlaufs im öffentlichen Interesse und wird einzeln beschrieben.

Daneben existieren in allen Linienbündeln Linien, die nahezu ausschließlich auf die Beförderung von Schülerinnen und Schülern zur bzw. von der Schule zugeschnitten sind. Im öffentlichen Verkehrsinteresse steht bei der Schülerbeförderung vordringlich nicht der Linienverlauf oder die einzelne Linie an sich. Vielmehr ist die Beförderung der Schülerinnen und Schüler aus definierten Einzugsgebieten sicherzustellen (s. u.), wobei verschiedene qualitative Anforderungen (vgl. Kap. 3.1.2) einzuhalten sind. Mit welchen Linien die Beförderung der Schülerinnen und Schüler konkret erfolgt und welchen Linienverlauf jede dieser einzelnen Linien aufweist, ist dabei nachrangig. Aus diesem Grund erfolgt die Beschreibung des öffentlichen Verkehrsinteresses an der Beförderung der Schülerinnen und Schüler im ÖPNV im Rahmen von funktional beschriebenen Schuleinzugsgebieten, aus denen die Beförderung der Schülerinnen und Schüler zur jeweiligen Schule sicherzustellen ist.

Die spezifischen Eigenschaften der Linien des Grundnetzes sowie der Schülerbeförderung werden für jedes Linienbündel im nachfolgenden Linienkonzept festgelegt.

Grundnetz

4. Nahverkehrsplan

Die Festlegungen zu den Linien des Grundnetzes (Linienverlauf, Funktion, vorgesehene Fahrzeit, zu gewährleistende Anschlüsse an ÖPNV und SPNV sowie die betrieblichen Anforderungen) stellen die im öffentlichen Verkehrsinteresse liegenden Rahmenbedingungen dar, an der die zukünftige Ausgestaltung der einzelnen Linien zu bemessen ist.

Die Anforderungen an die Linien des Grundnetzes werden mittels tabellarisch aufgebauter Linienblätter aufgeführt, die durch eine Karte des vorgesehenen Linienverlaufs ergänzt wird. Dieser kartografisch dargestellte Linienverlauf ist lediglich als Orientierungs- und Planungshilfe für jede Linie abgebildet. Es sind aber – bei SchnellBus-Fahrten ausgenommen – nach Möglichkeit alle in Anlage „Linienbänder“ aufgeführten Haltestellen in den Fahrplan aufzunehmen. Werden Haltestellen mit dem Ziel einer wirtschaftlichen Optimierung des Linienverlaufs nicht mehr angefahren, ist sicherzustellen, dass die Anforderungen aus Kap. 3.1.4 auch mit dem Wegfall der entsprechenden Haltestelle noch eingehalten werden; ist dies nicht der Fall, muss eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet werden.

Maßgeblich hinsichtlich der Konkretisierung des öffentlichen Verkehrsinteresses sind allein die Aussagen in den Linienblättern; die dort aufgeführten Parameter werden nachfolgend erläutert.

Mit den Angaben in den Linienblättern wird ein mindestens einzuhaltender Rahmen aufgezeigt, in dem noch Ausgestaltungsspielraum für die konkrete Umsetzung vorhanden ist. Eine Herauslösen von Linienabschnitten zu eigenständigen Linien oder das Zusammenfassen von zwei Linien zu einer einzigen ist grundsätzlich nicht möglich, es sei denn, der Mindeststandard wird übererfüllt und/oder die Maßnahme ist sowohl für Fahrgäste als auch betrieblich sinnvoll oder eine solche Möglichkeit wird in den Linienblättern explizit erwähnt.

Tabelle 11 Legende für Linienblätter

Linie X Bei Beschlussfassung vorhandene Bezeichnung der Linie; eine andere gewählte Bezeichnung ist möglich, wenn diese für das Betriebskonzept sinnvoll ist.	
Verlauf	Übersicht über den Linienweg
Funktion	Verkehrsaufgabe der Linie
Produkt	vgl. Kap. 3.1.1 Tab. 5
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	Die genannte Fahrzeit dient der Orientierung, von ihr kann geringfügig abgewichen werden. Eine kürzere Fahrzeit kann jedoch zur Gefährdung von Anschlüssen führen, eine zu lange Fahrzeit zu Zwangstopps.
Einzuhaltende Anschlüsse	Anschlüsse, die zwingend einzuhalten sind.
Vorgesehene Umsteigezeit	Umsteigezeit, die weder unter- noch überschritten werden darf.
Anschluss-Hinweise	Nicht zwingende Anschlüsse, die jedoch im Kundeninteresse nach Möglichkeit herzustellen sind, sofern es betrieblich möglich ist.
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Zur Kontrolle der Qualität werden an diesen Haltestellen Pünktlichkeitsmessungen durchgeführt.
Betriebszeitraum	Betriebszeiten, angegeben für „Mo-Fr“ (Montag bis Freitag), „Sa“ (Samstag) und „SoF“ (Sonn- und Feiertag).

Die Fahrten haben innerhalb des angegebenen Zeitraumes anzufangen bzw. zu enden, die jeweilige Lastrichtung ist für Betriebsbeginn und -ende zu beachten. Über- und Unterschreitungen des Betriebszeitraumes sind nur möglich, wenn die Mindestanzahl an Fahrten überschritten wird. Für das Linienbündel „Stadtverkehr Gütersloh“ gilt abweichend: die erste bzw. letzte Fahrt muss die Anfangs- bzw. Endzeit des genannten Betriebszeitraumes beinhalten.

Taktdichte

Taktfolgen, angegeben für „Mo-Fr“ (Montag bis Freitag), „Sa“ (Samstage) und „SoF“ (Sonn- und Feiertage)

Die Fahrten haben zur gleichen Minute zu beginnen. Abweichungen von +/-3 Minuten sind möglich, wenn es betriebsbedingt notwendig ist (Anschlüsse sind zu beachten!). Abweichungen von >3 Min. sind möglich, wenn Anschlusszüge/-busse abweichend verkehren. Taktfolgen mit Angaben „von-bis“ (z.B. 60-180 Min.) müssen 60 Min. oder ein Vielfaches hiervon Abstand haben (z.B. 60,120 oder 180 Min.).

Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren

Mindestanzahl an Fahrtenpaaren, angegeben für „Mo-Fr“ (Montag bis Freitag), „Sa“ (Samstage) und „SoF“ (Sonn- und Feiertage).

Ergänzende Hinweise

Weitere, das Angebot betreffende Hinweise.

Schülernetz

Öffentliche Verkehrsangebote sind für die Schülerbeförderung von enormer Bedeutung. Dies lässt sich beispielsweise aus der Zahl der Schülerinnen und Schüler ablesen, die den Schulweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternehmen: Im Schuljahr 2016/2017 besaßen rd. 12.500 Schülerinnen und Schüler, die Schulen im Kreis Gütersloh besuchten, eine entsprechende Fahrkarte. Würden alle diese Schülerinnen und Schüler an Schultagen zweimal den ÖPNV nutzen, summiert sich dies auf fast fünf Mio. Fahrten pro Jahr.

Mit der Festlegung eines Schülernetzes wird nachfolgend ein öffentliches Verkehrsinteresse hinsichtlich der Beförderung von Schülerinnen und Schülern zu den aufgeführten Schulen definiert.

Ein wesentlicher Faktor ist das Einzugsgebiet, aus dem Schülerinnen und Schüler zu ihren jeweiligen Schulen befördert werden. Grundsätzlich dürfen Eltern ihre Kinder an der Schule anmelden, die sie für die richtige Wahl halten. Jedoch ist es dem ÖPNV nicht möglich, auf die schulischen Belange abgestimmte Verbindungen von jedem Punkt im Kreisgebiet zu jeder Schule im gesamten Kreisgebiet einzurichten. Demzufolge können Schulen nur aus einem begrenzten Raum direkt mit Bussen angefahren werden. Hierfür wurde in den vergangenen Nahverkehrsplänen kartografisch Einzugsgebiete festgelegt. Dabei stand im Vordergrund, dass jede Schule einen klar definierten räumlichen Einzugsbereich erhielt, der sich in der Regel nicht mit Einzugsbereichen von Schulen des gleichen Schultyps überschneidet. Es sollte jeweils nur die jeweils nächstgelegene Schule eines Schultyps im ÖPNV angefahren werden.

4. Nahverkehrsplan

Aufgrund des Wandels der Schullandschaft, weg von Haupt- und Realschulen, hin zu Gesamtschulen, müssen diese Einzugsbereiche nun neu definiert werden. Gab es bis 2012 nur in drei Kommunen des Kreises Gütersloh eine Gesamtschule, davon zwei mit Oberstufe, sind es nunmehr zehn Kommunen, davon neun mit Oberstufe. In Versmold gibt es zudem die einzige Sekundarschule im Kreis (in privater Trägerschaft) und in Langenberg eine Gemeinschaftsschule. Eine Hauptschule mit Eingangsklasse gibt es aktuell nur noch in der Stadt Gütersloh. Sollte die jeweils nächstgelegene Schule angefahren werden, müsste für einzelne Schultypen demnach der gesamte Kreis als vom ÖPNV zu bedienender Einzugsbereich definiert werden. Dies ist im ÖPNV jedoch nicht möglich.

Es werden statt rein räumlicher Definitionen nunmehr Grundsätze definiert, die für die Schülerbeförderung in Zukunft anzuwenden sind. Dabei muss die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit der Verbindung berücksichtigt werden. Im Folgenden werden diese Grundsätze separat nach Grundschulen und weiterführenden Schulen aufgeführt.

Grundschulen

1. Die Beförderung zu einer – i.d.R. nächstgelegenen – Grundschule innerhalb einer Kommune wird sichergestellt.
2. Eine Kommunengrenzen überschreitende Beförderung im ÖPNV ist, sofern eine Grundschule in beiden Kommunen vorhanden ist, keine Mindestanforderung dieses NVP.
3. Die Festlegung der Linienwege erfolgt in Zusammenarbeit mit den Trägern der Grundschulen.
4. Die Haltestellenabstände und Linienwege werden so gewählt, dass die Interessen von Schülern und Eltern einerseits und die betrieblichen und wirtschaftlichen Belange des ÖPNV andererseits gleichermaßen berücksichtigt werden.
5. Sollen ergänzende Wege in die Buslinien aufgenommen werden, so wird dies im Rahmen der betrieblichen und wirtschaftlichen Machbarkeit umgesetzt.
6. Die Linien müssen so gestaltet sein, dass eine möglichst hohe Auslastung der Fahrten gewährleistet ist, um die Linien so wirtschaftlich wie möglich zu betreiben und den Anforderungen des Klimaschutzes Rechnung zu tragen.
7. Ist dies aufgrund zu geringer Fahrschülerzahlen nicht möglich, kann mit den Schulträgern einvernehmlich eine alternative Beförderung vereinbart werden.
8. Die Mindestanforderungen an die Beförderungsqualität gem. Kapitel 3.1.2 sind zu beachten.

Weiterführende Schulen

1. Die Beförderung innerhalb der Kommune, in der sich eine Schule befindet, wird sichergestellt. Dabei haben die Linien so gestaltet zu sein, dass eine möglichst hohe Auslastung der Fahrten gewährleistet ist, um die Linien möglichst wirtschaftlich zu betreiben und den Anforderungen des Klimaschutzes Rechnung zu tragen.
2. Sind zwei oder mehr Schulstandorte des gleichen Schultyps vorhanden, wird die Beförderung nur jeweils zu einem Standort gesichert. Die Festlegung ist mit der Kommune einvernehmlich zu treffen.
3. Die Beförderung aus einer benachbarten Kommune wird dann sichergestellt, wenn es die nächstgelegene Schule eines Schultyps ist und eine Mindestanzahl an Schülern die Verbindung nutzt.
4. Die Mindestanzahl nach Nr. 3 beträgt 20. In diesem Fall wird die Beförderung bis maximal ins Ortszentrum der benachbarten Kommune sichergestellt.
5. Verbindungen in Ortsteile der Nachbarkommune, die weiter entfernt liegen als deren Ortszentrum, werden dann sichergestellt, wenn mind. 12 Schüler eine Verbindung nutzen. Dabei wird vorrangig die zentrale Haltestelle des Ortsteils angefahren.
6. Die Haltestellenabstände und Linienwege werden so gewählt, dass die Interessen von Schülern und Eltern einerseits und die betrieblichen und wirtschaftlichen Belange des ÖPNV andererseits gleichermaßen berücksichtigt werden. Sollen ergänzende Linien oder Linienabschnitte gefahren werden, so wird dies im Rahmen der betrieblichen und wirtschaftlichen Machbarkeit umgesetzt.
7. Ist eine wirtschaftliche und klimaschonende Beförderung mit Bussen des ÖPNV nicht mehr möglich, insbesondere, wenn nicht genügend Fahrschüler vorhanden sind, kann mit den Schulträgern einvernehmlich eine alternative Beförderung vereinbart werden.
8. Die Mindestanforderungen an die Beförderungsqualität gem. Kapitel 3.1.2 sind zu beachten.

4. Nahverkehrsplan

Für Grundschulen als auch weiterführende Schulen gilt, dass Schulen in räumlicher Nähe zueinander ihre Schulanfangs- und -endzeiten vereinheitlichen sollen, damit eine gemeinsame Beförderung der Schülerinnen und Schüler der entsprechenden Schulen durchgeführt werden kann. Die für die weiterführenden Schulen in den Ziffern 4 und 5 definierten Mindestschülerzahlen werden aus den Schülerinnen und Schülern der entsprechenden Schulen zusammenaddiert.

Die Linienvläufe der Schülernetz-Linien sind nicht vorgegeben, diese ergeben sich aus den notwendigen und wirtschaftlich fahrbaren Einzugsbereichen und Erschließungsgraden der Wohnstandorte der Schülerinnen und Schüler sowie dem Schulstandort.

Die Abwicklung der Schülerbeförderung kann über vorhandene Verkehre des SPNV, über die Linien des Grundnetzes oder über eigens für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern eingerichtete Linien gemäß § 42 PBefG gewährleistet werden. Es ist auch möglich, die Linien des Grundnetzes hierfür um Zusatzfahrten zu erweitern; diese Zusatzfahrten können Abweichungen von den Vorgaben der entsprechenden Linie des Grundnetzes aufweisen (z. B. Verlängerung des Linienweges).

Zu vorhandenen SPNV- Angeboten parallele Busverkehre im Rahmen der Schülerbeförderung sind zu vermeiden, soweit die Standards der Schülerbeförderung auch im SPNV eingehalten werden.

Schülerspezialverkehr oder ÖPNV?

Die Schülerbeförderung wird heute nicht nur mittels ÖPNV sondern in vielen Fällen auch als eigens für die Schülerinnen und Schüler eingerichteter Schülerspezialverkehr durchgeführt. Hinsichtlich der Beförderungsqualität bietet keines der beiden Systeme von sich aus Vorteile: Fahrdauer, Umsteigehäufigkeiten, Sitzplatzangebot, Wartezeiten an der Schule etc. hängen nicht davon ab, ob der Verkehr für alle zugänglich ist (ÖPNV) oder speziell für Schülerinnen und Schüler eingerichtet ist.

Im Rahmen einer Gesamtbetrachtung macht es indes Sinn, dass nicht zwei Busverkehrssysteme (ÖPNV und Schülerspezialverkehr) zeitgleich betrieben werden, da dadurch Aufwand senkende Synergieeffekte verlorengehen. Angesichts der Tatsache, dass ein Grundangebot im ÖPNV für jede kreisangehörige Gemeinde schon aus Gründen der Daseinsvorsorge ohnehin bereit stehen muss, spricht insbesondere dessen Finanzierung dafür, auch die Schülerbeförderung mittels ÖPNV durchzuführen. Denn Finanzmittel, die heute für Schülerspezialverkehre verwendet werden, stehen dem System ÖPNV gänzlich nicht zur Verfügung. Dies führt dazu, dass ein NVP-konformes ÖPNV-Angebot im Grundnetz nicht oder nur dann umgesetzt werden kann, wenn zusätzliche Finanzmittel zu dessen Umsetzung bereitgestellt werden.

Bei der Frage, ob die Schulträger den ÖPNV für die Schülerbeförderung nutzen oder einen Schülerspezialverkehr einrichten, ist folgendes Ausschlag gebend: Das gesetzlich verankerte Ziel des Landes NRW, Sonderverkehre (auch Schülerspezialverkehre) möglichst in Linienverkehre zu überführen (§ 2 Abs. 6 ÖPNVG NRW), scheitert vielfach daran, dass eine Übernahme der Schülerfahrkosten für den ÖPNV aufgrund der Preise für die Schülerfahrausweise unwirtschaftlicher wäre als ein Beibehalten des Schülerspezialverkehrs.

Hierbei muss aber beachtet werden, dass die Zahlungen der Schulträger für ÖPNV-Tickets unmittelbar dazu führen, dass das System ÖPNV im Kreis Gütersloh mehr Umsätze aufweist und dadurch i.d.R. die notwendigen Zuschusszahlungen des Kreises minimiert oder vermieden werden.

Dies wiederum kommt den kreisangehörigen Städten und Gemeinden mittelbar zu Gute, weil auf diese Weise die Umlage des Kreises für den ÖPNV ebenfalls minimiert werden kann.

Auch Schulen, die heute nicht im ÖPNV bedient werden, sind aus den vorgenannten Gründen also nachfolgend aufgeführt. Dies führt nicht zu einer Pflicht für die Schulträger, die bestehenden Schülerspezialverkehre in den ÖPNV umzuwandeln.

Mit den entsprechenden Aussagen und Informationen zu den heutigen Schülerspezialverkehren im NVP wird jedoch bei Interesse der zuständigen Schulträger die Planung eines entsprechenden ÖPNV-Schülerverkehrs vereinfacht. Ein wesentlicher weiterer Vorteil, auch solche Schulen aufzuführen, die heute ausschließlich im Schülerspezialverkehr bedient werden, besteht darin, dass damit die qualitativen Anforderungen an den Schülerverkehr bei der Genehmigungserteilung durch die Bezirksregierung Detmold beachtet werden müssen.

4. Nahverkehrsplan

3.3.1 Anforderungen an das Linienbündel Nord

Das Linienbündel Nord besteht im **Grundnetz** aus folgenden Linien:

- 43 Gütersloh – Steinhagen-Brockhagen - Halle (Westf.)
- 48 Steinhagen – Brockhagen
- 59 Bielefeld – Werther-Häger – Melle-Neuenkirchen
- 60 Werther – Werther-Theenhausen – Melle-Neuenkirchen
- 61 Bielefeld – Werther – Halle (Westf.)
- 62 Bielefeld – Werther – Borgholzhausen
- 66 Werther – Werther-Häger – Spenge
- 88 Bielefeld – Steinhagen – Halle (Westf.)
- 89 Versmold – Halle (Westf.)

Die Anforderungen an diese Linien werden nachfolgend detailliert beschrieben.

Förderung ehrenamtlicher Aktivitäten

Im Bereich des Linienbündels Nord gibt es derzeit einen BürgerBus-Verein (Bürger-Bus Verein Werther e.V., Linie 160 Ortsverkehr Werther). Dieser sowie ggf. weitere neugegründete Vereine in den Kommunen Werther, Halle und/oder Steinhagen, benötigen für den Betrieb ein örtliches Verkehrsunternehmen, das den Bürgerbus in ihr Angebot aufnimmt und die verkehrsrechtliche Seite des Projektes abdeckt. Das Verkehrsunternehmen, das das Linienbündel Nord betreiben möchte, hat sich um diese Belange zu kümmern (bspw. Einpflegen der Fahrplandaten in die Auskunftssysteme, Beantragung einer Genehmigung bei der Bezirksregierung etc.). Das Verkehrsunternehmen kann hierfür Kostenersatz beim Verein geltend machen. Der Verein sollte hierbei gegen Zahlungsunfähigkeit z.B. mit einer Bürgschaft, z.B. durch die jeweilige Kommune, abgesichert sein.

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 12 Linienblatt Linie 43

Linie 43	
Verlauf	Halle Bhf/ZOB – Sth.-Brockhagen – Gütersloh ZOB
Funktion	Anbindung von Halle (Westf.) und Brockhagen an die Kreisstadt Gütersloh
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	30
Einzuhaltende Anschlüsse	Halle, Bahnhof/ZOB: RB 75 von/nach Bielefeld und von/nach Osnabrück
Vorgesehene Umsteigezeit	Halle Bhf/ZOB: mind. 5 Min, max. 12 Min.
Anschluss-Hinweise	Sth.-Brockhagen, Riegestr: Linie 48 von/nach Steinhagen Gütersloh, ZOB: SPNV sowie Busse des Regional- und Stadtverkehrs
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Halle Bhf/ZOB Gütersloh, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:45 – 21:20 Uhr Sa: 07:45 – 21:20 Uhr SoF: 09:45 – 20:20 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min. Sa: 60 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 16 Sa: 14 SoF: 11
Ergänzende Hinweise	--

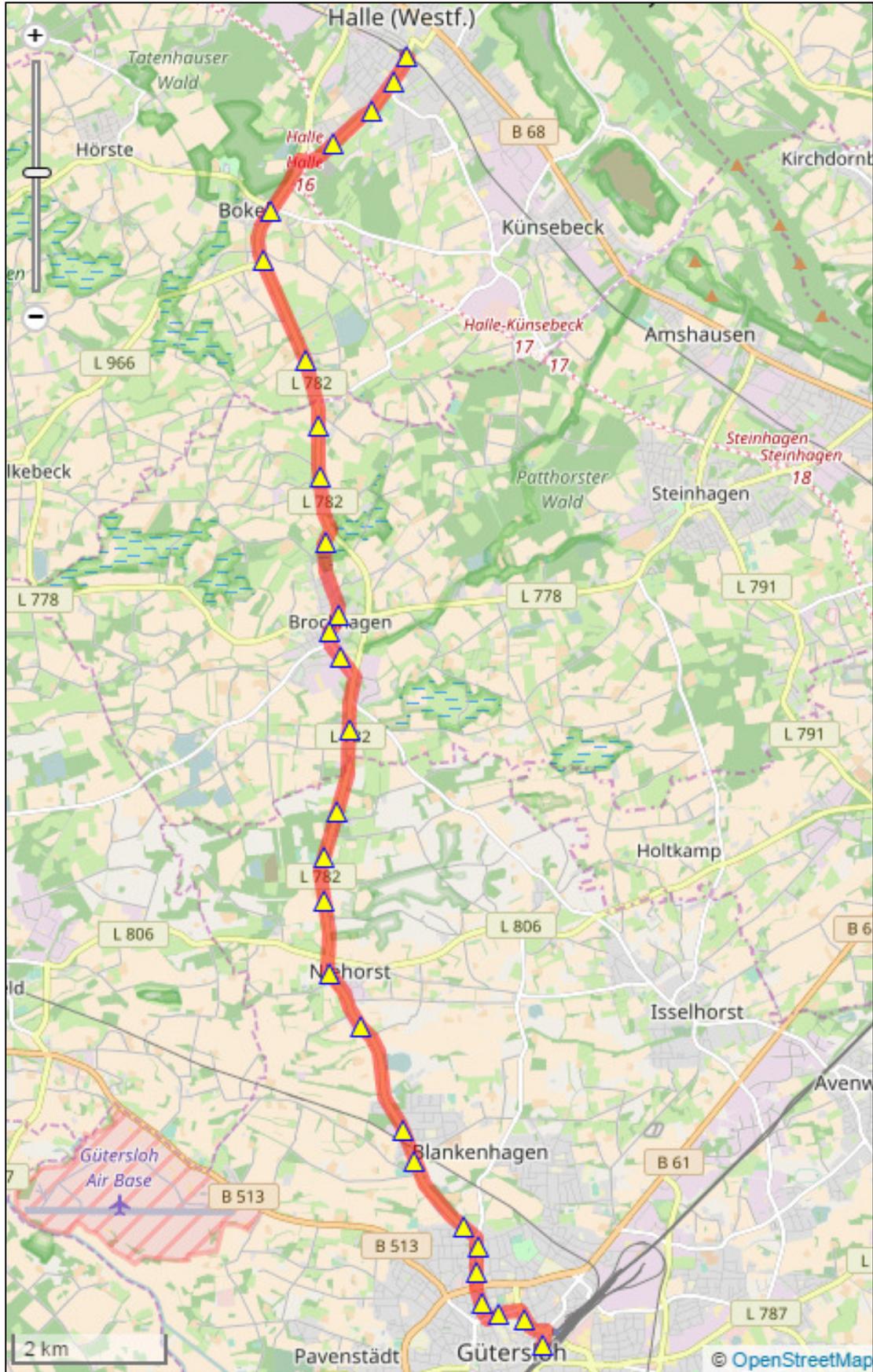


Abbildung 16 Linienweg der Linie 43

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 13 Linienblatt Linie 48

Linie 48			
Verlauf	Steinhagen, Bhf Bielefelder Str. – Steinhagen, ZOB (weiter über Am Pulverbach – Mühlenstr – Hilterweg) – Brockhagen (über Gütersloher Str: muss nur in eine Richtung bedient werden)		
Funktion	a) Anbindung Brockhagen an Steinhagen b) zusammen mit Linie 88 halbstündliche Anbindung des Ortskerns Steinhagen an den Bahnhof Bielefelder Str. c) Anbindung Brockhagen an RB 75 „Haller Willem“ (Bhf. Steinhagen, Bielefelder Str) Richtung Bielefeld d) Anbindung Steinhagen in Brockhagen an Linie 43 Ri. Gütersloh		
Produkt	OrtsBus		
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	37 (insgesamt für Hin- und Rückweg)		
Einzuhaltende Anschlüsse	Steinhagen, Bhf. Bielefelder Str: RB 75 von/nach Bielefeld Brockhagen, Riegestr: Linie 43 nach Gütersloh (morgens) und von Gütersloh (nachmittags/abends)		
Vorgesehene Umsteigezeit	Steinhagen, Bhf. Bielefelder Str: mind. 3 Min, max. 15 Min Brockhagen, Riegestr: mind. 3 Min, max. 10 Min		
Anschluss-Hinweise	--		
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Steinhagen, Bhf . Bielefelder Str Brockhagen, Riegestr		
Betriebszeitraum	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Brockhagen –Steinhagen, Eickhof: Mo-Fr I: 05:00 – 19:30 Uhr (<i>Nur zu Zeiten, mit ½-stdl. Fahrten auf der RB75</i>) Mo-Fr II: 20:30 – 22:30 Uhr Sa: 08:30 – 20:30 Uhr SoF: 10:30 – 18:30 Uhr </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Steinhagen, Eickhof – Blfd., Hbf Mo-Fr: 05:00 – 19:30 Uhr (<i>Nur zu Zeiten, mit ½-stdl. Fahrten auf der RB75</i>) </td> </tr> </table>	Brockhagen –Steinhagen, Eickhof: Mo-Fr I: 05:00 – 19:30 Uhr (<i>Nur zu Zeiten, mit ½-stdl. Fahrten auf der RB75</i>) Mo-Fr II: 20:30 – 22:30 Uhr Sa: 08:30 – 20:30 Uhr SoF: 10:30 – 18:30 Uhr	Steinhagen, Eickhof – Blfd., Hbf Mo-Fr: 05:00 – 19:30 Uhr (<i>Nur zu Zeiten, mit ½-stdl. Fahrten auf der RB75</i>)
Brockhagen –Steinhagen, Eickhof: Mo-Fr I: 05:00 – 19:30 Uhr (<i>Nur zu Zeiten, mit ½-stdl. Fahrten auf der RB75</i>) Mo-Fr II: 20:30 – 22:30 Uhr Sa: 08:30 – 20:30 Uhr SoF: 10:30 – 18:30 Uhr	Steinhagen, Eickhof – Blfd., Hbf Mo-Fr: 05:00 – 19:30 Uhr (<i>Nur zu Zeiten, mit ½-stdl. Fahrten auf der RB75</i>)		
Takt-Dichte	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Brockhagen –Steinhagen, Eickhof: Mo-Fr: 60 Min. Sa: 60 Min. SoF: 60 Min. </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Steinhagen, Eickhof – Blfd., Hbf Mo-Fr: 60 Minuten </td> </tr> </table>	Brockhagen –Steinhagen, Eickhof: Mo-Fr: 60 Min. Sa: 60 Min. SoF: 60 Min.	Steinhagen, Eickhof – Blfd., Hbf Mo-Fr: 60 Minuten
Brockhagen –Steinhagen, Eickhof: Mo-Fr: 60 Min. Sa: 60 Min. SoF: 60 Min.	Steinhagen, Eickhof – Blfd., Hbf Mo-Fr: 60 Minuten		
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Brockhagen –Steinhagen, Eickhof: Mo-Fr: 14 Sa: 13 SoF: 9 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Steinhagen, Eickhof – Blfd., Hbf Mo-Fr: 11 </td> </tr> </table>	Brockhagen –Steinhagen, Eickhof: Mo-Fr: 14 Sa: 13 SoF: 9	Steinhagen, Eickhof – Blfd., Hbf Mo-Fr: 11
Brockhagen –Steinhagen, Eickhof: Mo-Fr: 14 Sa: 13 SoF: 9	Steinhagen, Eickhof – Blfd., Hbf Mo-Fr: 11		
Ergänzende Hinweise	Abschnitt Brockhagen-Steinhagen, Eickhof: Mo-Fr ab 20:30 Uhr, Sa und SoF ganztägig bedarfsorientiert möglich (RegioTaxi).		

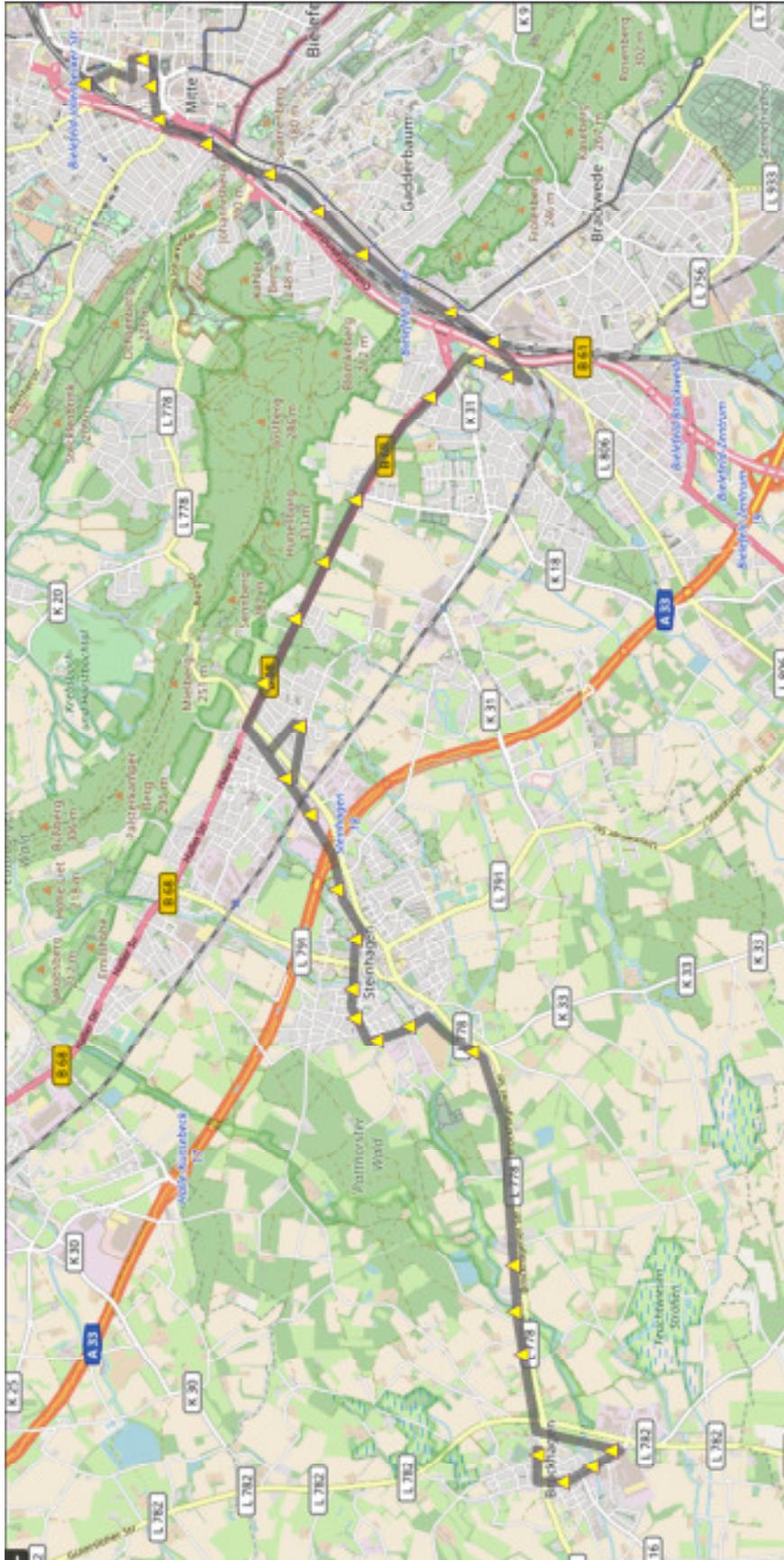


Abbildung 17 Linienweg der Linie 48

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 14 Linienblatt Linie 59

Linie 59	
Verlauf	Bielefeld, Hbf – Werther-Häger (Haltestelle Weinhorst) – Melle-Neuenkirchen
Funktion	Anbindung von Häger und Melle-Neuenkirchen (Landkreis Osnabrück) an das Oberzentrum Bielefeld
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	46 <i>Bei Entfall des Abschnitts Bielefeld Hbf - Babenhausen Süd (Stadtbahn): 32</i>
Einzuhaltende Anschlüsse	Keine <i>Bei Entfall des Abschnitts Bielefeld Hbf - Babenhausen Süd (Stadtbahn): Bi-Babenhausen Süd (Stadtbahn): Stadtbahn-Linie 3</i>
Vorgesehene Umsteigezeit	Entfällt <i>Nur bei Entfall des Abschnitts Bielefeld Hbf - Babenhausen Süd (Stadtbahn): : mind. 3 Min., max. 6 Min.</i>
Anschluss-Hinweise	Keine
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Bielefeld, Hbf <i>Nur bei Umstieg auf Stadtbahn: Bi-Babenhausen Süd (Stadtbahn) statt Bielefeld, Hbf</i>
Betriebszeitraum	<i>Fahrtrichtung Bielefeld</i> Mo-Fr I: 06:00 – 9:00 Uhr Mo-Fr II: 12:00 – 18:00 Uhr Sa: 08:00 – 18:00 Uhr <i>Fahrtrichtung Neuenkirchen</i> Mo-Fr I: 08:00 – 12:00 Uhr Mo-Fr II: 13:00 – 21:00 Uhr Sa: 10:00 – 20:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr I: 60-120 Min. Mo-Fr II: 120-240 Min. Sa: 180-300 Min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr I: 2 Mo-Fr II: 2 Sa: 2
Ergänzende Hinweise	In Abstimmung mit der Stadt Bielefeld kann der Abschnitt Bielefeld, Hbf – B-Babenhausen Süd (Stadtbahn) entfallen. Sollten einzelne an der Linie beteiligte Aufgabenträger (Kreise HF, OS, Stadt BI) sich im Falle des notwendigen Abschlusses eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht an einer Finanzierung beteiligen, kann die Linie entsprechend eingekürzt werden.

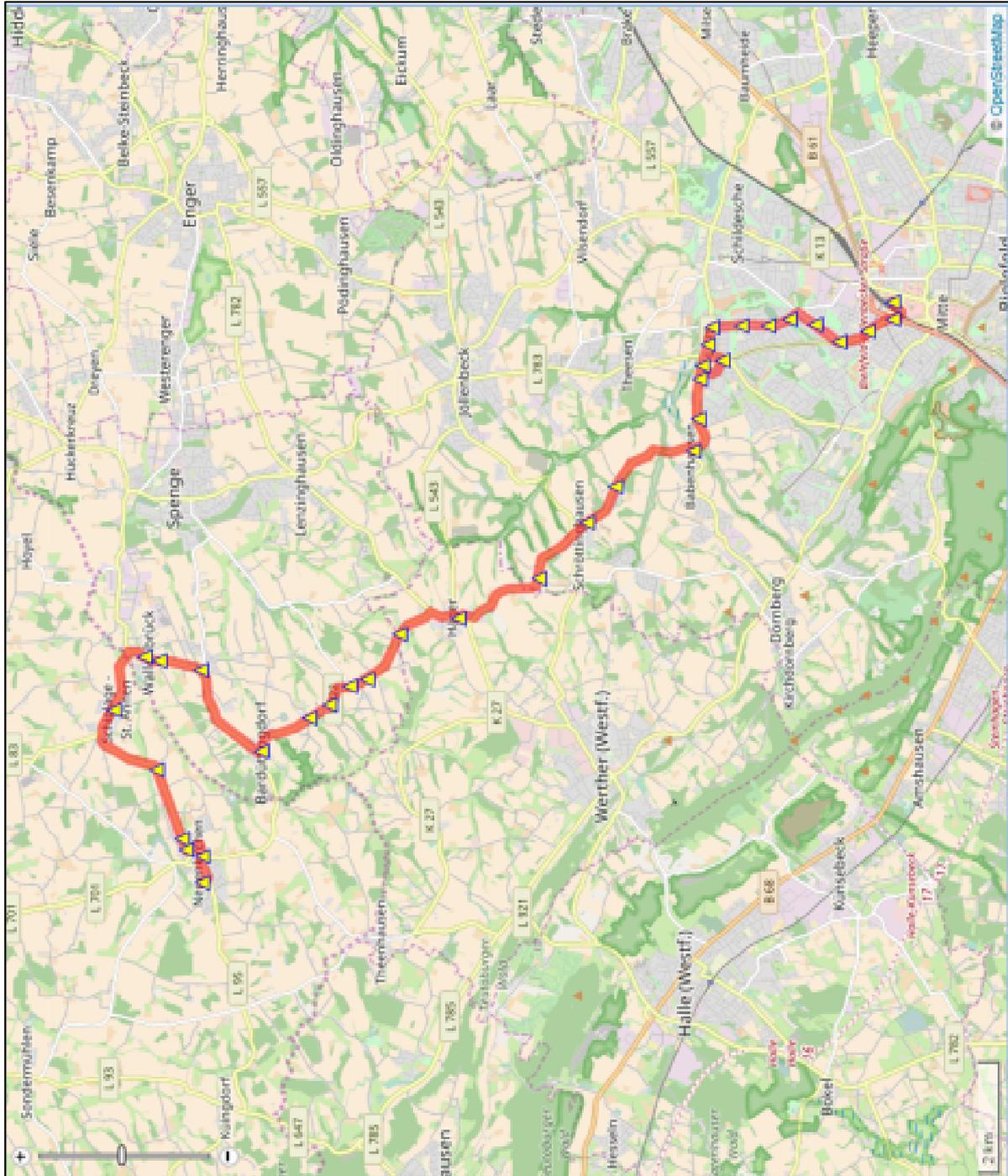


Abbildung 18 Linienweg der Linie 59

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 15 Linienblatt Linie 60

Linie 60	
Verlauf	Werther, ZOB – Werther-Theenhausen – Melle-Neuenkirchen
Funktion	Nachbarortsverbindung zwischen Melle-Neuenkirchen (Landkreis Osnabrück) und Werther; Anbindung von Werther-Theenhausen an das Ortszentrum
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	20
Einzuhaltende Anschlüsse	Werther, ZOB: Linien 21/61/62 von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	mind. 3 Min., max. 8 Min.
Anschluss-Hinweise	Keine
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Werther, ZOB
Betriebszeitraum	<p><i>Fahrtrichtung Werther</i></p> <p>Mo-Fr I: 06:00 – 8:00 Uhr Mo-Fr II: 14:30 – 19:00 Uhr Sa: 08:00 – 16:00 Uhr</p> <p><i>Fahrtrichtung Neuenkirchen</i></p> <p>Mo-Fr I: 08:00 – 12:00 Uhr Mo-Fr II: 14:30 – 21:00 Uhr Sa: 12:00 – 20:00 Uhr</p>
Taktdichte	<p>Mo-Fr I: entfällt Mo-Fr II: 180-240 Min. Sa: 180-300 Min.</p>
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	<p>Mo-Fr I: 1 Mo-Fr II: 2 Sa: 2</p>
Ergänzende Hinweise	Sollte der Landkreis Osnabrück sich im Falle des notwendigen Abschlusses eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht an einer Finanzierung beteiligt, kann die Linie entsprechend eingekürzt werden.

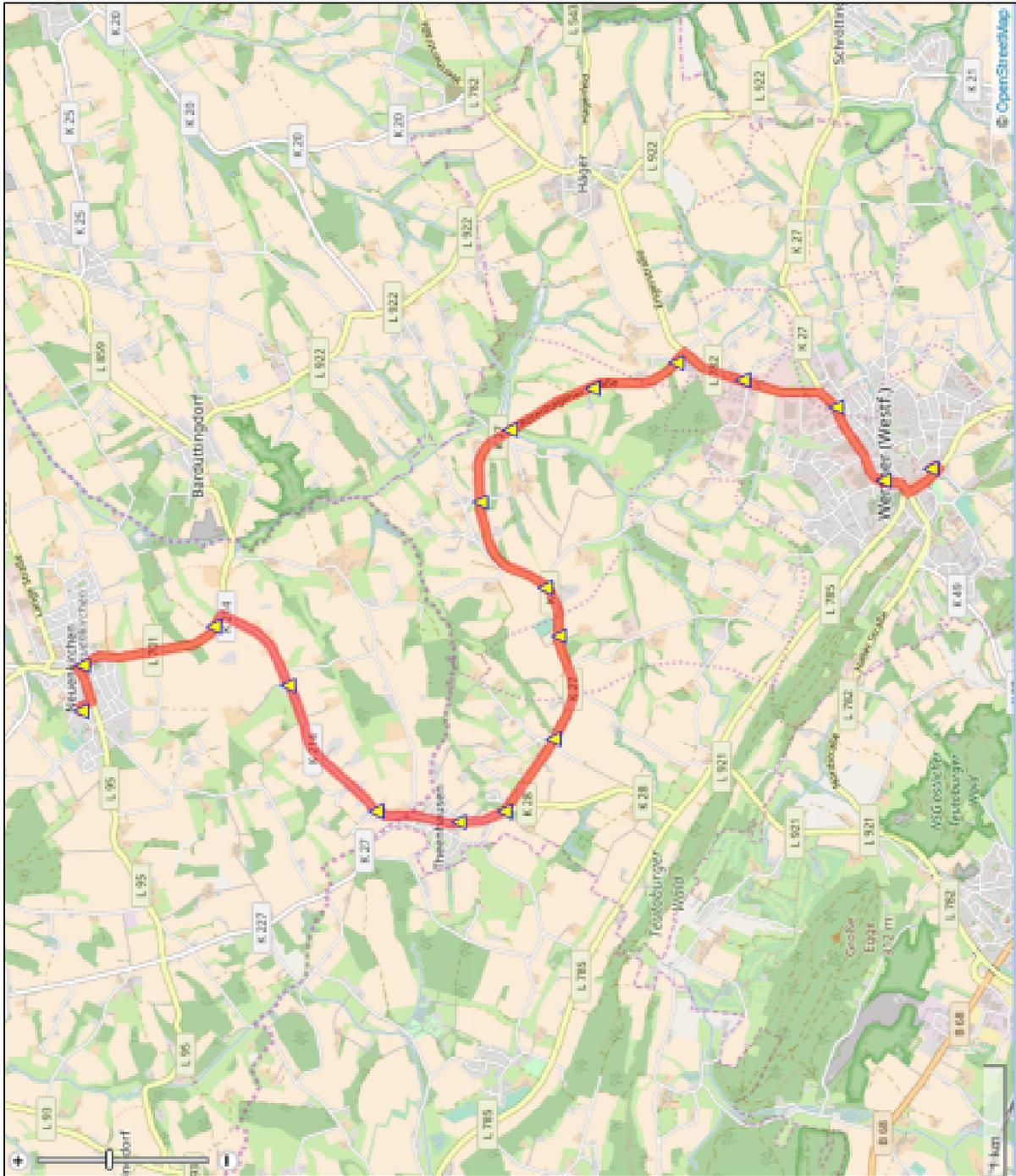


Abbildung 19 Linienweg der Linie 60

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 16 Linienblatt Linie 61

Linie 61	
Verlauf	Bielefeld, Hbf – Bi-Großdornberg – Werther, ZOB – Halle Bhf/ZOB
Funktion	Nachbarortsverbindung zwischen Bielefeld und Werther sowie Werther und Halle und umsteigefreie Anbindung der Stadt Halle an den Westen Bielefelds (insbesondere Universität Bielefeld)
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	36
Einzuhaltende Anschlüsse	Halle Bhf/ZOB: RB 75 von/nach Osnabrück
Vorgesehene Umsteigezeit	mind. 5 Min., max. 15 Min.
Anschluss-Hinweise	--
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Halle, Bhf/ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:30 – 21:30 Uhr Sa: 06:30 – 21:30 Uhr SoF: 09:30 – 20:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 Min. Sa: 60 Min. SoF: 60 Min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15 Sa: 14 SoF: 10
Ergänzende Hinweise	<p>Die vorgesehene Umsteigezeit von max. 15 Min. kann auf max. 25 Min. ausgedehnt werden, solange im Abschnitt Bielefeld – Werther die Linie 21 nicht gemäß der Anforderungen aus dem NVP fährt.</p> <p>Die Fahrzeiten sind so zu wählen, dass mit den Linien 21 und 62 zwischen Werther und Bielefeld ein 15-Minuten Takt entsteht. Der Abschnitt Werther, ZOB – Werther, Gesamtschule kann mit der Linie 61 bedient werden, wenn die Linie 61 durch Tausch der Zeitlage mit der Linie 21 die Anforderungen dieses NVP erfüllen kann.</p> <p>Für eine NVP-konforme Ausgestaltung der Verkehre zwischen</p>

Werther und Bielefeld (Herstellung attraktiver Umsteigezeiten der Linie 61 zum SPNV am Bahnhof Halle) müssen die Zeitlagen der Linien 21 und 61 und ggf. der Linie 62 getauscht werden. Der Abschnitt Werther, ZOB bis Werther, Gesamtschule kann dann auch auf die Linie 61 verlagert werden.

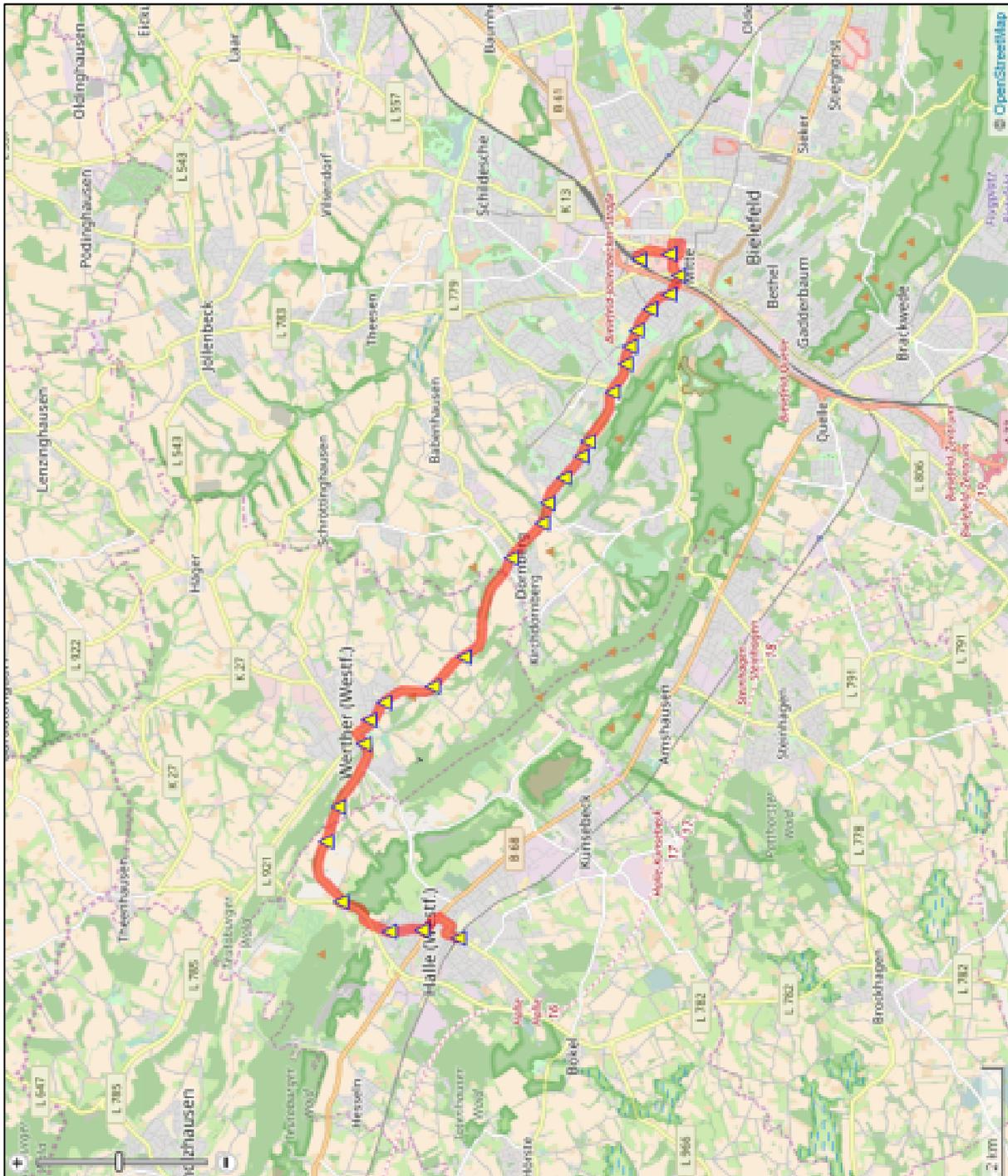


Abbildung 20 Linienweg der Linie 61

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 17 Linienblatt Linie 62

Linie 62	
Verlauf	Bielefeld, Hbf. – Bi-Großdornberg – Werther, ZOB – Borgholzhausen
Funktion	Regionalverbindung von Borgholzhausen (Zentrum) und Werther zum Oberzentrum Bielefeld. Anbindung der beiden Orte an den Bielefelder Hauptbahnhof.
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	26 (Bielefeld – Werther) 41 (Bielefeld – Borgholzhausen)
Einzuhaltende Anschlüsse	--
Vorgesehene Umsteigezeit	entfällt
Anschluss-Hinweise	--
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Bielefeld, Hbf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 04:45 – 01:15 Uhr (Folgetag) Sa: 05:45 – 01:15 Uhr (Folgetag) SoF: 08:45 – 01:15 Uhr (Folgetag)
Taktdichte	<i>Abschnitt Werther – Borgholzhausen</i> Mo-Fr: 60 Min. Sa: 60 Min. SoF: 60 Min. <i>Abschnitt Bielefeld – Werther</i> Mo-Fr: 30 Min. Sa: 30 Min. SoF: 60 Min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	<i>Abschnitt Werther – Borgholzhausen</i> Mo-Fr: 20 Sa: 19 SoF: 16 <i>Abschnitt Bielefeld – Werther</i> Mo-Fr: 33 Sa: 27 SoF: 16
Ergänzende Hinweise	Die Fahrzeiten sind so zu wählen, dass mit den Linien 21 und 61 zwischen Werther und Bielefeld ein 15-Minuten Takt entsteht.

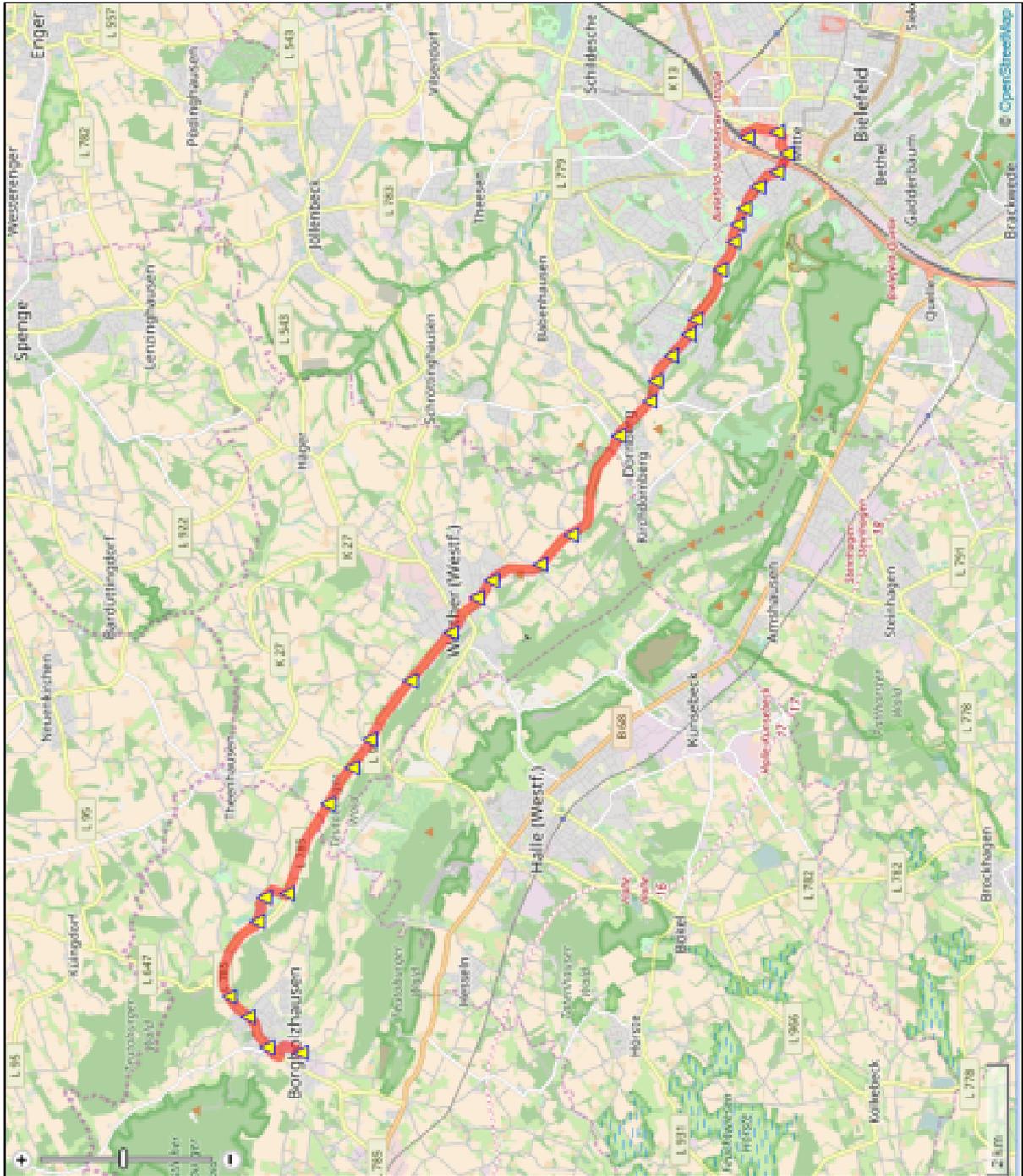


Abbildung 21 Linienweg der Linie 62

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 18 Linienblatt Linie 66

Linie 66	
Verlauf	Werther, ZOB – Werther-Häger – Spenge, ZOB
Funktion	Regionalverbindung Spenge – Werther sowie Anbindung von Werther-Häger an das Wertheraner Zentrum
Produkt	RegioBus/RegioTaxi
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	17
Einzuhaltende Anschlüsse	Werther, ZOB: Linie 21, 61 oder 62 von/nach Bielefeld <i>Häger, Weinhorst: BürgerBus Werther (Linie 160) von/nach Werther, ZOB [siehe Hinweise]</i>
Vorgesehene Umsteigezeit	mind. 3 Min., max. 10 Min.
Anschluss-Hinweise	Werther, ZOB: Linie 61 von/nach Halle
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Werther, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 06:15 – 19:15 Uhr Sa: 08:15 – 17:15 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60-120 Min. Sa: 60-180 Min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 8 Sa: 4
Ergänzende Hinweise	<p>Angebot darf bedarfsorientiert ausgestaltet werden (RegioTaxi).</p> <p>In den Zeiten, in denen die BürgerBus-Linie 160 zwischen Werther, ZOB und Häger, Weinhorst verkehrt, darf dieser Abschnitt nicht mit der Linie 66 bedient werden. Zwischen Häger, Weinhorst und Spenge ist die Linie 66 mit Anschluss an die Linie 160 auszugestalten.</p> <p>Sofern der Abschnitt Werther, ZOB bis Häger, Weinhorst nicht mehr mit der BürgerBus-Linie 160 bedient wird, muss die Linie 66 auf die ganze Strecke ausgeweitet werden.</p>

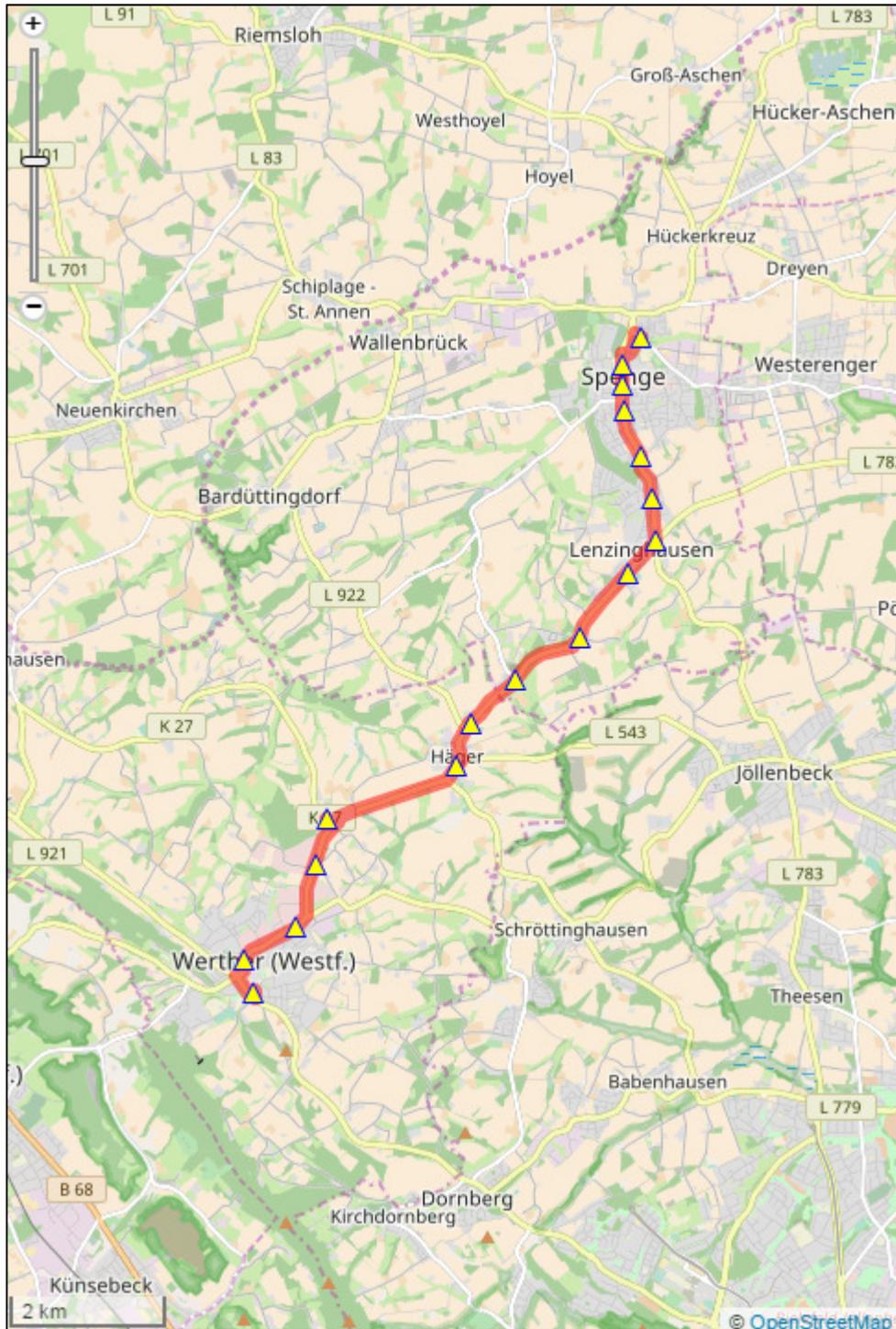


Abbildung 22 Linienweg der Linie 66

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 19 Linienblatt Linie 88

Linie 88	
Verlauf	Bielefeld, Hbf – Bi-Quelle – Steinhagen – Sth.-Amshausen – Halle-Künsebeck – Halle Bf/ZOB
Funktion	Regionalverbindung von Halle und Steinhagen Richtung Bielefeld mit innerörtlicher Erschließungsfunktion von Halle, Steinhagen, Bi-Quelle, Bi-Brackwede und Bi-Gadderbaum. Aufgrund der Parallelverbindung zum „Haller Willem“ (RB75) ist die großflächige Erschließung der Orte und Ortsteile zwingend. In Steinhagen sind zwingend die Haltestellen „Stettiner Str.“, „ZOB“ und „Schulzentrum“ zu bedienen.
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	66 (mit Bedienung der JVA Ummeln: 70)
Einzuhaltende Anschlüsse	aus/in Richtung Steinhagen ZOB: Steinhagen, Bhf. Bielefelder Str.: RB 75 nach/von Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	mind. 4 Min., max. 10 Min.
Anschluss-Hinweise	Bi-Quelle, Bhf: RB 75 von/nach Osnabrück aus Richtung Quelle
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Bielefeld, Hbf Steinhagen, Bhf. Bielefelder Str.
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 04:30 – 24:00 Uhr / 22:00 Uhr* Sa: 06:30 – 24:00 Uhr / 22:00 Uhr* SoF: 09:30 – 24:00 Uhr / 22:00 Uhr*
Taktdichte	Mo-Fr: 60 Min. Sa: 60 Min. SoF: 60 Min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 18 (16)* Sa: 16 (14)* SoF: 13 (11)*
Ergänzende Hinweise	<p>* Bei mind. 2 Abfahrten auf der Linie N 14 Bielefeld – Steinhagen (NachtBus Bielefeld) zwischen 21 Uhr und 24 Uhr in den jeweiligen Tagesgruppen, gelten die kursiv gedruckten Betriebszeiten und Anzahl Fahrtenpaare. Fahrten der N14 an nicht allen Wochentag zw. Montag und Freitag führen nicht zur Anwendung der reduzierten Leistung.</p> <p>Bei Entfall der Leistungen auf der Linie N14 muss das Angebot auf den regulären Umfang ausgeweitet werden.</p>

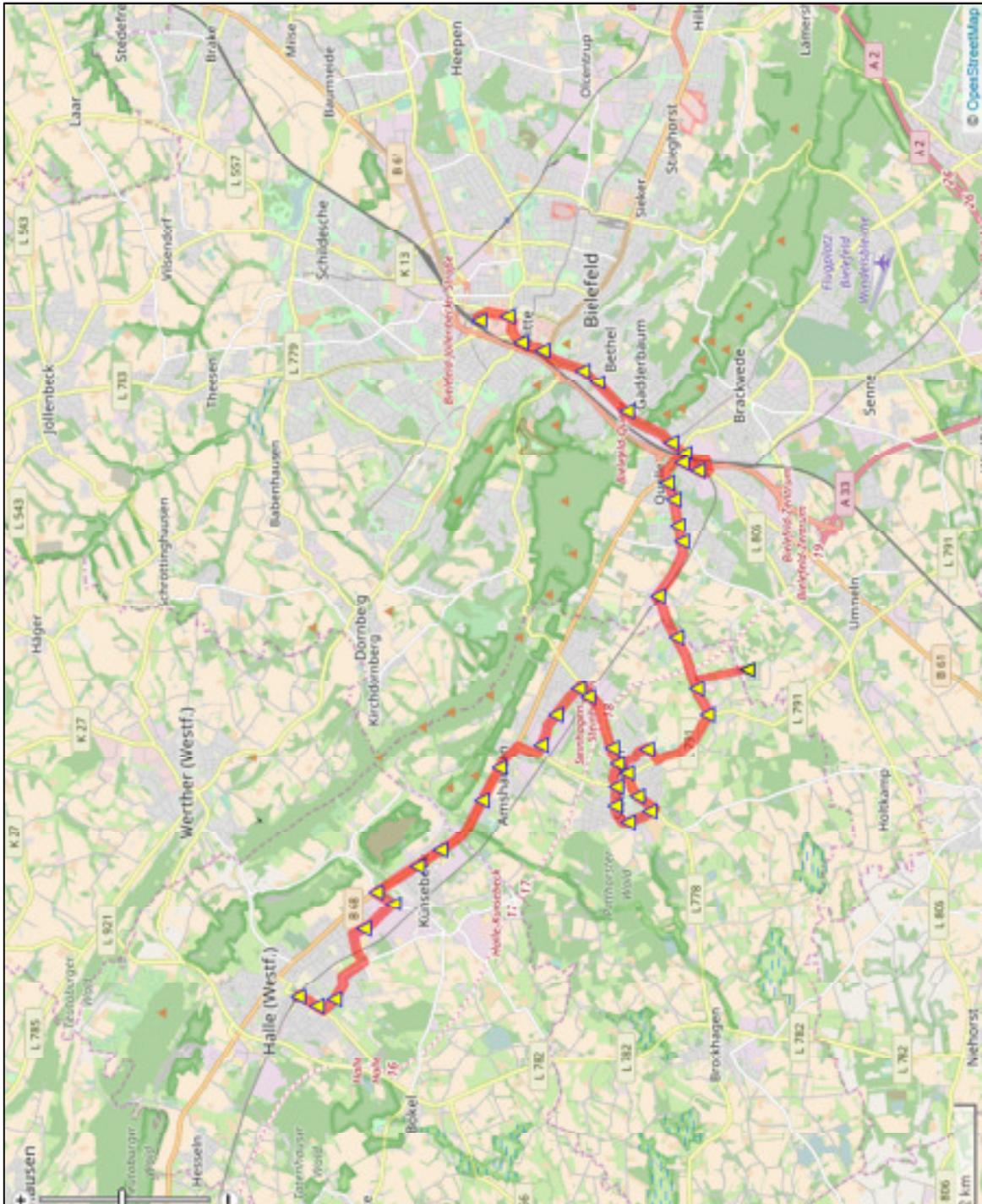


Abbildung 23 Linienweg der Linie 88

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 20 Linienblatt Linie 89

Linie 89	
Verlauf	Halle Bhf/ZOB – Halle-Hörste – Versmold-Hesselteich – Versmold Bhf/ZOB
Funktion	Regionalverbindung zw. Versmold und Halle; Anbindung von Versmold, Halle-Hörste und Halle-Bokel an den Haller Willem (RB 75) von/nach Bielefeld und Osnabrück
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	24
Einzuhaltende Anschlüsse	Halle Bhf/ZOB: RB75 von/nach Bielefeld und Osnabrück
Vorgesehene Umsteigezeit	mind. 5 Min., max. 12 Min.
Anschluss-Hinweise	Versmold, Bhf/ZOB: Linie 71 von/nach Gütersloh, sofern betrieblich umsetzbar.
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Halle, Bhf/ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:45 – 21:10 Uhr Sa: 07:45 – 19:10 Uhr SoF: 10:45 – 19:10 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 Min. Sa: 60 Min. SoF: 120 Min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15 Sa: 11 SoF: 5
Ergänzende Hinweise	--

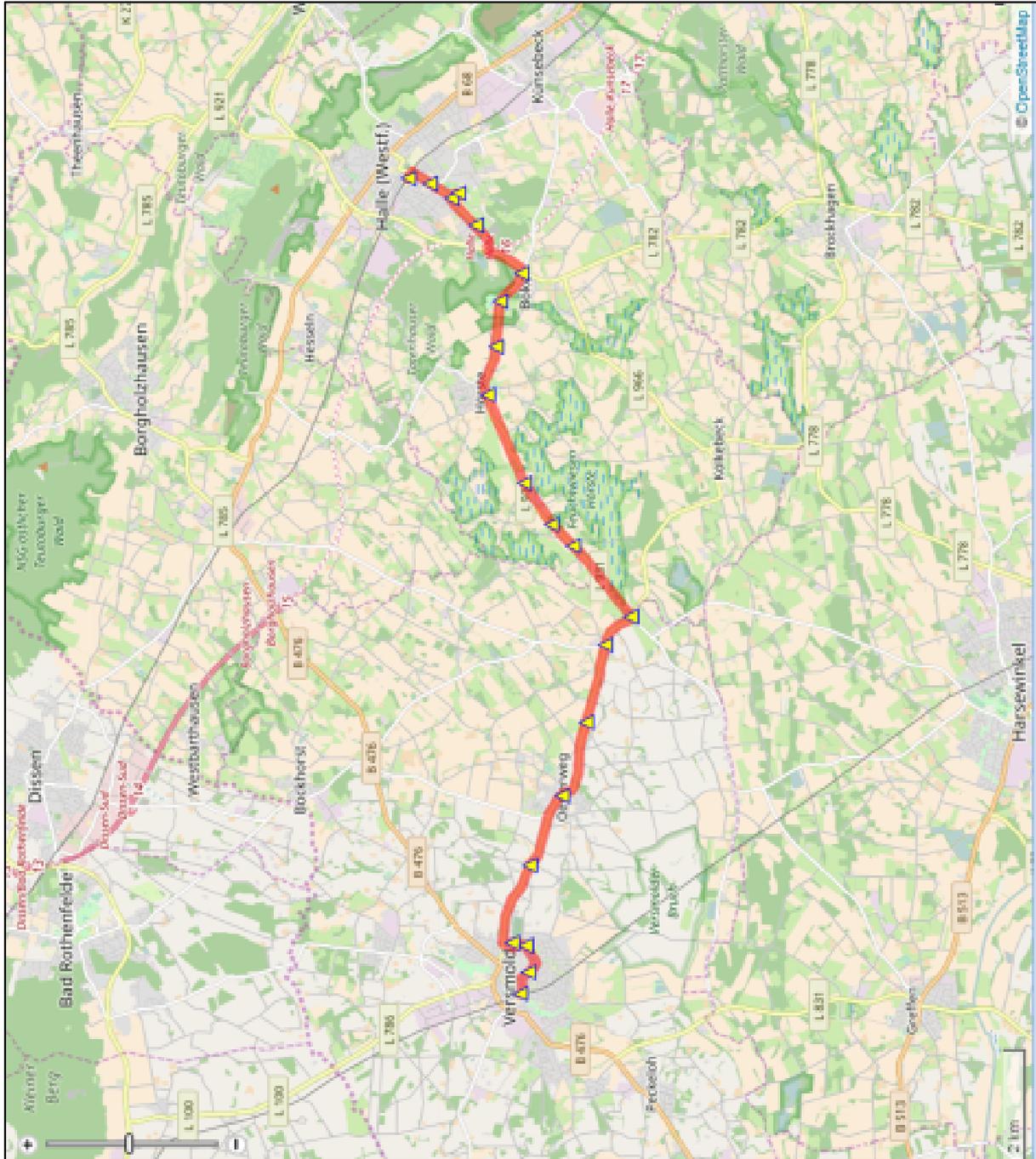


Abbildung 24 Linienweg der Linie 89

4. Nahverkehrsplan

Im **Schülernetz** des Linienbündels Nord ist eine Beförderung von Schülerinnen und Schülern aus den Kommunen Halle, Steinhagen und Werther zu öffentlichen und privaten (staatlich anerkannten) allgemeinbildenden Schulen innerhalb der jeweiligen Kommunen zu gewährleisten. Daneben gibt es weitere, außerhalb der Kommune gelegene Schulen, zu denen Beförderungsbedarf besteht, sowie Schüler von außerhalb der o.g. Kommunen, die zu den Schulen in Halle, Steinhagen oder Werther befördert werden, wenn die in Kap. 3.3 unter der Überschrift „Weiterführende Schulen“ in den Ziffern 4 und 5 genannten Anzahlen von Schülern überschritten werden. In der nachfolgenden Tabelle sind die aktuell (Stand: Juni 2016) angefahrenen Schulen aufgelistet. Zudem wird der mindestens anzufahrende räumliche Bereich benannt. Die Einteilung der mindestens zu bedienenden Ortsteile ist nur als grobe Eingrenzung zu verstehen.

Tabelle 21 Aktuell angefahrene Schulen im Linienbündel Nord

Standort	Schulträger	Schule	Mindestens zu bedienen aus folgenden Kommunen/Ortsteilen (OT)
Borgholzhausen	Kreis Gütersloh	P.-A.-Böckstiegel-Gesamtschule Standort Borgholzhausen	Stadt Werther
Gütersloh	Kreis Gütersloh	Carl-Miele-Berufskolleg	Stadt Halle, Gemeinde Steinhagen Stadt Werther
Halle (Westf.)	Stadt Halle (Westf.)	Grundschule Gartnisch	Ascheloh (OT) Eggeberg (OT) Gartnisch (OT) Künsebeck (OT) Sandforth (OT)
Halle (Westf.)	Stadt Halle (Westf.)	Grundschule Hörste	Bokel (OT) Hesseln (OT) Hörste (OT) Kölkebeck (OT)
Halle (Westf.)	Stadt Halle (Westf.)	Grundschule Künsebeck	Ascheloh (OT) Eggeberg (OT) Künsebeck (OT) Sandforth (OT)
Halle (Westf.)	Stadt Halle (Westf.)	Lindenschule (Grundschule)	Ascheloh (OT) Eggeberg (OT)
Halle (Westf.)	Stadt Halle (Westf.)	Gesamtschule Halle	Stadt Halle Gemeinde Steinhagen
Halle (Westf.)	Stadt Halle (Westf.)	Hauptschule Halle*	Stadt Halle
Halle (Westf.)	Stadt Halle (Westf.)	Realschule Halle*	Stadt Halle
Halle (Westf.)	Kreis Gütersloh	Kreisgymnasium Halle	Stadt Halle Stadt Werther
Halle (Westf.)	Kreis Gütersloh	Berufskolleg Halle	Stadt Halle Stadt Versmold Stadt Werther Gemeinde Steinhagen
Steinhagen	Gemeinde Steinhagen	Grundschule Amshausen	Steinhagen (OT) Nordwest Amshausen (OT)
Steinhagen	Gemeinde Steinhagen	Grundschule Brockhagen	Brockhagen (OT)

4. Nahverkehrsplan

Steinhagen	Gemeinde Steinhagen	Grundschule Laukshof	Steinhagen (OT) Nordost Steinhagen (OT) Ost/Süd
Steinhagen	Gemeinde Steinhagen	Grundschule Steinhagen	Steinhagen (OT) West
Steinhagen	Gemeinde Steinhagen	Hauptschule Steinhagen*	Gemeinde Steinhagen
Steinhagen	Gemeinde Steinhagen	Realschule Steinhagen	Gemeinde Steinhagen
Steinhagen	Gemeinde Steinhagen	Steinhagener Gymnasium	Gemeinde Steinhagen
Werther	Kreis Gütersloh	P.-A.-Böckstiegel-Gesamtschule, Standort Werther	Stadt Werther
Werther	Stadt Werther	Grundschule Werther-Langeheide; Hauptstandort Werther	Stadt Werther (Süd)
Werther	Stadt Werther	Grundschule Werther-Langeheide, Nebenstandort Langenheide	Stadt Werther (Nord)

* auslaufend

3.3.2 Anforderungen an das Linienbündel Ost

Das Linienbündel Ost besteht im **Grundnetz** aus folgenden Linien:

- 87 Gütersloh – Isselhorst – Ummeln – Bielefeld
- 94 Gütersloh – Avenwedde –/Verl – Friedrichsdorf – Windelsbleiche – Brackwede
- 95 Gütersloh – Isselhorst – Ummeln – Bielefeld

Die Anforderungen an diese Linien werden nachfolgend detailliert beschrieben:

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 22 Linienblatt Linie 87

Linie 87	
Verlauf	Gütersloh, ZOB – Isselhorst – Ummeln – Bielefeld, Jahnplatz – Bielefeld, Hbf
Funktion	Verbindung zwischen Bielefeld, Ummeln, Isselhorst und Gütersloh mit jeweils innerörtlicher Erschließungsfunktion.
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	56
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: SPNV von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 6 Min., max. 15 Min.
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB: Stadtverkehr Gütersloh
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB Bielefeld, Jahnplatz
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:15 – 21:15 Uhr Sa: 06:15 – 21:15 Uhr SoF: 11:15 – 21:15 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min. Sa: 60 min. (ab 16:00 Uhr: 120 Minuten) SoF: 120 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15 Sa: 15 SoF: 5
Ergänzende Hinweise	Mo – Sa: Verkehrt zwischen Isselhorst und Gütersloh um ca. 30 Minuten versetzt zur Linie 95 zur Wahrung eines 30-Minuten-Taktes auf dem Abschnitt. Sa (ab 16:00 Uhr) und SoF: Verkehrt zwischen Isselhorst und Gütersloh um ca. 60 Minuten versetzt zur Linie 95 zur Wahrung eines 60-Minuten-Taktes.

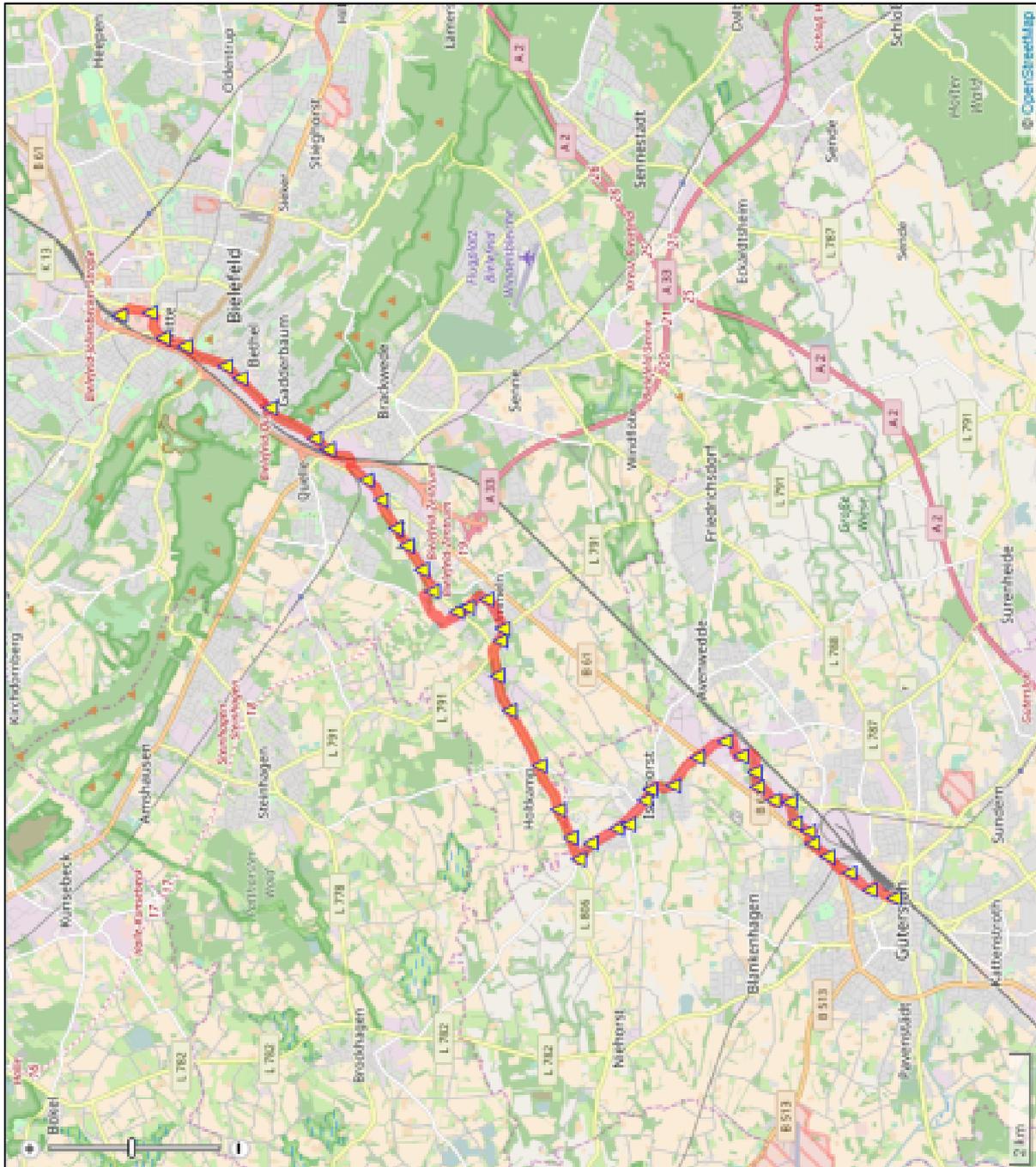


Abbildung 25 Linienweg der Linie 87

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 23 Linienblatt Linie 94

Linie 94			
Verlauf	Backwede, Kirche – Windflöte – Friedrichsdorf – Avenwedde – Verl / [– Bhf Isselhorst-Avenwedde] – Gütersloh ZOB		
Funktion	Verbindung zwischen Bielefeld-Brackwede, Friedrichsdorf, Avenwedde und Gütersloh bzw. Verl mit innerörtlicher Erschließung		
Produkt	RegioBus		
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	42 (nach GT ZOB über Avenwedder Str.) 52 (nach GT ZOB über Avenwedde Bhf) 28 (nach Verl)		
Einzuhaltende Anschlüsse	Brackwede, Kirche: StadtBahn-Linie 1 von/nach Bielefeld		
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 5 Min., max. 8 Min.		
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB: Stadtverkehr Gütersloh Gütersloh, ZOB: SPNV Gütersloh, ZOB: Regionalbuslinien		
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB; Brackwede, Bhf		
Betriebszeitraum	Abschnitt Brackwede – Windflöte Mo-Fr: 04:30-01:00 Sa: 05:15-01:00 So: 09:00-01:00	Abschnitt Windflöte – Gütersloh Mo-Fr: 04:30-21:30 Sa: 05:15-21:30 So: 10:00-21:30	Abschnitt Windflöte – Verl Mo-Fr: 04:30-21:30 Sa: -- So: --
Taktdichte	Mo-Fr: 20 min. Sa: 60 min. SoF: 60 min.	Mo-Fr: 20/40 min. Sa: 60 min. SoF: 60 min.	Mo-Fr: 60 min. Sa: -- SoF: --
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 45 Sa: 15 SoF: 6	Mo-Fr: 30 Sa: 15 SoF: 12	Mo-Fr: 15 Sa: -- SoF: --
Ergänzende Hinweise	Die Linie kann Montag bis Freitag alternierend über Avenwedde Bahnhof und Avenwedder Str. geführt werden. Der Hauptlinienweg führt über Avenwedder Str. Dieser ist zwingend zu bedienen. Die Leistungen auf dem Abschnitt Friedrichsdorf – Verl können alternativ auch über die Linie 80.2 (vgl. Tabelle 34 und Abbildung 38) realisiert werden.		

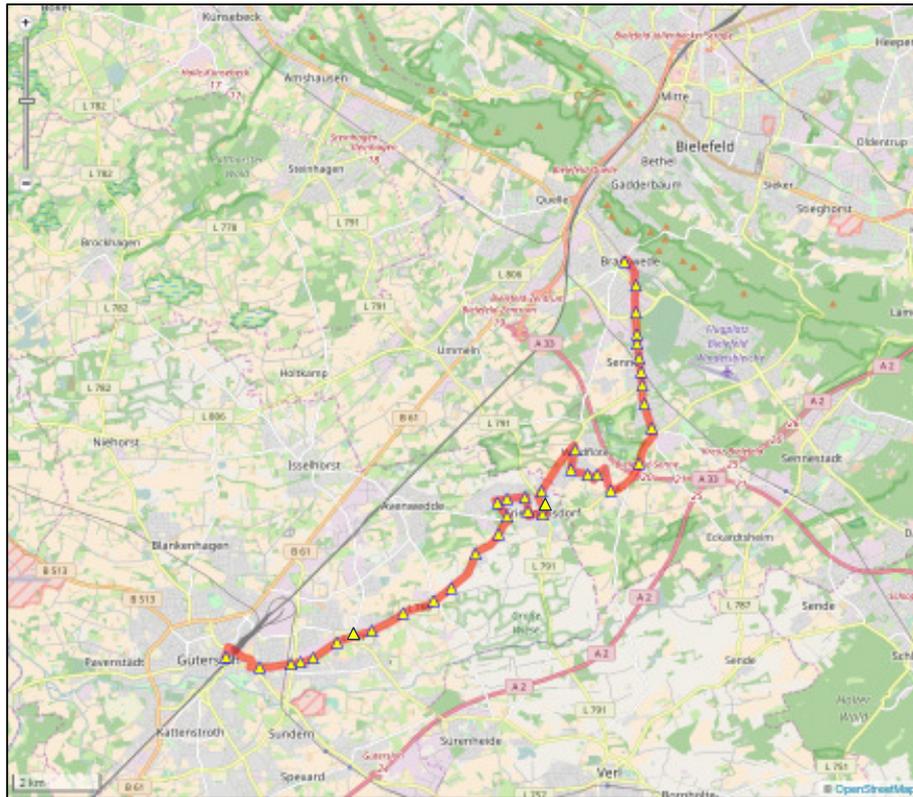


Abbildung 26 Linienweg 1 der Linie 94

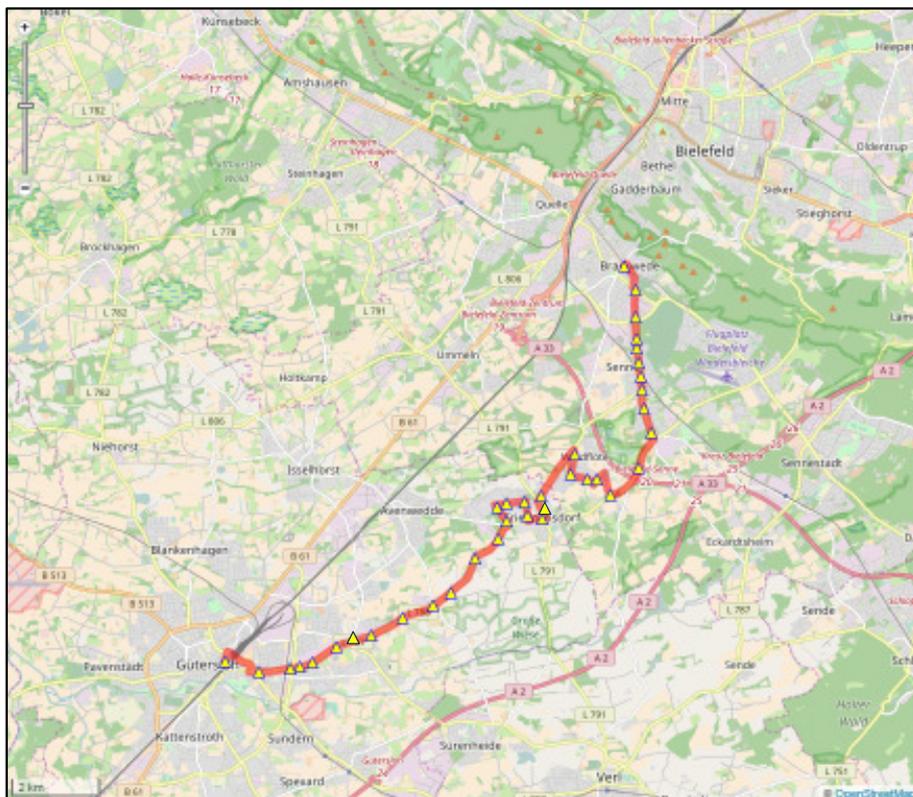


Abbildung 27 Linienweg 2 der Linie 94

4. Nahverkehrsplan

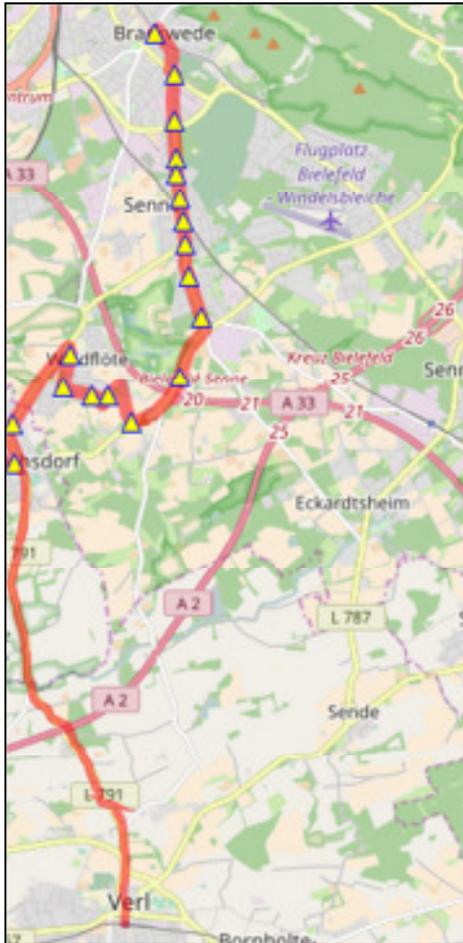


Abbildung 28 Linienweg 3 der Linie 94

Tabelle 24 Linienblatt Linie 95

Linie 95	
Verlauf	Gütersloh, ZOB – Isselhorst – Ummeln – Bielefeld, Jahnplatz – Bielefeld Hbf
Funktion	Verbindung zwischen Bielefeld, Ummeln, Isselhorst und Gütersloh mit jeweils innerörtlicher Erschließungsfunktion.
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	60
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: SPNV von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 6 Min., max. 15 Min.
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB: Stadtverkehr Gütersloh
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 04:45 – 21:15 Uhr Sa: 06:45 – 21:15 Uhr SoF: 11:15 – 21:15 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min. Sa: 60 min. (ab 16:00 Uhr: 120 Minuten) SoF: 120 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15 Sa: 15 SoF: 6
Ergänzende Hinweise	Mo – Sa: Verkehrt zwischen Isselhorst und Gütersloh um ca. 30 Minuten versetzt zur Linie 87 zur Wahrung eines 30-Minuten-Taktes auf dem Abschnitt Sa (ab 16:00 Uhr) und SoF: Verkehrt zwischen Isselhorst und Gütersloh um ca. 60 Minuten versetzt zur Linie 87 zur Wahrung eines 60-Minuten-Taktes

4. Nahverkehrsplan

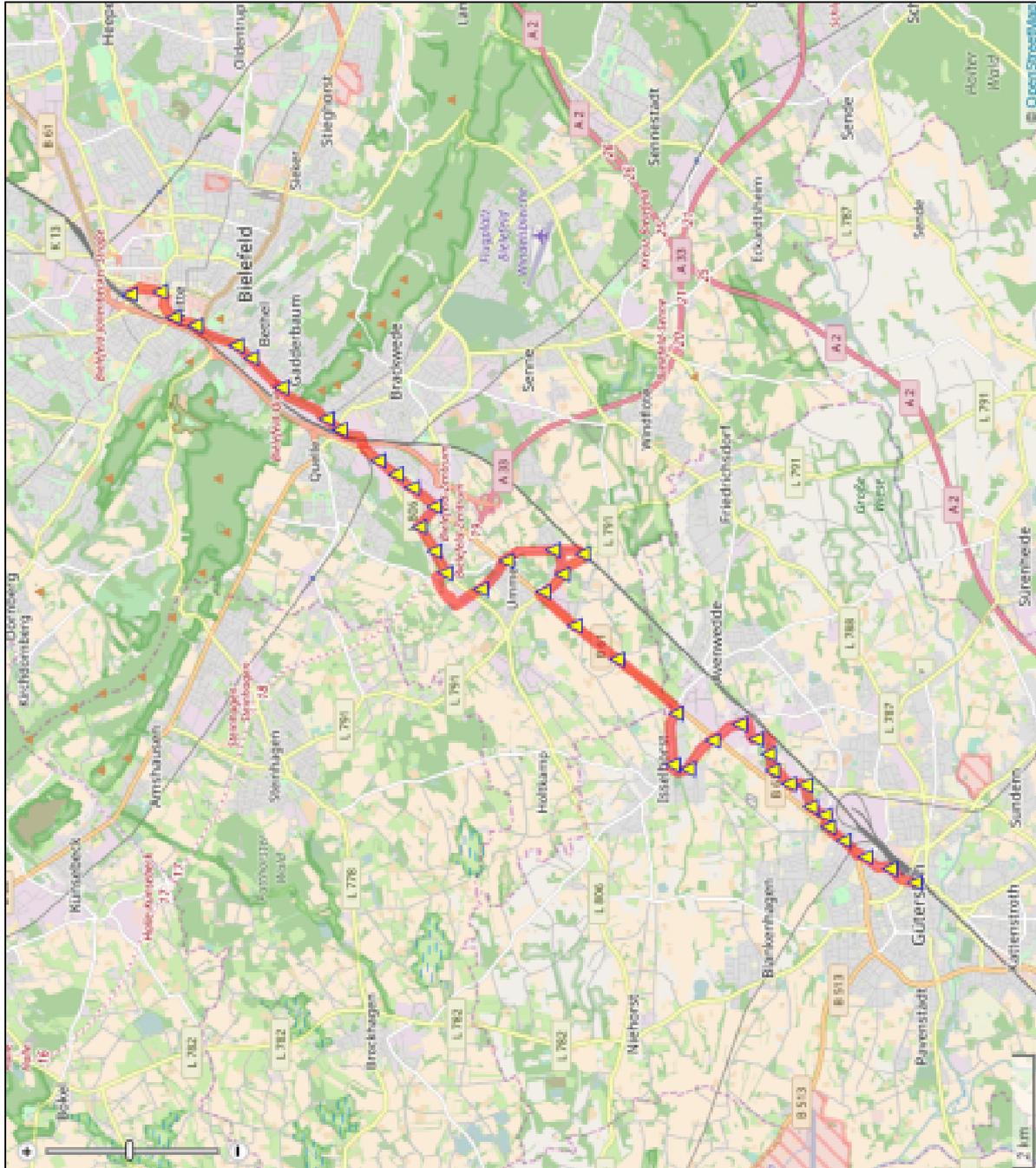


Abbildung 29 Linienweg der Linie 95

4. Nahverkehrsplan

Im **Schülernetz** des Linienbündels Ost ist eine Beförderung von Schülerinnen und Schülern innerhalb der Stadt Gütersloh zu öffentlichen und privaten (staatlich anerkannten) allgemeinbildenden Schulen zu gewährleisten.

In der nachfolgenden Tabelle sind die aktuell (Stand: Juni 2016) angefahrenen Schulen aufgelistet. Zudem wird der mindestens anzufahrende räumliche Bereich benannt. Die Einteilung der mindestens zu bedienenden Ortsteile ist nur als grobe Eingrenzung zu verstehen.

Sämtliche im Schülernetz stattfindenden Fahrten können mit den Linien 87, 94, und 95 durchgeführt werden. Eine Abweichung von den Linienwegen der v. g. Linien, die für das Grundnetz definiert sind, ist für die Fahrten im Schülernetz nur insofern notwendig, als die nachfolgend genannten Schulen, die nicht direkt an den Linienwegen liegen, direkt bedient werden müssen.

Tabelle 25 Aktuell angefahrte Schulen im Linienbündel Ost

Standort	Schulträger	Schule	Mindestens zu bedienen aus folgenden Kommunen/Ortsteilen (OT)
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Hauptschule Ost*	Avenwedde (OT) Friedrichsdorf (OT)
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Geschwister-Scholl-Realschule	Avenwedde (OT) Friedrichsdorf (OT)

*auslaufend

Zusätzlich zu der Bedienung der in der obigen Tabelle explizit aufgeführten Schulen muss sichergestellt werden, dass eine Beförderung für Schüler verschiedener Schulen in der Stadt Gütersloh aus den Gütersloher Ortsteilen Avenwedde, Friedrichsdorf und Isselhorst mit Ankunft 7:30 Uhr (+/- 10 Min.) an der Haltestelle Gütersloh ZOB sowie mit bis zu drei entsprechenden nachmittäglichen, nicht im Takt liegenden Rückfahrten nach Schulschluss gewährleistet wird. Hierfür ist es ausreichend, wenn die Haltestellen entlang der Linienwege der Linien 87, 94 und 95, die für das Grundnetz definiert sind, bedient werden.

3.3.3 Anforderungen an das Linienbündel Nordwest

Das Linienbündel Nordwest besteht im **Grundnetz** aus folgenden Linien:

- 44 Gütersloh – H.-C.-Pixel
- 71 Gütersloh – Harsewinkel - Versmold
- 72 Harsewinkel – Clarholz
- 74 H.-C.-Pixel – Herzebrock – Clarholz
- 90 Versmold – Borgholzhausen
- 190 Borgholzhausen Zentrum – Borgholzhausen Bahnhof

Die Anforderungen an diese Linien werden nachfolgend detailliert beschrieben.

Förderung ehrenamtlicher Aktivitäten

BürgerBus-Vereine benötigen für den Betrieb ein örtliches Verkehrsunternehmen, das den Bürgerbus in ihr Angebot aufnimmt und die verkehrsrechtliche Seite des Projektes abdeckt. Das Verkehrsunternehmen, das das Linienbündel Nordwest betreiben möchte, hat sich um diese Belange von Vereinen, die sich in den Kommunen Borgholzhausen, Herzebrock-Clarholz, Harsewinkel oder Versmold gründen, zu kümmern (bspw. Einpflegen der Fahrplandaten in die Auskunftssysteme, Beantragung einer Genehmigung bei der Bezirksregierung etc.). Das Verkehrsunternehmen kann hierfür Kostenersatz beim Verein geltend machen. Der Verein sollte hierbei gegen Zahlungsunfähigkeit z.B. mit einer Bürgschaft, z.B. durch die jeweilige Kommune, abgesichert sein.

Reaktivierung der TWE-Strecke

Zum Zeitpunkt der Neuauflage dieses NVP ist über eine Reaktivierung der TWE-Strecke noch nicht entschieden worden. Der Streckenverlauf der TWE überlagert sich mit verschiedenen Linien. Im Linienbündel Nordwest wäre hiervon die Linie 71 betroffen. Die im Folgenden genannten Mindeststandards für diese Linie gelten für den derzeitigen Stand ohne Schienenverbindung. Im Falle der Reaktivierung ist eine Reduzierung der Leistung wahrscheinlich. Die Gesamtanzahl an Fahrten in Richtung Harsewinkel und Versmold (Linie 71 zzgl. Fahrten der TWE) sowie der Betriebszeitraum werden aber grundsätzlich mindestens beibehalten.

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 26 Linienblatt Linie 44

Linie 44	
Verlauf	Gütersloh – Pixel, Heitmann
Funktion	Anbindung von Pixel an die Kreisstadt Gütersloh
Produkt	RegioBus / <i>RegioTaxi</i>
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	15
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: SPNV von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Gütersloh, ZOB: mind. 6, max. 15 min.
Anschluss-Hinweise	--
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 06:00 -20:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15
Ergänzende Hinweise	Angebot darf bedarfsorientiert ausgestaltet werden (<i>RegioTaxi</i>). Taktfahrten, die in zeitlicher Nähe von schulbezogenen Fahrten der Linie 74 liegen, dürfen an Schultagen entfallen, soweit die einzuhaltenden Anschlüsse durch die schulbezogenen Fahrten der Linie 74 erreicht werden.

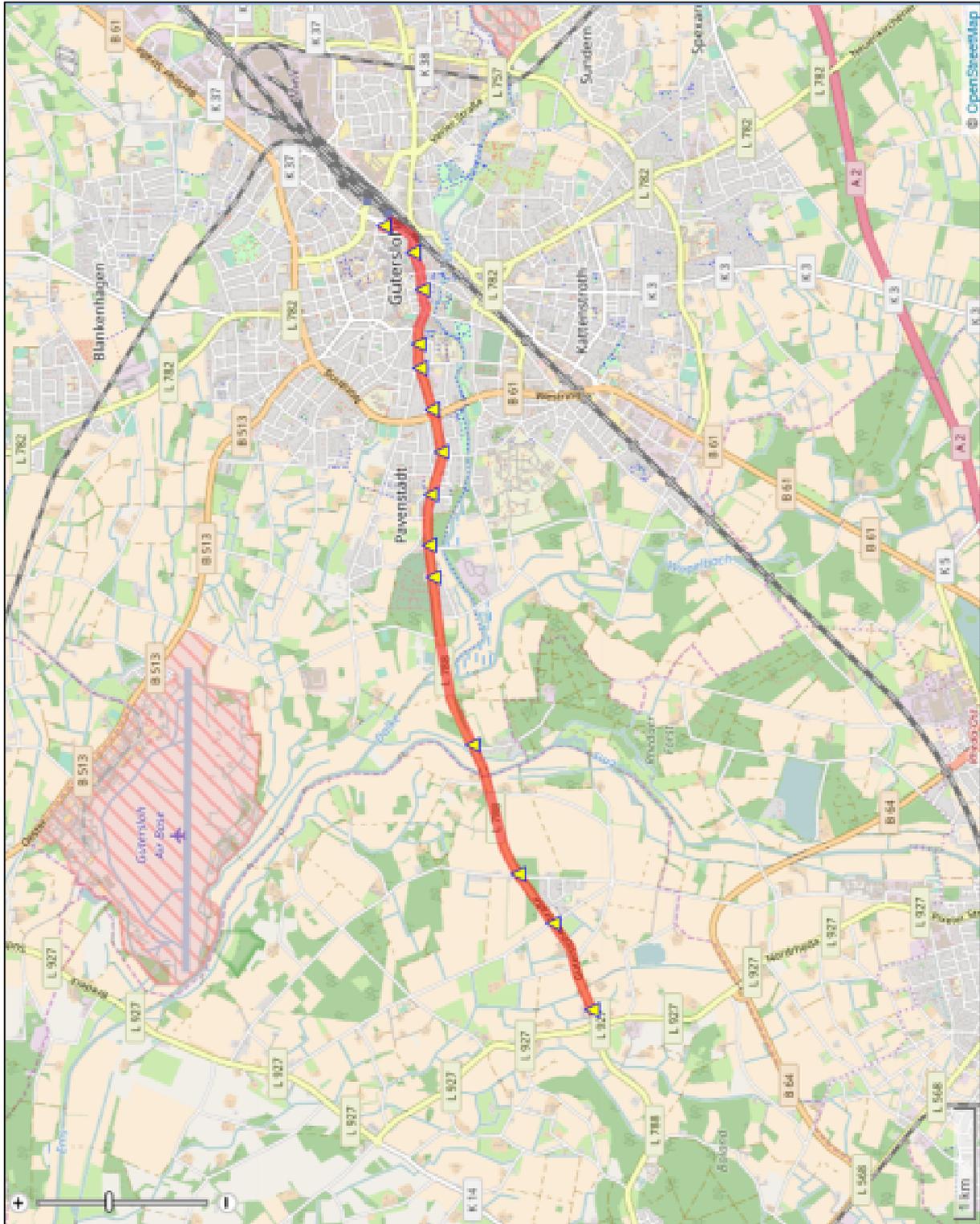


Abbildung 30 Linienweg der Linie 44

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 27 Linienblatt Linie 71

Linie 71			
Verlauf	Gütersloh ZOB – Marienfeld – Harsewinkel – Greffen – Versmold Bhf/ZOB		
Funktion	Anbindung von Versmold und Harsewinkel an die Kreisstadt Gütersloh und an den SPNV Richtung Bielefeld Anbindung von Harsewinkel an den SPNV Richtung Bielefeld		
Produkt	RegioBus (RB) sowie SchnellBus (SB)		
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	RegioBus: 55 SchnellBus: 42		
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: SPNV von/nach Bielefeld		
Vorgesehene Umsteigezeit	mind. 6, max. 15 Min.		
Anschluss-Hinweise	Harsewinkel, Zentrum an die Linie 72 Richtung Clarholz Versmold, Bhf/ZOB an die Linien 89 und 90		
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB		
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 04:30 – 24:00 Uhr Sa: 07:30 – 24:00 Uhr SoF: 09:15 – 23:00 Uhr		
Taktdichte	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Gütersloh-Harsewinkel Mo-Fr: 6-21 Uhr 30 min.; sonst 60 min. Sa: 60 min. SoF: 60 min. </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Harsewinkel-Versmold Mo-Fr: 60 min./+ Sa: 60 min. SoF: 60 min. </td> </tr> </table>	Gütersloh-Harsewinkel Mo-Fr: 6-21 Uhr 30 min.; sonst 60 min. Sa: 60 min. SoF: 60 min.	Harsewinkel-Versmold Mo-Fr: 60 min./+ Sa: 60 min. SoF: 60 min.
Gütersloh-Harsewinkel Mo-Fr: 6-21 Uhr 30 min.; sonst 60 min. Sa: 60 min. SoF: 60 min.	Harsewinkel-Versmold Mo-Fr: 60 min./+ Sa: 60 min. SoF: 60 min.		
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Gütersloh-Harsewinkel Mo-Fr: 35 Sa: 16 SoF: 13 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Harsewinkel-Versmold Mo-Fr: 25 Sa: 16 SoF: 13 </td> </tr> </table>	Gütersloh-Harsewinkel Mo-Fr: 35 Sa: 16 SoF: 13	Harsewinkel-Versmold Mo-Fr: 25 Sa: 16 SoF: 13
Gütersloh-Harsewinkel Mo-Fr: 35 Sa: 16 SoF: 13	Harsewinkel-Versmold Mo-Fr: 25 Sa: 16 SoF: 13		
Ergänzende Hinweise	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Gütersloh-Harsewinkel Mo-Fr: SB/RB alternierend; ab 21 Uhr Schnellbus möglich, letzte Abfahrt ab GT nur bis Harsewinkel Sa: SchnellBus ab 18 Uhr möglich SoF: SchnellBus ganztägig möglich </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Harsewinkel-Versmold Mo-Fr: SchnellBus 60-min-Takt in HVZ ODER 120-min-Takt (je mind. 8 Fahrtenpaare/Tag) Sa: SchnellBus ab 18 Uhr möglich SoF: SchnellBus ganztägig möglich </td> </tr> </table>	Gütersloh-Harsewinkel Mo-Fr: SB/RB alternierend; ab 21 Uhr Schnellbus möglich, letzte Abfahrt ab GT nur bis Harsewinkel Sa: SchnellBus ab 18 Uhr möglich SoF: SchnellBus ganztägig möglich	Harsewinkel-Versmold Mo-Fr: SchnellBus 60-min-Takt in HVZ ODER 120-min-Takt (je mind. 8 Fahrtenpaare/Tag) Sa: SchnellBus ab 18 Uhr möglich SoF: SchnellBus ganztägig möglich
Gütersloh-Harsewinkel Mo-Fr: SB/RB alternierend; ab 21 Uhr Schnellbus möglich, letzte Abfahrt ab GT nur bis Harsewinkel Sa: SchnellBus ab 18 Uhr möglich SoF: SchnellBus ganztägig möglich	Harsewinkel-Versmold Mo-Fr: SchnellBus 60-min-Takt in HVZ ODER 120-min-Takt (je mind. 8 Fahrtenpaare/Tag) Sa: SchnellBus ab 18 Uhr möglich SoF: SchnellBus ganztägig möglich		

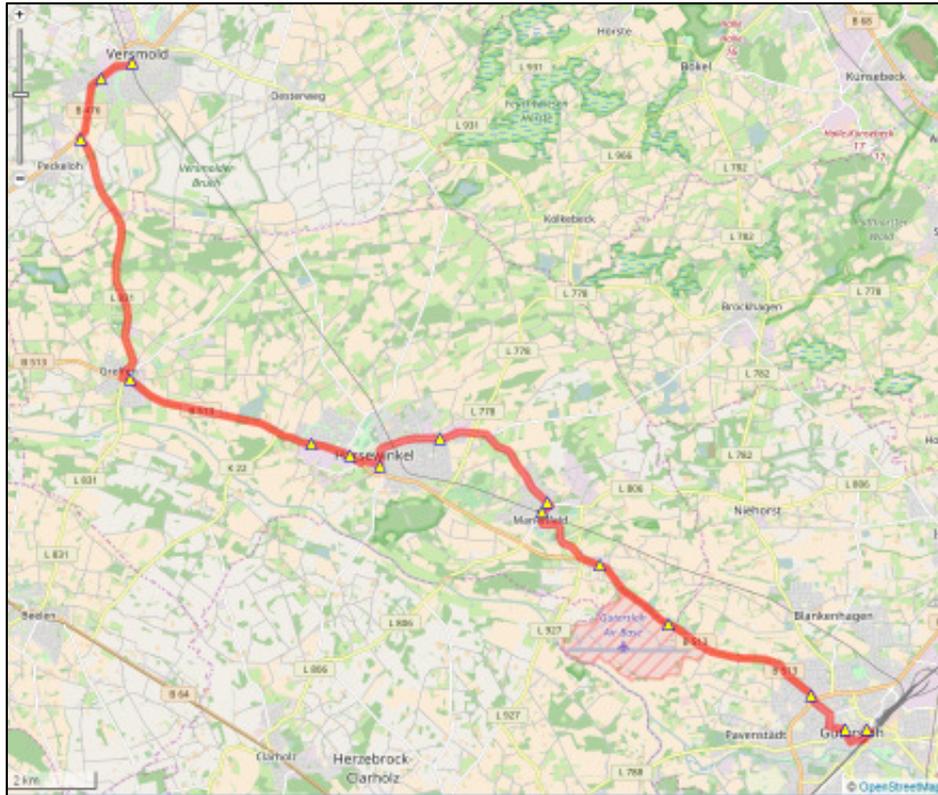


Abbildung 31 Linienweg der Linie 71 Schnellbus

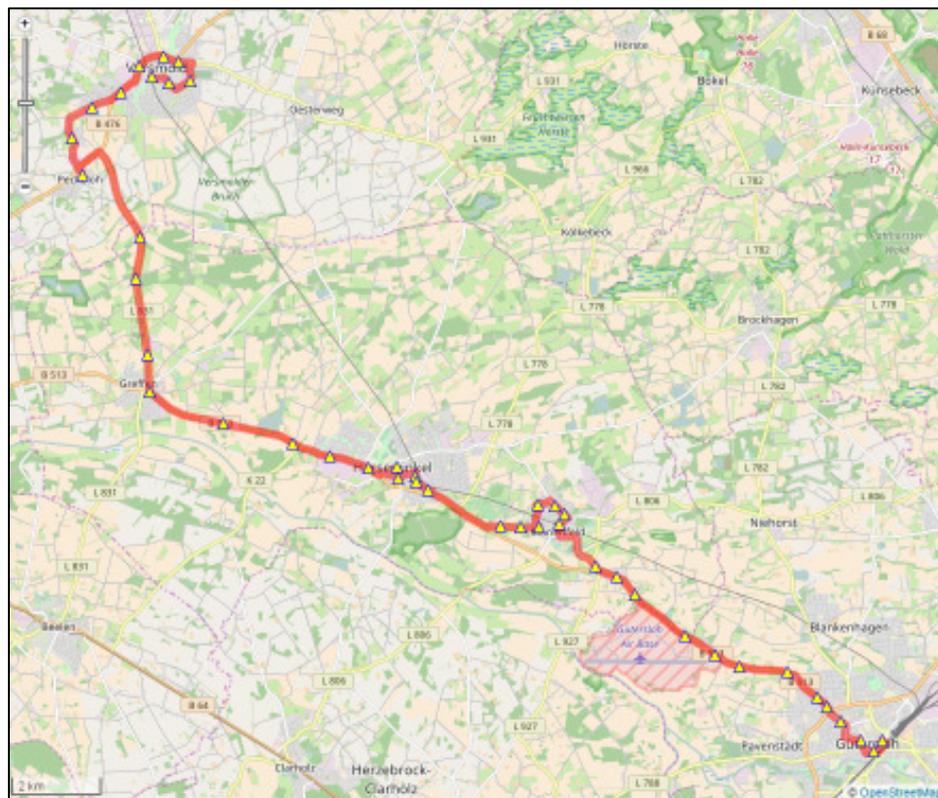


Abbildung 32 Linienweg der Linie 71

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 28 Linienblatt Linie 72

Linie 72	
Verlauf	Harsewinkel, Zentrum – Clarholz, Bhf
Funktion	Anbindung aus Harsewinkel am Bahnhof Clarholz an SPNV Richtung Warendorf/Münster Nachbarortsverbindung Harsewinkel – Clarholz
Produkt	RegioBus / RegioTaxi
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	14
Einzuhaltende Anschlüsse	Clarholz, Bhf: RB 67 von/nach Münster
Vorgesehene Umsteigezeit	Clarholz, Bhf: mind. 5 Min.
Anschluss-Hinweise	Harsewinkel, Zentrum an Linie 71 Richtung Versmold
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Harsewinkel, Zentrum Clarholz, Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:00 21:00 Uhr Sa: 09:00 -18:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min. Sa: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15 Sa: 9
Ergänzende Hinweise	Angebot darf bedarfsorientiert ausgestaltet werden (RegioTaxi).

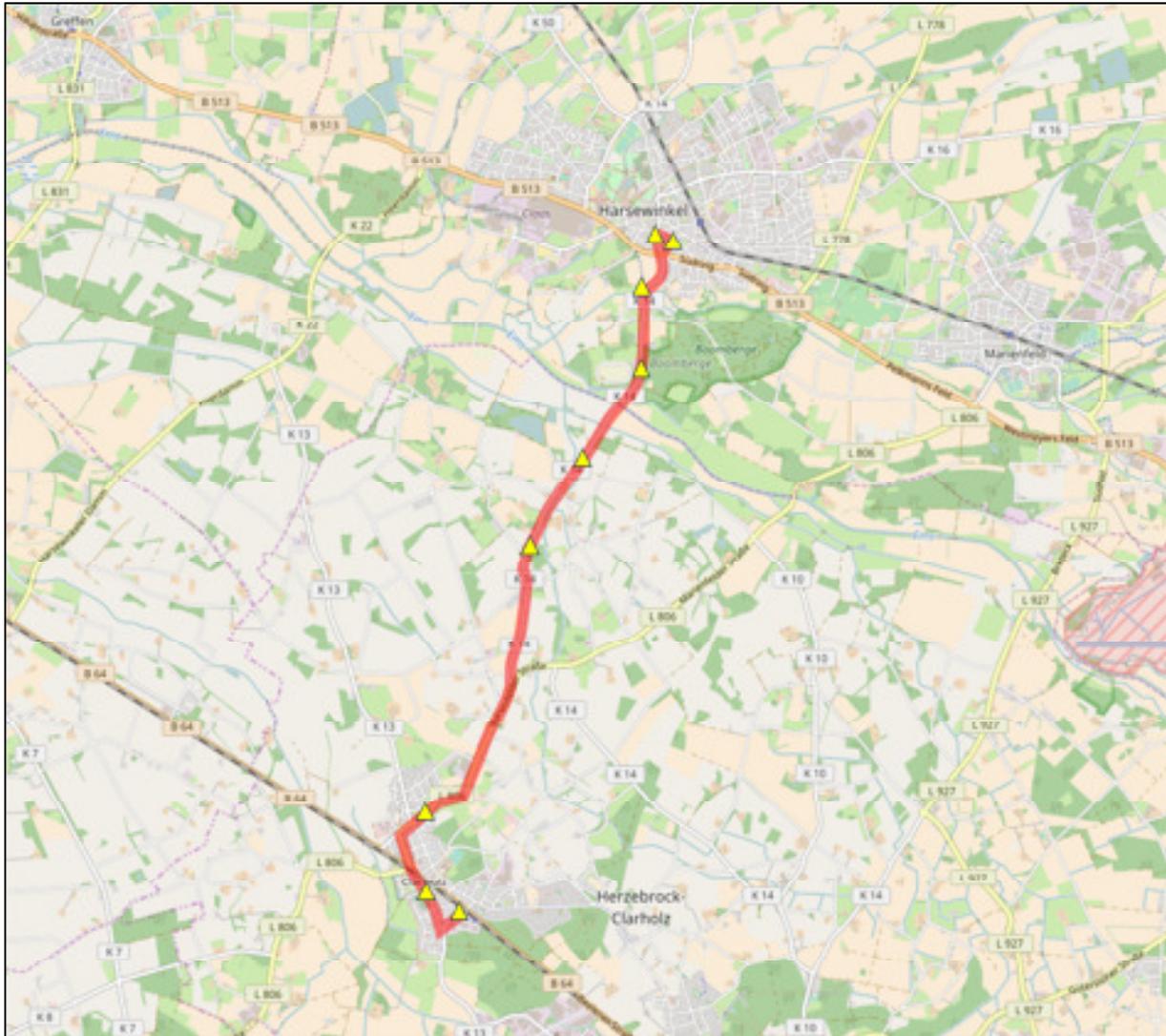


Abbildung 33 Linienweg der Linie 72

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 29 Linienblatt Linie 74

Linie 74	
Verlauf	(Gütersloh –) Pixel – Herzebrock – Clarholz
Funktion	Anbindung von Pixel an Herzebrock und den SPNV Richtung Warendorf/Münster Ortsverkehr Herzebrock-Clarholz mit Anbindung aus Richtung Clarholz am Bahnhof Herzebrock an die RB 67 von/nach Bielefeld
Produkt	OrtsBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	Abschnitt GT-Emssiedlung – Herzebrock: 11 Abschnitt Herzebrock – Clarholz: 12
Einzuhaltende Anschlüsse	in/aus Richtung Pixel: Herzebrock, Bhf: SPNV von/nach Münster in/aus Richtung Clarholz: Herzebrock, Bhf: SPNV von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Herzebrock, Bhf: mind. 3, max. 15 min.
Anschluss-Hinweise	--
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Herzebrock, Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:30 -21:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15
Ergänzende Hinweise	Eine durchgehende Verbindung Gütersloh – Herzebrock ist nur im Schulverkehr erlaubt. Taktfahrten, die in zeitlicher Nähe von schulbezogenen Fahrten liegen, dürfen an Schultagen entfallen, soweit die einzuhaltenden Anschlüsse durch die schulbezogenen Fahrten erreicht werden.

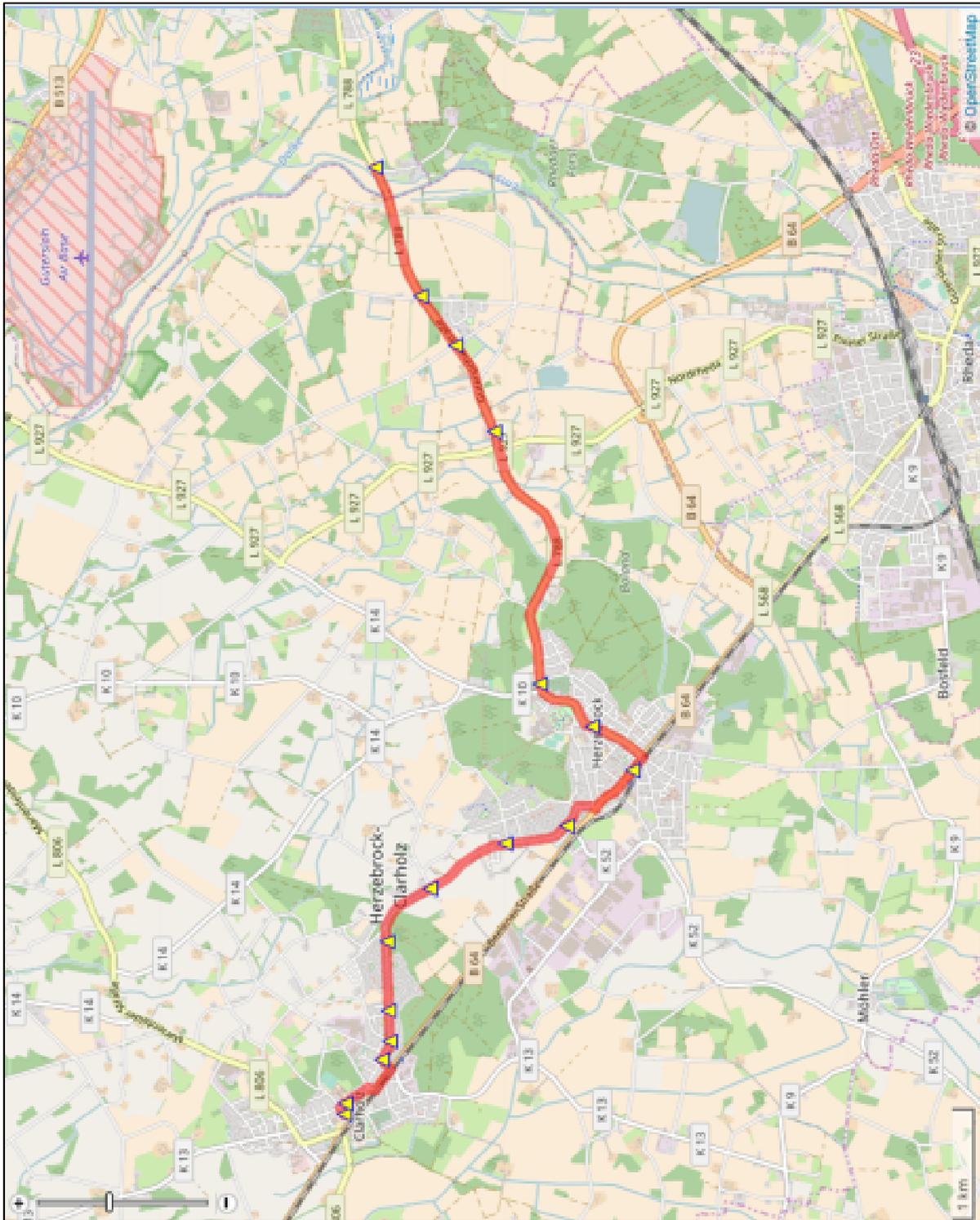


Abbildung 34 Linienweg der Linie 74

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 30 Linienblatt Linie 90

Linie 90	
Verlauf	Borgholzhausen, Gesamtschule – Borgholzhausen, Bahnhof – Vermold-Bockhorst – Vermold
Funktion	Anbindung von Borgholzhausen Zentrum an die RB 75 von/nach Halle. Anbindung von Vermold an die RB 75 von/nach Osnabrück. Regionalverbindung zwischen Borgholzhausen und Vermold mit innerörtlicher Erschließungsfunktion-
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	31
Einzuhaltende Anschlüsse	in/aus Richtung Borgholzhausen: Borgholzhausen, Bhf: RB 75 von/nach Bielefeld in/aus Richtung Vermold: Borgholzhausen, Bhf: RB 75 von/nach Osnabrück
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 3, max. 15 min.
Anschluss-Hinweise	Vermold, Bhf/ZOB: Linie 71 von/nach Harsewinkel Borgholzhausen, Funke: Linie 62 von/nach Werther
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Borgholzhausen, Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 06:00 - 21:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15
Ergänzende Hinweise	--

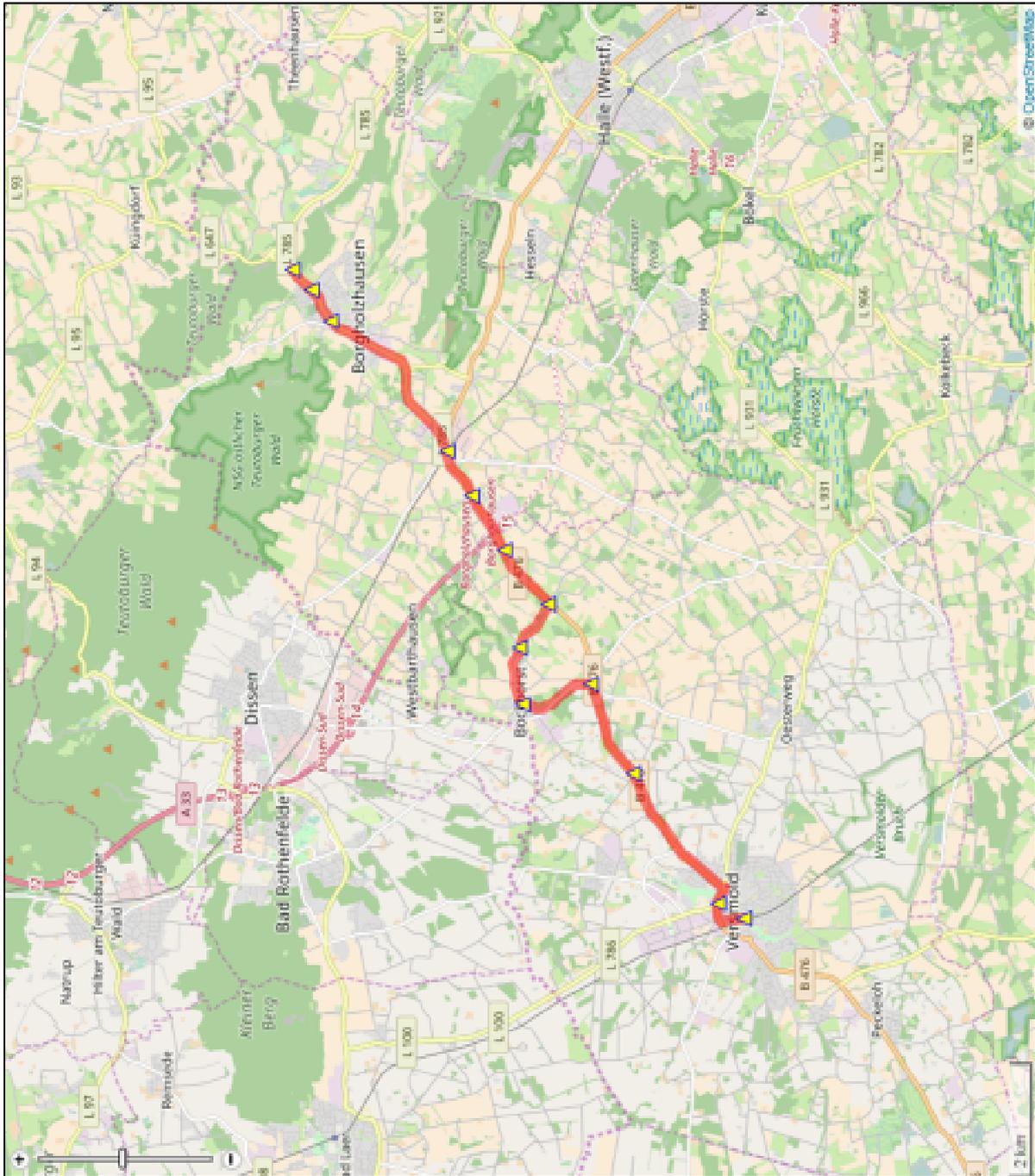


Abbildung 35 Linienweg der Linie 90

4. Nahverkehrsplan

Ortsverkehr Borgholzhausen: Angebot erfordert im Falle einer Ausschreibung die Ko-Finanzierung durch die Stadt Borgholzhausen. Die Linie kann in Absprache mit der Stadt Borgholzhausen im Rahmen eines Verkehrsvertrages angepasst werden.

Tabelle 31 Linienblatt Linie 190

Linie 190	
Verlauf	Borgholzhausen, Gesamtschule – Borgholzhausen, Bahnhof (– Westbarthausen)
Funktion	Anbindung von Borgholzhausen Zentrum an die RB 75.
Produkt	OrtsBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	8
Einzuhaltende Anschlüsse	Borgholzhausen, Bhf: RB 75 von/nach Osnabrück (Mo-Sa) und von/nach Bielefeld (nur Sa).
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 3, max. 15 min.
Anschluss-Hinweise	--
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Borgholzhausen, Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 07:15 - 18:35 Uhr Sa: 08:15 - 16:25 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min. Sa: 60 min. (für jede Bahnankunft der RB75!)
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 12 Sa: 16
Ergänzende Hinweise	--

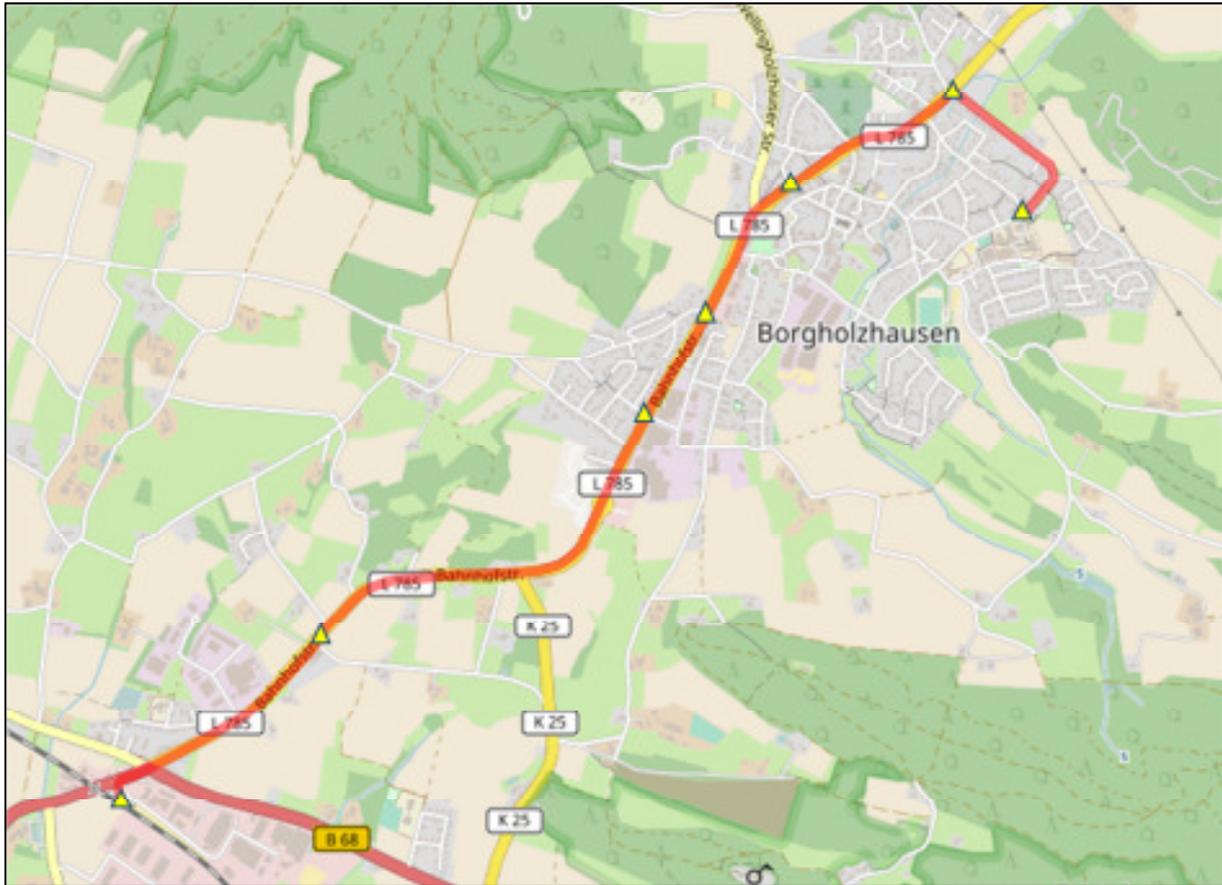


Abbildung 36 Linienweg der Linie 190

4. Nahverkehrsplan

Im **Schülernetz** des Linienbündels Nordwest ist eine Beförderung von Schülerinnen und Schülern aus den Kommunen Borgholzhausen, Harsewinkel, Herzebrock-Clarholz und Versmold zu öffentlichen und privaten (staatlich anerkannten) allgemeinbildenden Schulen innerhalb der jeweiligen Kommunen zu gewährleisten. Daneben gibt es weitere, außerhalb der Kommune gelegene Schulen, zu denen Beförderungsbedarf besteht. Außerdem müssen Schüler von außerhalb der o.g. Kommunen zu den Schulen in Borgholzhausen, Harsewinkel, Herzebrock-Clarholz und Versmold befördert werden, wenn die in Kap. 3.3 unter der Überschrift „Weiterführende Schulen“ in den Ziffern 4 und 5 genannten Anzahlen von Schülern überschritten werden. In der nachfolgenden Tabelle sind die aktuell (Stand: Juni 2016) angefahrenen Schulen aufgelistet. Zudem wird der mindestens anzufahrende räumliche Bereich benannt. Die Einteilung der mindestens zu bedienenden Ortsteile ist nur als grobe Eingrenzung zu verstehen.

Tabelle 32 Aktuell angefahrne Schulen im Linienbündel Nordwest

Standort	Schulträger	Schule	Mindestens zu bedienen aus folgenden Kommunen/Ortsteilen (OT)
Borgholzhausen	Kreis Gütersloh	P.-A.-Böckstiegel-Gesamtschule, Standort Borgholzhausen	Stadt Borgholzhausen, Stadt Versmold
Borgholzhausen	Stadt Borgholzhausen	Violenbachschule, Standort Nord (Borgholzhausen)	Stadt Borgholzhausen (nördliche Ortsteile)
Borgholzhausen	Stadt Borgholzhausen	Violenbachschule, Standort Süd (Holtfeld)	Stadt Borgholzhausen (südliche Ortsteile)
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Städtisches Gymnasium	Herzebrock (OT)
Gütersloh	Kuratorium des Ev. Stiftischen Gymnasiums Gütersloh	Ev. Stiftischen Gymnasiums Gütersloh	Herzebrock (OT)
Gütersloh	Kreis Gütersloh	Carl-Miele-Berufskolleg	Stadt Harsewinkel, Gemeinde Herzebrock-Clarholz
Gütersloh	Kreis Gütersloh	Reinhard-Mohn-Berufskolleg	Stadt Harsewinkel, Gemeinde Herzebrock-Clarholz
Halle (Westf.)	Stadt Halle (Westf.)	Peter-Korschak-Schule*	Stadt Halle
Halle (Westf.)	Stadt Halle (Westf.)	Realschule Halle*	Stadt Halle
Halle (Westf.)	Kreis Gütersloh	Kreisgymnasium Halle	Stadt Halle, Stadt Versmold

Halle (Westf.)	Kreis Gütersloh	Berufskolleg Halle	Stadt Borgholzhausen, Stadt Halle, Stadt Versmold
Harsewinkel	Stadt Harsewinkel	Astrid-Lindgren-Schule (Grundschule)	Stadt Harsewinkel
Harsewinkel	Stadt Harsewinkel	Johannesschule (Grundschule)	Greffen (OT)
Harsewinkel	Stadt Harsewinkel	Kardinal-von-Galen- Schule (Grundschule)	Harsewinkel (OT)
Harsewinkel	Stadt Harsewinkel	Marienschule (Grundschule)	Marienfeld (OT)
Harsewinkel	Stadt Harsewinkel	Hauptschule Harsewinkel*	Stadt Harsewinkel
Harsewinkel	Stadt Harsewinkel	Städtische Realschule*	Stadt Harsewinkel
Harsewinkel	Stadt Harsewinkel	Städtische Gesamtschule	Stadt Harsewinkel
Harsewinkel	Stadt Harsewinkel	Gymnasium Harsewinkel	Stadt Harsewinkel
Harsewinkel	Stadt Harsewinkel	Don-Bosco-Schule (Förderschule)	Stadt Harsewinkel
Herzebrock- Clarholz	Gemeinde Herzebrock-Clarholz	Bolandschule (Grundschule)	Herzebrock (OT)
Herzebrock- Clarholz	Gemeinde Herzebrock-Clarholz	Josefschule (Grundschule)	Herzebrock (OT)
Herzebrock- Clarholz	Gemeinde Herzebrock-Clarholz	Wilbrandschule (Grundschule)	Clarholz (OT)
Herzebrock- Clarholz	Gemeinde Herzebrock-Clarholz	von-Zumbusch- Hauptschule*	Gemeinde Herzebrock- Clarholz
Herzebrock- Clarholz	Gemeinde Herzebrock-Clarholz	von-Zumbusch- Realschule*	Gemeinde Herzebrock- Clarholz
Herzebrock- Clarholz	Gemeinde Herzebrock-Clarholz	Von-Zumbusch- Gesamtschule	Gemeinde Herzebrock- Clarholz
Versmold	Stadt Versmold	Grundschule Bockhorst	Bockhorst (OT) Loxten (OT)
Versmold	Stadt Versmold	Grundschule Loxten	Bockhorst (OT) Loxten (OT)

4. Nahverkehrsplan

Versmold	Stadt Versmold	Grundschule Oesterweg-Hesselteich	Hesselteich (OT) Oesterweg (OT)
Versmold	Stadt Versmold	Grundschule Peckeloh	Peckeloh (OT) Hesselteich (OT)
Versmold	Stadt Versmold	Hauptschule Versmold*	Stadt Versmold
Versmold	Christliches Jugenddorfwerk Deutschlands e.V.	CJD-Realschule*	Stadt Versmold
Versmold	Christliches Jugenddorfwerk Deutschlands e.V.	CJD-Sekundarschule	Stadt Versmold
Versmold	Christliches Jugenddorfwerk Deutschlands e.V.	CJD-Gymnasium / CJD-Hauptschule	Stadt Versmold

* auslaufend

3.3.4 Anforderungen an das Linienbündel Südost

Das Linienbündel Südost besteht im **Grundnetz** aus folgenden Linien:

- 73 Gütersloh – Verl – Kaunitz – Hövelhof
- 80.2 Bi-Brackwede – Verl
- 83 Schloß Holte – (Verl –) Bielefeld-Senne – Brackwede – Bielefeld
- 84 Schloß Holte – Stukenbrock – Augustdorf
- 84.1 Schloß Holte – Stukenbrock – Stuk.-Senne
- 84.2 Schloß Holte – Liemke
- 85 Gütersloh – Sürenheide – Verl – Schloß Holte

Die Anforderungen an diese Linien werden nachfolgend detailliert beschrieben.

Förderung ehrenamtlicher Aktivitäten

BürgerBus-Vereine benötigen für den Betrieb ein örtliches Verkehrsunternehmen, das den Bürgerbus in ihr Angebot aufnimmt und die verkehrsrechtliche Seite des Projektes abdeckt. Das Verkehrsunternehmen, das das Linienbündel Südost betreiben möchte, hat sich um diese Belange von Vereinen, die sich in den Städten Schloß Holte-Stukenbrock und/oder Verl gründen, zu kümmern (bspw. Einpflegen der Fahrplandaten in die Auskunftssysteme, Beantragung einer Genehmigung bei der Bezirksregierung etc.). Das Verkehrsunternehmen kann hierfür Kostenersatz beim Verein geltend machen. Der Verein sollte hierbei gegen Zahlungsunfähigkeit z.B. mit einer Bürgschaft, z.B. durch die jeweilige Kommune, abgesichert sein.

Reaktivierung der TWE-Strecke

Zum Zeitpunkt der Neuauflage dieses NVP ist über eine Reaktivierung der TWE-Strecke noch nicht entschieden worden. Der Streckenverlauf der TWE überlagert sich mit verschiedenen Linien. Im Linienbündel Südost wäre hiervon die Linie 73 (Abschnitt Gütersloh – Verl) betroffen. Die im Folgenden genannten Mindeststandards für diese Linie gelten für den derzeitigen Stand ohne Schienenverbindung. Im Falle der Reaktivierung ist der Entfall der Leistung wahrscheinlich. Die Fahrten der TWE zusammen mit der Linie 85 würden jedoch weiterhin mindestens einen 30-Minuten-Takt bilden.

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 33 Linienblatt Linie 73

Linie 73									
Verlauf	Gütersloh ZOB – Verl – Kaunitz – Hövelhof								
Funktion	Regionalverbindung; Anschluss der Stadt Verl an den SPNV; innerörtliche Erschließung Verls nur auf Abschnitt Verl – Hövelhof								
Produkt	RegioBus								
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	48								
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: SPNV von/ nach Bielefeld (Verl, Bhf: s. Ergänzende Hinweise)								
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 6, max. 15 Min.								
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB: Stadtverkehr Gütersloh Hövelhof, Bhf: SPNV von/nach Paderborn								
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB Verl, Bhf								
Betriebszeitraum	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">Abschnitt Gütersloh - Verl</th> <th style="width: 50%;">Abschnitt Verl-Hövelhof</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mo-Fr: 05:15 – 22:45 Uhr</td> <td>Mo-Fr: 05:45 – 23:15 Uhr</td> </tr> <tr> <td>Sa: 06:15 – 22:45 Uhr</td> <td>Sa: 05:45 – 23:15 Uhr</td> </tr> <tr> <td>SoF: 09:30 – 22:45 Uhr</td> <td>SoF: 09:30 – 21:45 Uhr</td> </tr> </tbody> </table>	Abschnitt Gütersloh - Verl	Abschnitt Verl-Hövelhof	Mo-Fr: 05:15 – 22:45 Uhr	Mo-Fr: 05:45 – 23:15 Uhr	Sa: 06:15 – 22:45 Uhr	Sa: 05:45 – 23:15 Uhr	SoF: 09:30 – 22:45 Uhr	SoF: 09:30 – 21:45 Uhr
Abschnitt Gütersloh - Verl	Abschnitt Verl-Hövelhof								
Mo-Fr: 05:15 – 22:45 Uhr	Mo-Fr: 05:45 – 23:15 Uhr								
Sa: 06:15 – 22:45 Uhr	Sa: 05:45 – 23:15 Uhr								
SoF: 09:30 – 22:45 Uhr	SoF: 09:30 – 21:45 Uhr								
Taktdichte	Mo-So: 60 Min.								
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">Abschnitt Gütersloh-Verl</th> <th style="width: 50%;">Abschnitt Verl-Hövelhof</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mo-Fr: 18</td> <td>Mo-Fr: 18</td> </tr> <tr> <td>Sa: 17</td> <td>Sa: 18</td> </tr> <tr> <td>SoF: 13</td> <td>SoF: 13</td> </tr> </tbody> </table>	Abschnitt Gütersloh-Verl	Abschnitt Verl-Hövelhof	Mo-Fr: 18	Mo-Fr: 18	Sa: 17	Sa: 18	SoF: 13	SoF: 13
Abschnitt Gütersloh-Verl	Abschnitt Verl-Hövelhof								
Mo-Fr: 18	Mo-Fr: 18								
Sa: 17	Sa: 18								
SoF: 13	SoF: 13								
Ergänzende Hinweise	<p>Der Abschnitt Verl-Hövelhof kann separat gefahren werden, wenn eine Anbindung von/zur Linie 85 gegeben ist, um Anschlüsse an die RB74 in Hövelhof sicher zu stellen.</p> <p>Der Abschnitt Verl-Hövelhof kann Mo-Fr ab 19 Uhr, Sa bis 8 Uhr sowie ab 17 Uhr sowie SoF ganztätig als RegioTaxi gefahren werden.</p> <p>Im Bereich der Gemeinde Hövelhof reicht die Bedienung der Haltestellen Bahnhof und Rathaus.</p> <p>Die Linie 73 muss auf dem Abschnitt Verl-Gütersloh und zurück etwa 30 Min. zeitversetzt zur Linie 85 fahren.</p>								

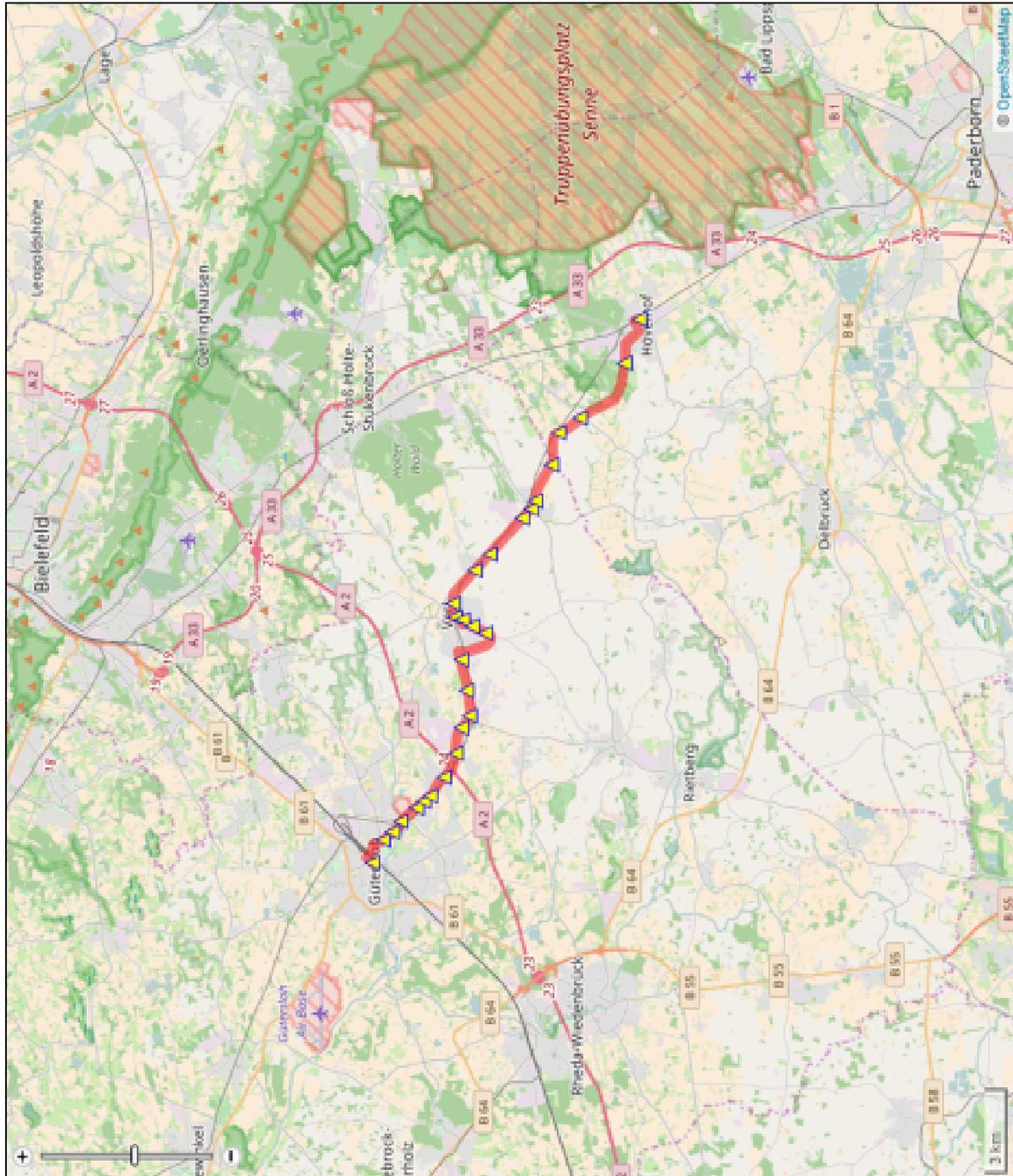


Abbildung 37 Linienweg der Linie 73

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 34 Linienblatt Linie 80.2

Linie 80.2	
Verlauf	Brackwede Bhf – Windflöte – Friedrichsdorf – Verl
Funktion	Verbindung zwischen Bielefeld-Brackwede, Friedrichsdorf und Verl mit innerörtlicher Erschließung.
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	28
Einzuhaltende Anschlüsse	Brackwede, Kirche: Stadtbahn-Linie 1 von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 5, max. 8 Min.
Anschluss-Hinweise	Verl Bf: Linie 73, RT
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 06:00 – 20:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 Minuten
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15
Ergänzende Hinweise	Die Leistungen auf dem Abschnitt Friedrichsdorf – Verl können alternativ auch über die Linie 94 (vgl. Tabelle 23 und Abbildung 28) realisiert werden. Bis zum 31.12.2023 müssen mind. 3 Fahrtenpaare (1 Fahrtenpaar morgens, 2 Fahrtenpaare nachmittags) vorgehalten werden.

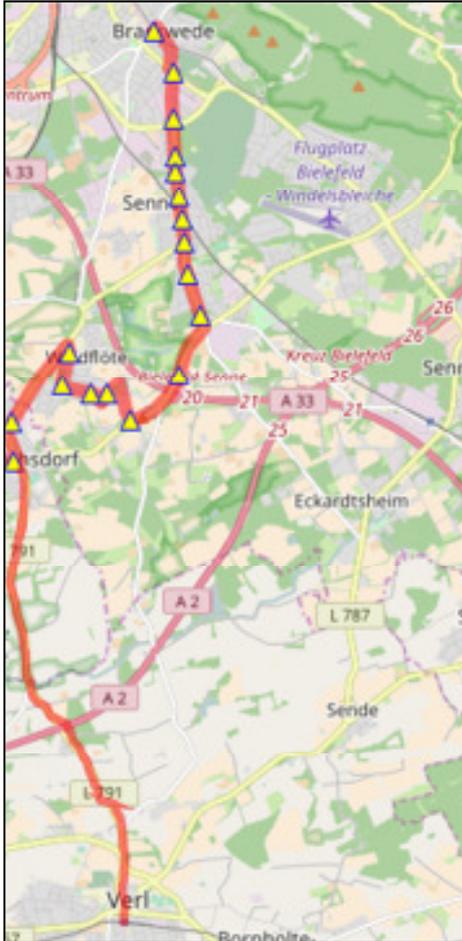


Abbildung 38 Linienweg der Linie 80.2

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 35 Linienblatt Linie 83

Linie 83	
Verlauf	Schloß Holte, Bf – (Verl – Sende –) Brackwede (– Bielefeld, Hbf)
Funktion	Regionalverbindung mit innerörtlicher Erschließungsfunktion
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	40 (bis Brackwede) 60 (bis Bielefeld, Hbf)
Einzuhaltende Anschlüsse	Brackwede: Stadtbahn-Linie 1 nach Bielefeld (s. Ergänzende Hinweise)
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 4, max. 8 Min.
Anschluss-Hinweise	--
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Schloß Holte, Bf Brackwede
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:00 – 19:00 Uhr
Taktdichte	Ohne; bei der Festlegung der Fahrzeiten ist auf die Behindertenwerkstätten im Bereich Bielefeld-Eckhardsheim zu achten.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 3
Ergänzende Hinweise	In Brackwede können die Haltestellen Kirche oder Normannenstraße für einen Umstieg genutzt werden. Solange es dort keinen barrierefreien Ausbau der Haltestellen gibt, sind die mindestens anzubietenden Fahrtenpaare bis Bielefeld, Hbf zu führen.

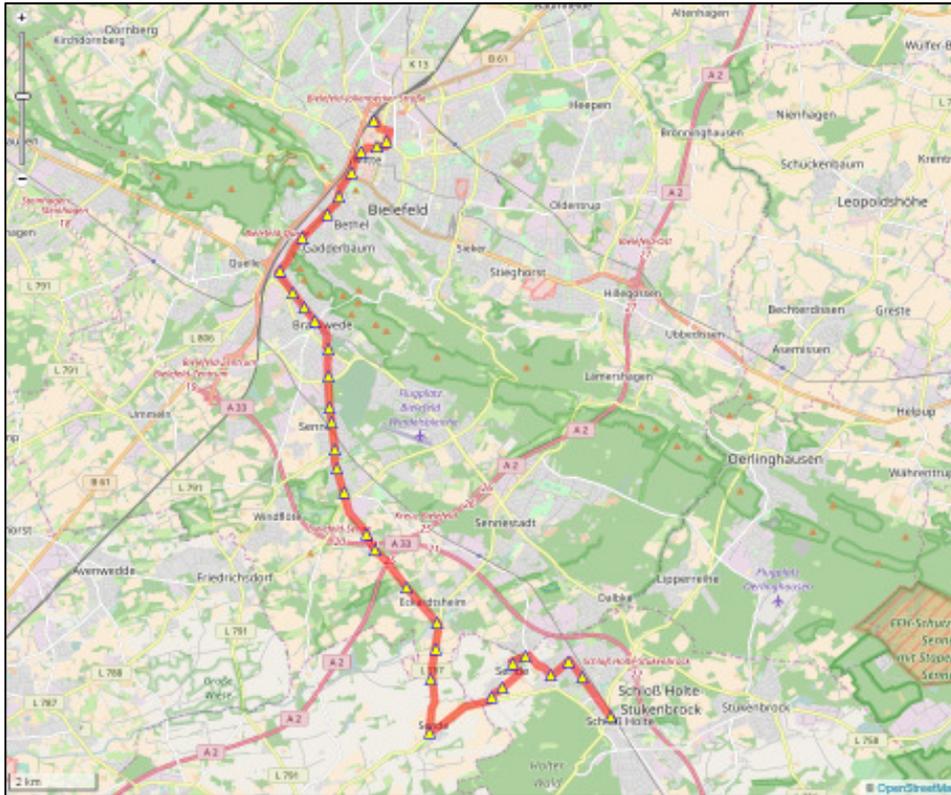


Abbildung 39 Linienweg 1 der Linie 83

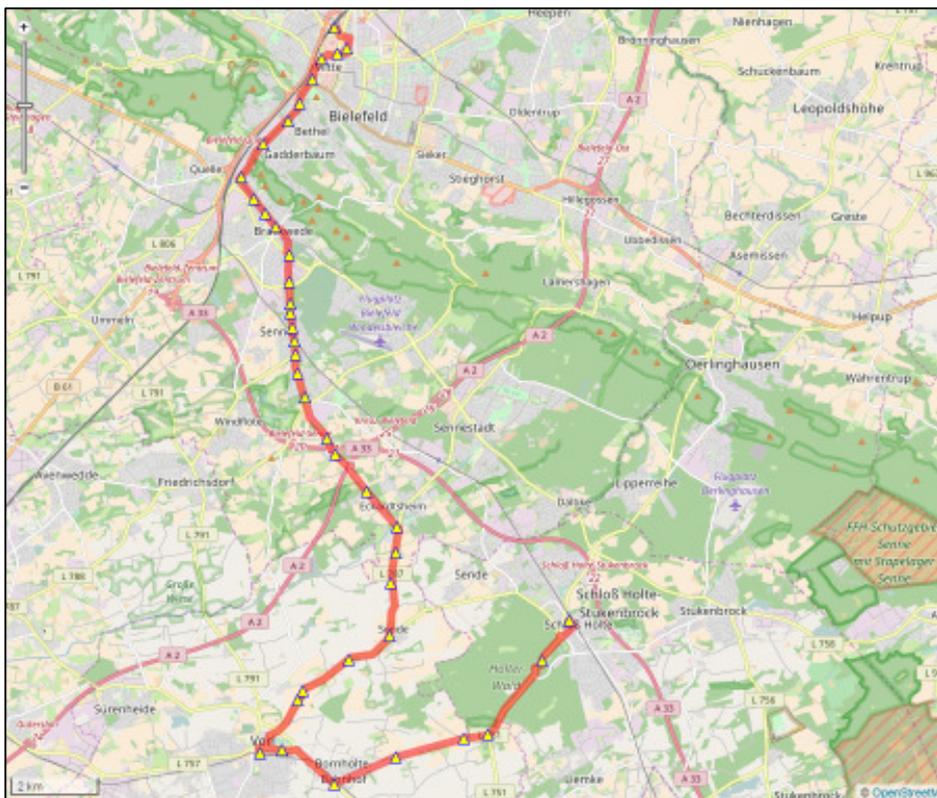


Abbildung 40 Linienweg 2 der Linie 83

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 36 Linienblatt Linie 84

Linie 84	
Verlauf	Schloß Holte, Bhf – Stukenbrock – Augustdorf
Funktion	Regionalverbindung; Anbindung von Augustdorf an den SPNV
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	41 (ab/bis Schloß Holte, Bhf)
Einzuhaltende Anschlüsse	Schloß Holte, Bhf: RB 74 von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 3, max. 15 Min.
Anschluss-Hinweise	Schloß Holte, Bhf: RB 74 von/nach Paderborn Augustdorf, Rathaus (ggf. Kaserne): Linie 390 von/nach Detmold
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Schloß Holte, Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr I: 05:30 – 09:20 Uhr Mo-Fr II: 13:20 – 20:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr I/II: 60 Min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 10 (s. Ergänzende Hinweise)
Ergänzende Hinweise	Es müssen alle Züge der Sennebahn erreicht werden, die den regulären Takt der RB 74 halbstündig ergänzen.

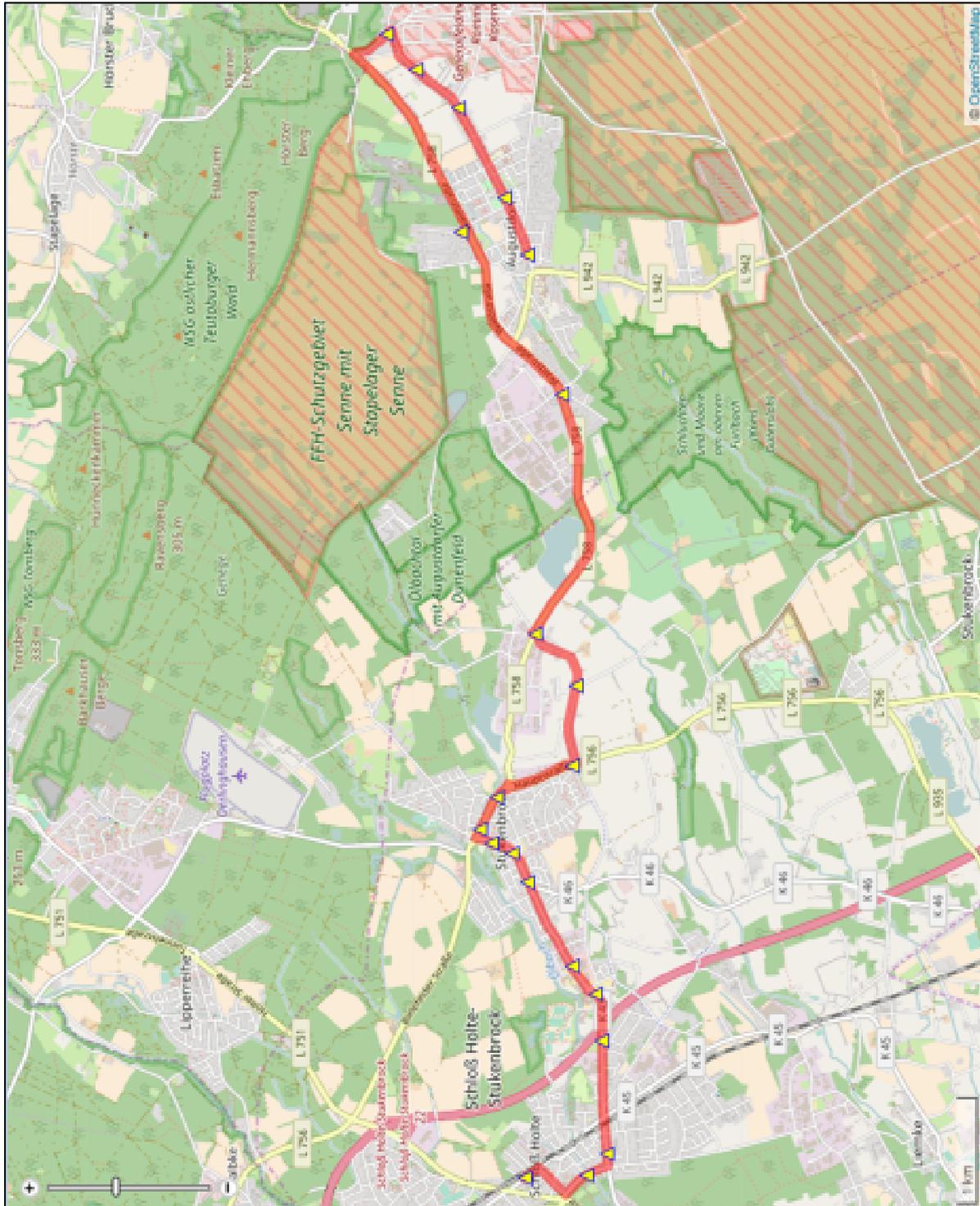


Abbildung 41 Linienweg der Linie 84

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 37 Linienblatt Linie 84.1

Linie 84.1	
Verlauf	Schloß Holte, Bhf – Stukenbrock – Safaripark – Stbr.-Senne u.z.
Funktion	Innerörtliche Erschließung
Produkt	OrtsBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	37 (ab/bis Schloß Holte, Bhf)
Einzuhaltende Anschlüsse	Schloß Holte, Bhf: RB 74 von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 3, max. 15 Min.
Anschluss-Hinweise	Schloß Holte, Bhf: RB 74 von/nach Paderborn Schloß Holte, Bhf: Linie 85 von/nach Gütersloh
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Schloß Holte, Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:55 – 23:20 Uhr Sa: 07:55 – 23:20 Uhr SoF: 08:55 - 22:45 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min. Sa: 60 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 19 (s. Ergänzende Hinweise) Sa: 16 SoF: 14
Ergänzende Hinweise	Mo-Fr: Es müssen alle Zugabfahrten Richtung Bielefeld erreicht werden, die zwischen 6:30 Uhr und 8:00 Uhr abfahren.

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 38 Linienblatt Linie 84.2

Linie 84.2	
Verlauf	Schloß Holte, Bhf – Liemke u.z.
Funktion	Innerörtliche Erschließung
Produkt	OrtsBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	25 (ab/bis Schloß Holte, Bhf)
Einzuhaltende Anschlüsse	Schloß Holte, Bhf: RB 74 von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 3, max. 15 Min.
Anschluss-Hinweise	Schloß Holte, Bhf: RB 74 von/nach Paderborn Schloß Holte, Bhf: Linie 85 von/nach Gütersloh
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Schloß Holte, Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:55 – 23:30 Uhr Sa: 07:55 – 23:30 Uhr SoF: 08:55 – 22:40 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min. Sa: 60 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 19 (s. Ergänzende Hinweise) Sa: 16 SoF: 14
Ergänzende Hinweise	Mo-Fr: Es müssen alle Zugabfahrten Richtung Bielefeld erreicht werden, die zwischen 6:30 Uhr und 8:00 Uhr abfahren. Mo-Fr ab 20 Uhr, Sa ab 16 Uhr sowie SoF ganztägig können Fahrten als TaxiBus angeboten werden.

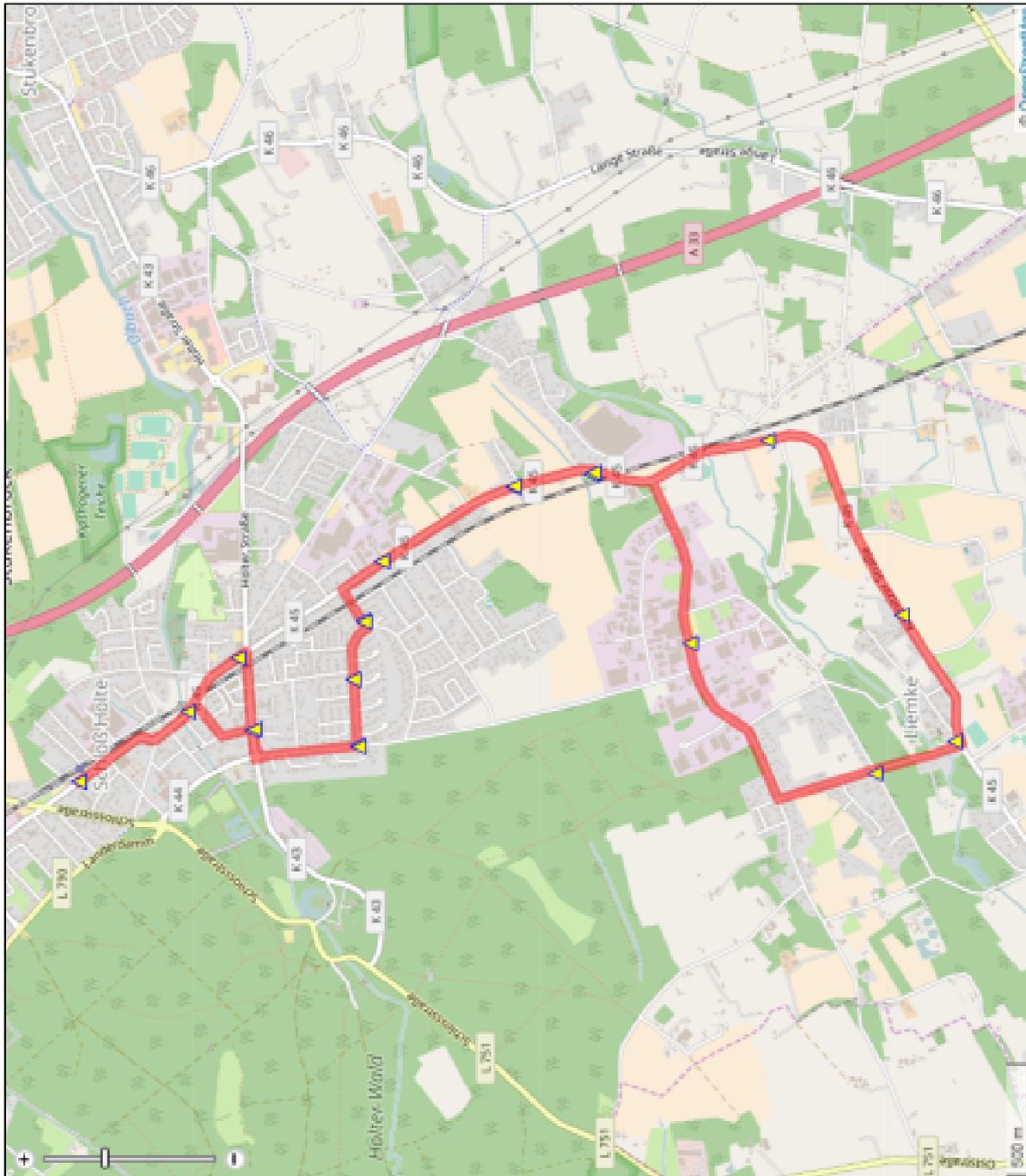


Abbildung 43 Linienweg der Linie 84.2

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 39 Linienblatt Linie 85

Linie 85	
Verlauf	Gütersloh ZOB – Sürenheide – Verl – Schloß Holte
Funktion	Regionalverbindung mit innerörtlicher Erschließungsfunktion
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	48
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: SPNV von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 6, max. 15 Min.
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB: Stadtverkehr Gütersloh Schloß Holte, Bf: Linien 84, 84.1, 84.2 sowie RB 74
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB Schloß Holte, Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 04:15 – 00:15 Uhr (Folgetag) Sa: 07:15 – 00:15 Uhr (Folgetag) SoF: 08:15 – 23:15 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min. Sa: 60 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 19 Sa: 17 SoF: 14
Ergänzende Hinweise	Die Linie 85 muss auf dem Abschnitt Verl – Gütersloh und umgekehrt etwa 30 Min. zeitversetzt zur Linie 73 fahren.

4. Nahverkehrsplan

Im **Schülernetz** des Linienbündels Südost ist eine Beförderung von Schülerinnen und Schülern aus den Städten Schloß Holte-Stukenbrock und Verl zu öffentlichen und privaten (staatlich anerkannten) allgemeinbildenden Schulen innerhalb der jeweiligen Stadt zu gewährleisten. Daneben gibt es weitere, außerhalb der Stadt gelegene Schulen, zu denen Beförderungsbedarf besteht. Außerdem müssen Schüler von außerhalb der o.g. Städte zu den Schulen in Schloß Holte-Stukenbrock und Verl befördert werden, wenn die in Kap. 3.3 unter der Überschrift „Weiterführende Schulen“ in den Ziffern 4 und 5 genannten Anzahlen von Schülern überschritten werden. In der nachfolgenden Tabelle sind die aktuell (Stand: Juni 2016) angefahrenen Schulen aufgelistet. Zudem wird der mindestens anzufahrende räumliche Bereich benannt. Die Einteilung der mindestens zu bedienenden Ortsteile ist nur als grobe Eingrenzung zu verstehen.

Tabelle 40 Aktuell angefahrene Schulen im Linienbündel Südost

Standort	Schulträger	Schule	Mindestens zu bedienen aus folgenden Kommunen/Ortsteilen (OT)
Gütersloh	Kreis Gütersloh	Carl-Miele-Berufskolleg	Stadt Schloß Holte-Stukenbrock Stadt Verl
Gütersloh	Kreis Gütersloh	Reinhard-Mohn-Berufskolleg	Stadt Schloß Holte-Stukenbrock Stadt Verl
Rheda-Wiedenbrück	Kreis Gütersloh	Ems-Berufskolleg / Reckenberg-Berufskolleg	Stadt Verl
Schloß Holte-Stukenbrock	Stadt Schloß Holte-Stukenbrock	Grundschule Stukenbrock	Stukenbrock (OT)
Schloß Holte-Stukenbrock	Stadt Schloß Holte-Stukenbrock	Michaelschule (Grundschule)	Schloß Holte (OT)
Schloß Holte-Stukenbrock	Stadt Schloß Holte-Stukenbrock	Lisa-Tetzner-Hauptschule*	Stadt Schloß Holte-Stukenbrock
Schloß Holte-Stukenbrock	Stadt Schloß Holte-Stukenbrock	Realschule Schloß Holte-Stukenbrock*	Stadt Schloß Holte-Stukenbrock
Schloß Holte-Stukenbrock	Stadt Schloß Holte-Stukenbrock	Gesamtschule Schloß Holte-Stukenbrock	Stadt Schloß Holte-Stukenbrock
Schloß Holte-Stukenbrock	Stadt Schloß Holte-Stukenbrock	Gymnasium Schloß Holte-Stukenbrock	Stadt Schloß Holte-Stukenbrock
Verl	Stadt Verl	Grundschule Am Bühlbusch	Verl (OT) Österwiehe (OT)
Verl	Stadt Verl	Grundschule Bornholte-Bahnhof	Bornholte-Bahnhof (OT)
Verl	Stadt Verl	Kath. Grundschule Kaunitz	Kaunitz (OT) Österwiehe (OT)

Verl	Stadt Verl	Marienschule	Verl (OT) Bornholte (OT)
Verl	Stadt Verl	Hauptschule Verl*	Stadt Verl
Verl	Stadt Verl	Realschule Verl*	Stadt Verl
Verl	Stadt Verl	Gesamtschule Verl	Stadt Verl
Verl	Stadt Verl	Gymnasium Verl	Stadt Verl

* Schule ist auslaufend

3.3.5 Anforderungen an das Linienbündel Südwest

Das Linienbündel Südwest besteht im **Grundnetz** aus folgenden Linien:

- 70 Rheda - Wiedenbrück – Langenberg – Lippstadt
- 76 Rheda – Wiedenbrück – Rietberg
- 77 Gütersloh – Rietberg
- 79 Gütersloh – Wiedenbrück – Rheda
- 79.1 Gütersloh – H.-C.-Pixel – Rheda – Wiedenbrück
- 80.1 (Verl –) Rietberg – Lippstadt

Sowie Stadtverkehr Rheda-Wiedenbrück, derzeitige Linien:

- 78 Rheda – Wiedenbrück – Rheda
- 78.1 Batenhorst – St. Vit – Wiedenbrück – Rheda
- 78.3 Ortsverkehr Rheda

Die Anforderungen an diese Linien werden nachfolgend detailliert beschrieben.

Förderung ehrenamtlicher Aktivitäten

BürgerBus-Vereine benötigen für den Betrieb ein örtliches Verkehrsunternehmen, das den Bürgerbus in ihr Angebot aufnimmt und die verkehrsrechtliche Seite des Projektes abdeckt. Das Verkehrsunternehmen, das das Linienbündel Südwest betreiben möchte, hat sich um diese Belange von Vereinen, die sich in Langenberg, Rheda-Wiedenbrück und/oder Rietberg gründen, zu kümmern (bspw. Einpflegen der Fahrplandaten in die Auskunftssysteme, Beantragung einer Genehmigung bei der Bezirksregierung etc.). Das Verkehrsunternehmen kann hierfür Kostenersatz beim Verein geltend machen. Der Verein sollte hierbei gegen Zahlungsunfähigkeit z.B. mit einer Bürgschaft, z.B. durch die jeweilige Kommune, abgesichert sein.

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 41 Linienblatt Linie 70

Linie 70	
Verlauf	Rheda – Wiedenbrück – Langenberg – Benteler – Bad Waldliesborn - Lippstadt
Funktion	Regionalverbindung mit innerörtlicher Erschließungsfunktion. Anbindung von Langenberg an den SPNV.
Produkt	RegioBus SchnellBus als Ergänzung möglich.
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	50
Einzuhaltende Anschlüsse	Rheda, Bhf: SPNV nach/von Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 4, max. 15 Min.
Anschluss-Hinweise	Lippstadt, Bhf: SPNV von/nach Paderborn und/oder Hamm
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Rheda, Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 04:00 – 00:30 Uhr (Folgetag) Sa: 06:00 – 00:30 Uhr (Folgetag) SoF: 07:00 – 23:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 Min. Sa: 60 Min. SoF: 60 Min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 20 Sa: 18 SoF: 14
Ergänzende Hinweise	Abfahrt ab Rheda, Bhf muss um ca. 30 Min. zeitversetzt zur Linie 79 erfolgen. Mo-Fr: die erste Abfahrt muss in Richtung Rheda erfolgen, die letzte Abfahrt Richtung Lippstadt. Bei einer ausreichenden Finanzlage sollten Mo-Fr SchnellBus-Fahrten zur HVZ den Takt habtündlich ergänzen.

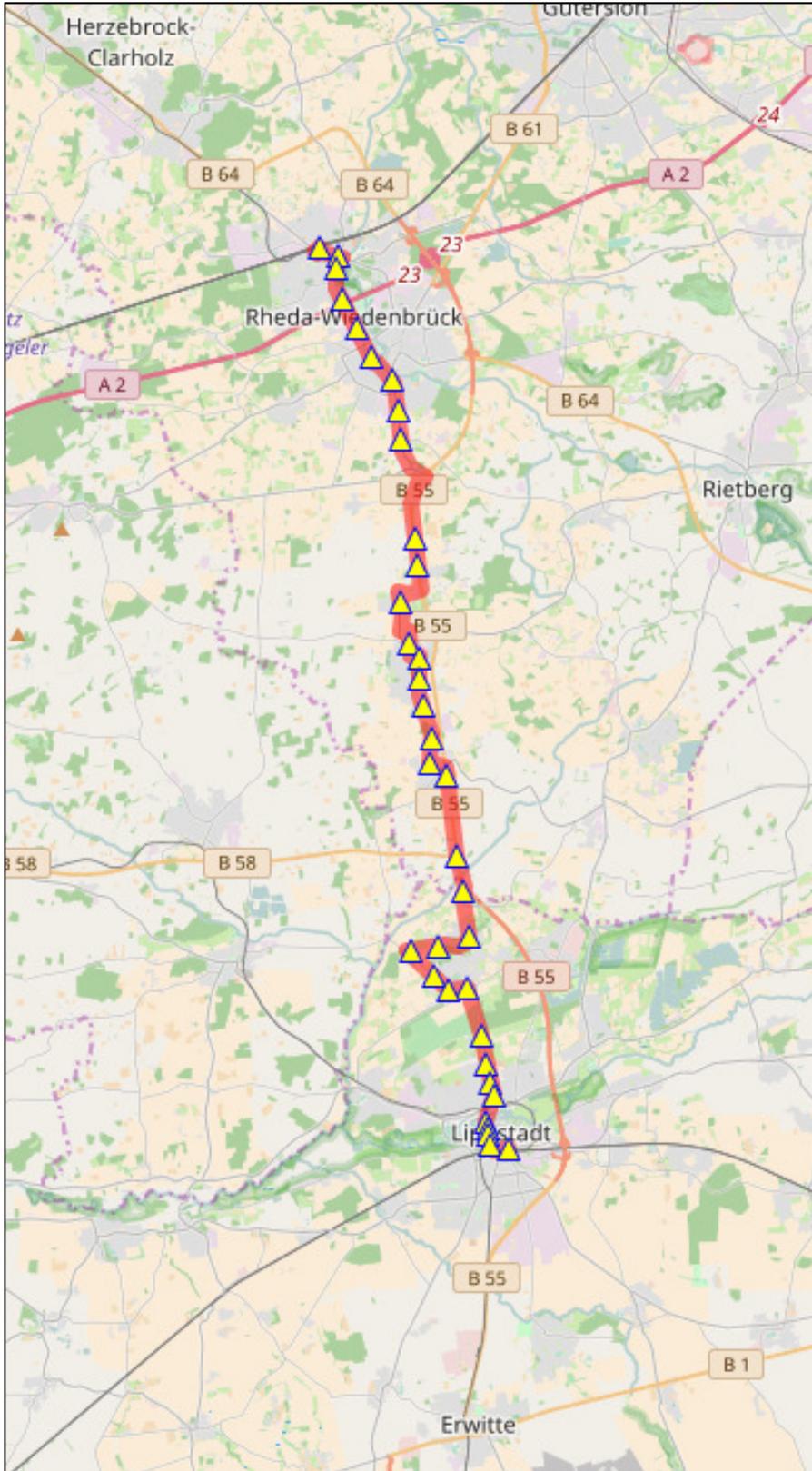


Abbildung 45 Linienweg der Linie 70

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 42 Linienblatt Linie 76

Linie 76	
Verlauf	Rietberg – Wiedenbrück – Rheda (ab Wiedenbrück über Ringstr. nach Rheda)
Funktion	Nachbarortsverbindung Rietberg – Rheda-Wiedenbrück mit innerörtlicher Erschließungsfunktion. Anbindung von R.-W.-Lintel an die Ortskerne.
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	27
Einzuhaltende Anschlüsse	Rietberg, ZOB: Linie 77 von/nach Rietberg-Neuenkirchen
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 2, max. 10 Min.
Anschluss-Hinweise	Rheda, Bhf: SPNV von/nach Hamm Rietberg, ZOB: Linie 80.1 von/nach Lippstadt
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Rietberg, ZOB Rheda, Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:00-21:30 Uhr Sa: 08:00-21:30 Uhr SoF: 11:00-19:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 Min. Sa: 60 Min. SoF: 60 Min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 16 Sa: 13 SoF: 8
Ergänzende Hinweise	Mo-Fr: Für die Schülerbeförderung können die Taktfahrten abweichend über das Berufsschulzentrum geführt werden. Sa/SoF: Das Angebot kann als TaxiBus ausgestaltet werden. Die ersten Abfahrten müssen in Richtung Rheda erfolgen, die letzten Abfahrten Richtung Rietberg.

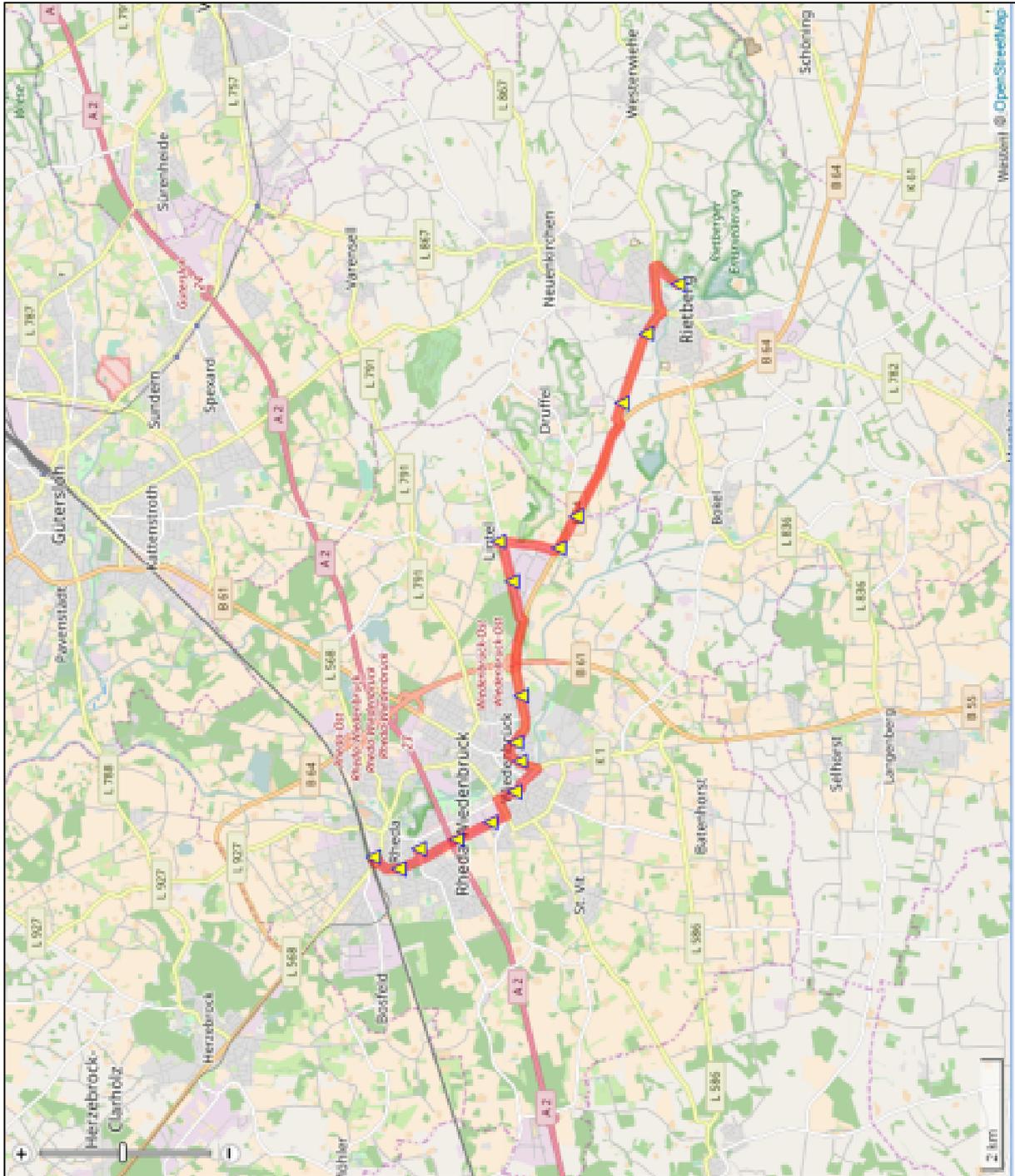


Abbildung 46 Linienweg der Linie 76

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 43 Linienblatt Linie 77

Linie 77	
Verlauf	Gütersloh ZOB – Varesell – Neuenkirchen – Rietberg
Funktion	Anbindung Rietbergs an den SPNV von/nach Bielefeld Regionalverbindung mit innerörtlicher Erschließungsfunktion
Produkt	RegioBus sowie SchnellBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	28
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: SPNV von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 6, max. 15 Min.
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB: Stadtverkehr Gütersloh Rietberg, ZOB: Linie 76 von/nach Wiedenbrück Rietberg, ZOB: Linie 80.1 von/nach Lippstadt
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB Rietberg, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 04:30 - 24:00 Uhr Sa: 07:30 - 24:00 Uhr So/F: 10:00 - 20:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 30 min.; ab 21 Uhr 60 min. Sa: 60 min. So/F: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 34 Sa: 15 So/F: 7
Ergänzende Hinweise	Mo-Fr: SchnellBus/RegionalBus alternierend (nur bei 30-Min-Takt) Sa: SchnellBus ab 18 Uhr möglich So/F: SchnellBus/RegionalBus alternierend Die ersten Abfahrten haben ab Rietberg zu erfolgen, die letzten Abfahrten ab Gütersloh.

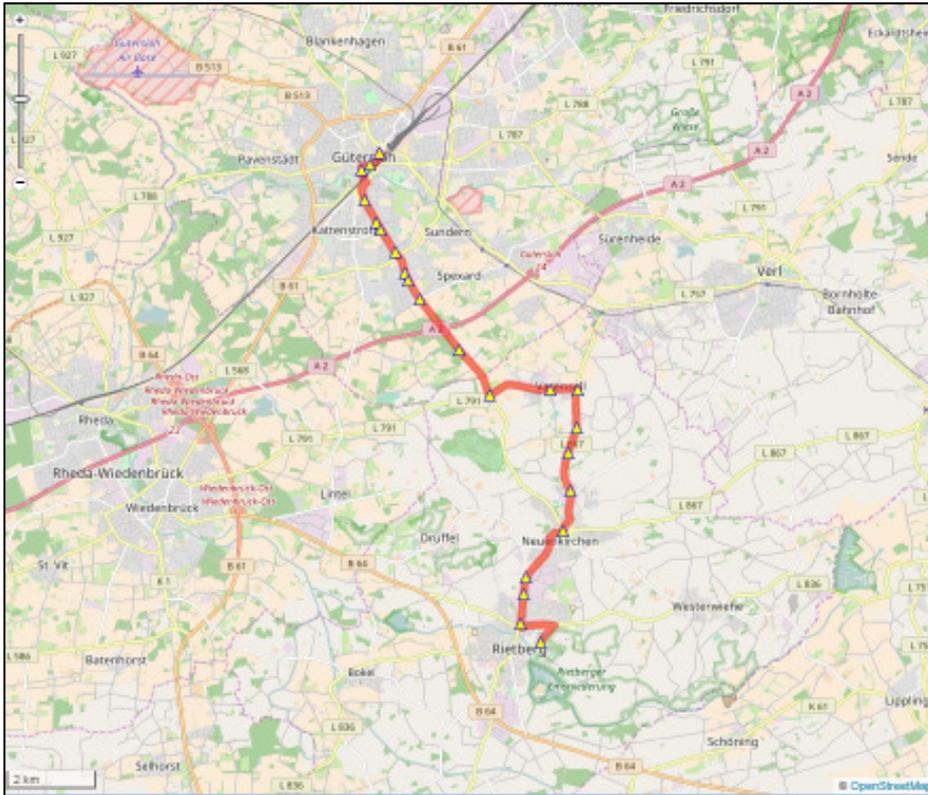


Abbildung 47 Linienweg der Linie 77

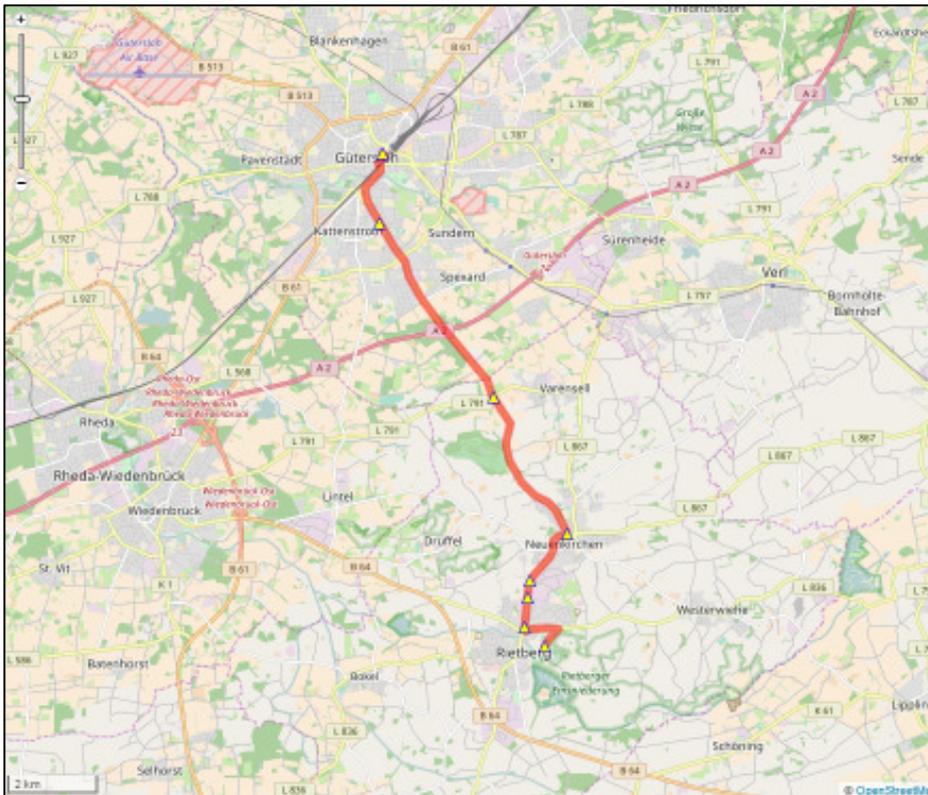


Abbildung 48 Linienweg der Linie 77 Schnellbus

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 44 Linienblatt Linie 79

Linie 79	
Verlauf	Gütersloh ZOB – Wiedenbrück – Rheda, Bhf
Funktion	Umsteigefreie Verbindung für Wiedenbrück nach Gütersloh Anschluss an den SPNV am Bahnhof Rheda von/nach Hamm
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	30
Einzuhaltende Anschlüsse	Rheda, Bhf: SPNV von/nach Hamm
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 4, max. 15 Min.
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB: Stadtverkehr Gütersloh Gütersloh, ZOB: SPNV Rheda, Bhf: SPNV von/nach Bielefeld
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB Rheda, Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:00 - 21:30 Uhr Sa: 07:00 - 20:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 Min. Sa: 120-180 Min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 16 Sa: 5
Ergänzende Hinweise	Im Abschnitt Rheda – Wiedenbrück erfolgt die Abfahrt um ca. 30 Minuten zeitversetzt zur Linie 70.

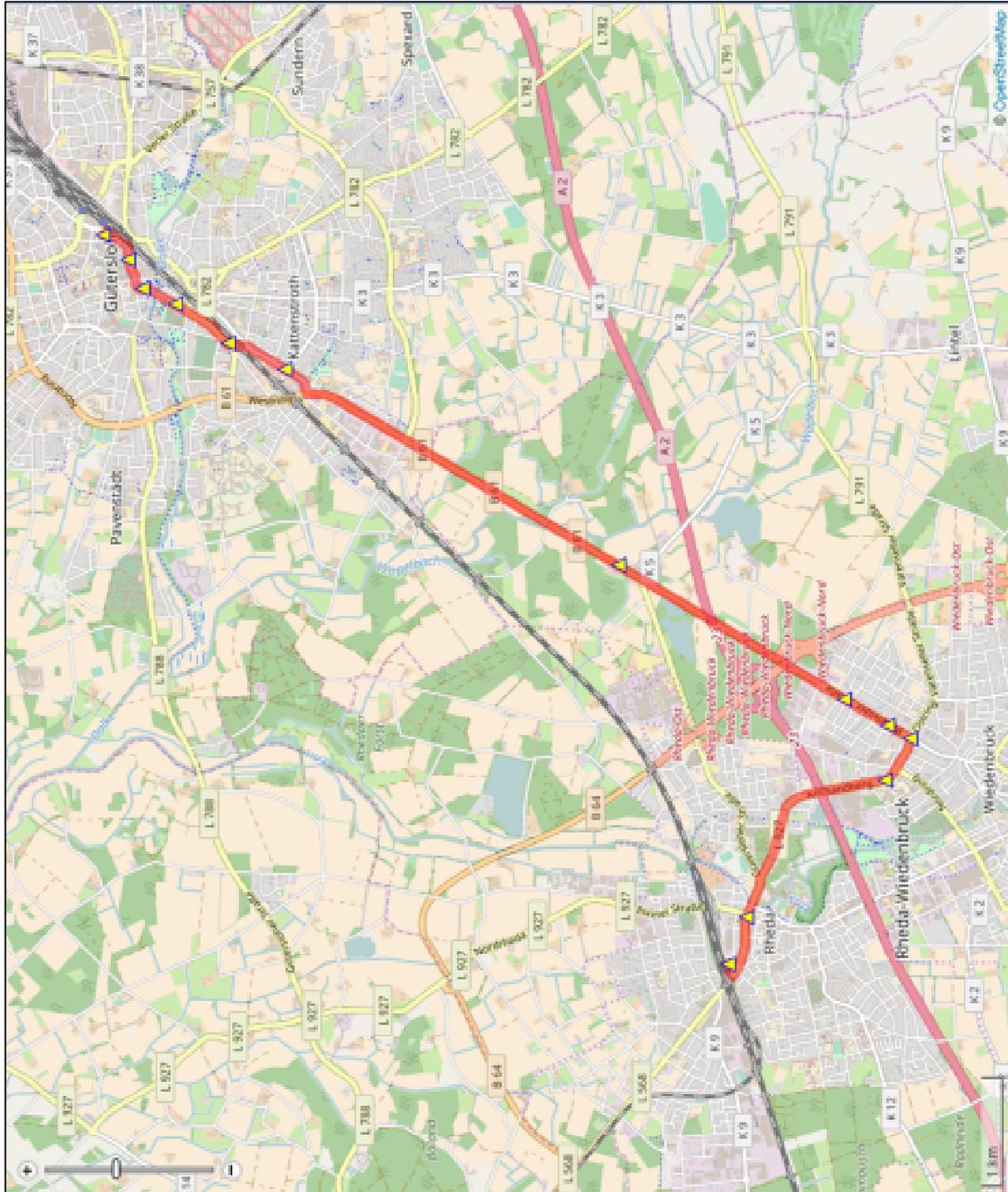


Abbildung 49 Linienweg der Linie 79

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 45 Linienblatt Linie 79.1

Linie 79.1	
Verlauf	Wiedenbrück – Rheda – Herzebrock-Clarholz–Pixel – Gütersloh ZOB
Funktion	Ergänzung des vorhandenen ÖPNV zur HVZ.
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	35
Einzuhaltende Anschlüsse	--
Vorgesehene Umsteigezeit	--
Anschluss-Hinweise	--
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB Rheda, Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr I: 06:00 – 9:00 Uhr Mo-Fr II: 13:00 -19:00 Uhr
Taktdichte	--
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: I 2 Fahrten in Richtung Gütersloh Mo-FR II: 2 Fahrten in Richtung Wiedenbrück
Ergänzende Hinweise	--

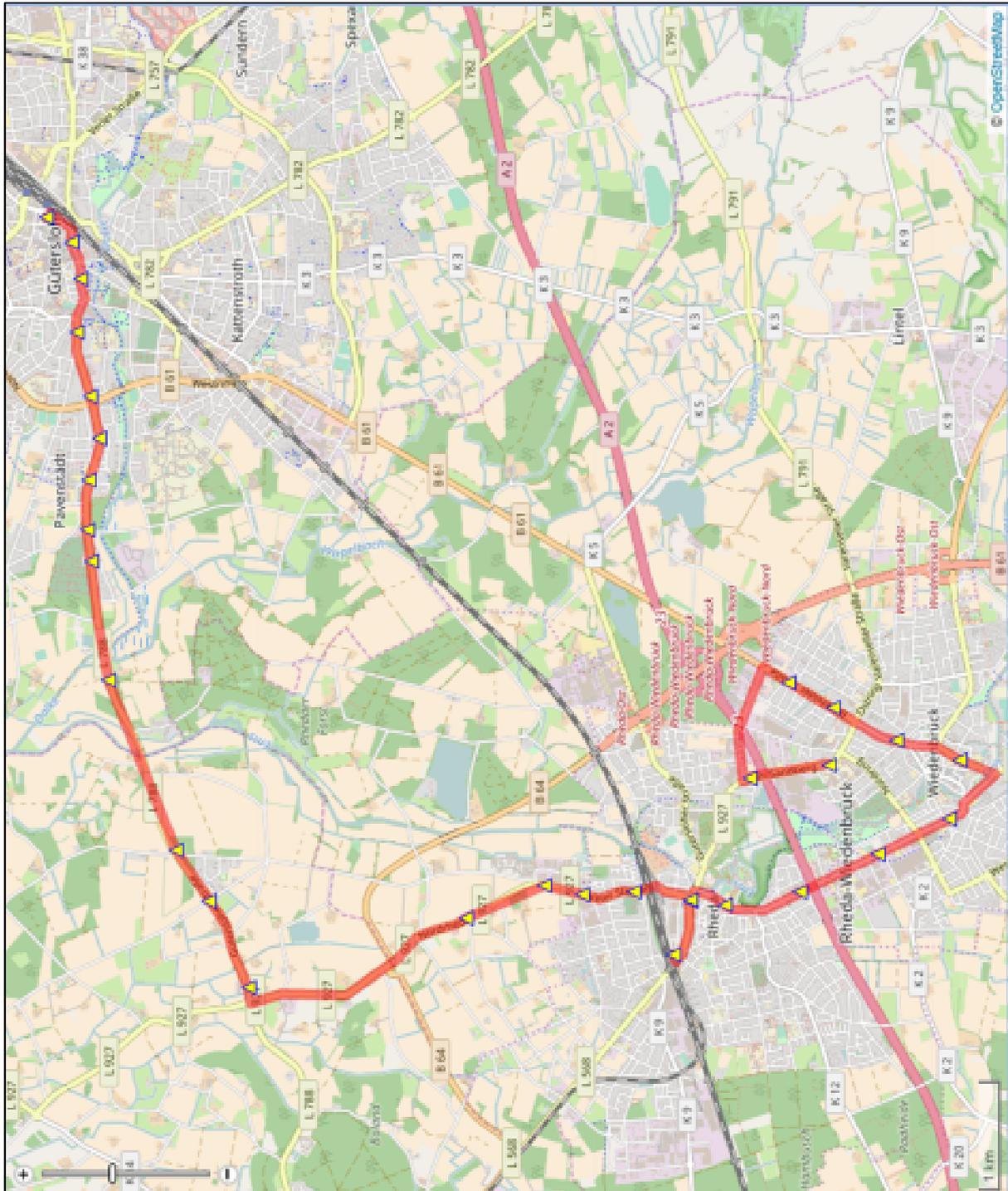


Abbildung 50 Linienweg der Linie 79.1

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 46 Linienblatt Linie 80.1

Linie 80.1	
Verlauf	Rietberg – Mastholte – Lippstadt, Bahnhof
Funktion	Regionalverbindung mit Erschließung von Mastholte und Mastholte-Süd. Anbindung von Rietberg am Bahnhof Lippstadt an den SPNV
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	25
Einzuhaltende Anschlüsse	Rietberg, ZOB: Linie 77 von/nach Gütersloh
Vorgesehene Umsteigezeit	Rietberg, ZOB: mind. 2, max. 10 Min.
Anschluss-Hinweise	Rietberg, ZOB: Linie 76 von/nach Rheda Lippstadt, Bhf: SPNV
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Rietberg, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 04:30 - 24:00 Uhr Sa: 07:30 - 23:00 Uhr SoF: 10:30 - 20:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min. Sa: 60 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 18 Sa: 16 SoF: 9
Ergänzende Hinweise	Sa sowie SoF: RegioTaxi möglich.

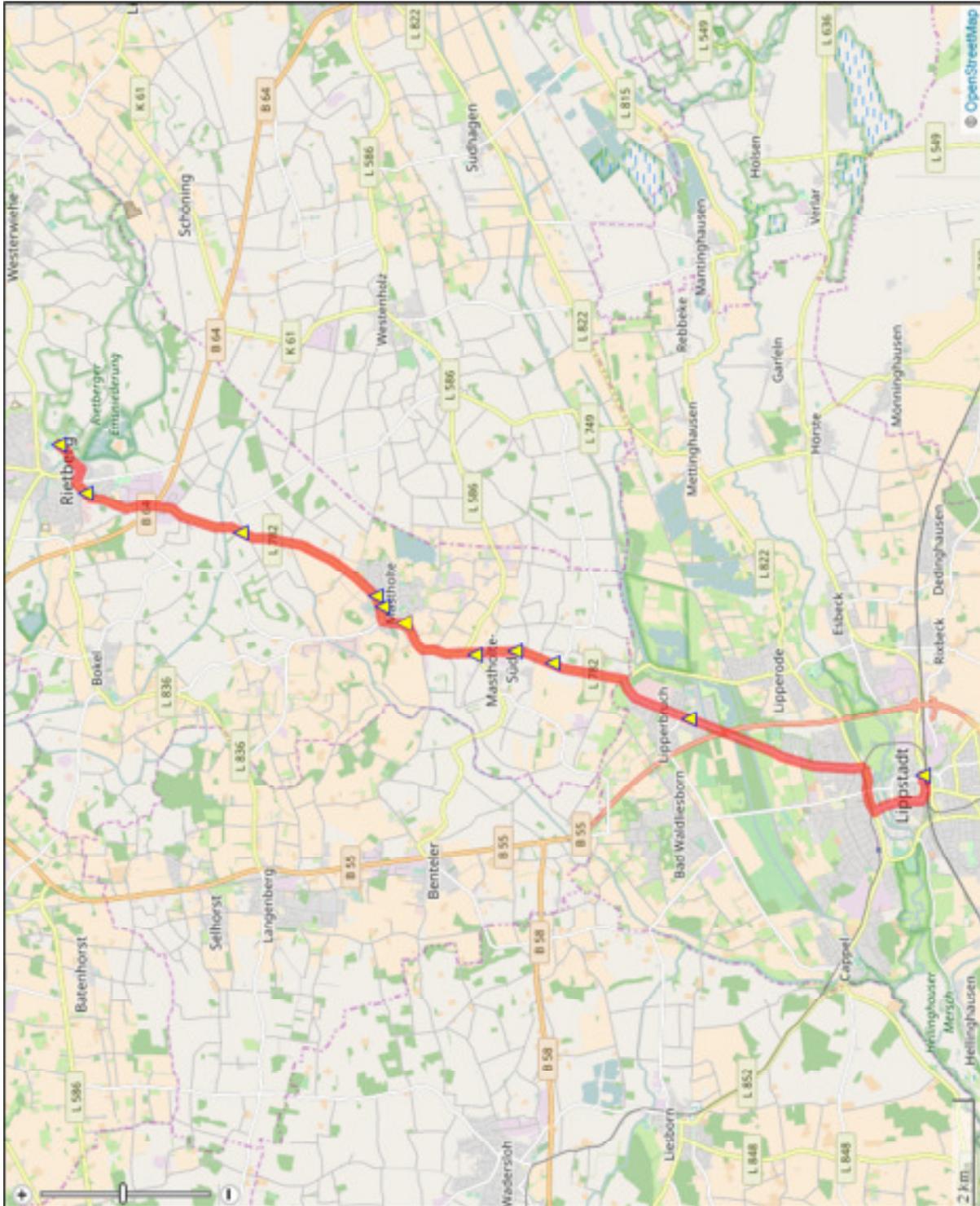


Abbildung 51 Linienweg der Linie 80.1

4. Nahverkehrsplan

Stadtverkehr Rheda-Wiedenbrück: Angebot erfordert im Falle einer Ausschreibung die Ko-Finanzierung durch die Stadt Rheda-Wiedenbrück. Die Linien können in Absprache mit der Stadt Rheda-Wiedenbrück im Rahmen eines Verkehrsvertrages angepasst werden. Ein eigenwirtschaftlicher Antrag kann die Linien 78, 78.1 und 78.3 enthalten, muss es jedoch nicht. Es können jedoch nur alle drei Linien wahlweise mit angeboten oder nicht mit angeboten werden.

Sofern die Linien nicht mit angeboten werden,

- gehört die innerörtliche Beförderung von Schülern nicht zum Linienbündel Südwest;
- können, sofern die Stadt Rheda-Wiedenbrück die Kosten trägt, die Linien sowie die Linien des Schülernetzes für die innerörtliche Schülerbeförderung als eigenständiges Bündel im Wettbewerb vergeben werden.

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 47 Linienblatt Linie 78

Linie 78	
Verlauf	Rheda, Bhf – Wiedenbrück – Rheda, Bhf
Funktion	Innerörtliche Erschließung von Rheda und Wiedenbrück. Anbindung von Wiedenbrück an den Bahnhof
Produkt	OrtsBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	35 (Rundverkehr)
Einzuhaltende Anschlüsse	Rheda Bhf: an den SPNV von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Rietberg, ZOB: mind. 2, max. 10 Min. Lippstadt, Bhf: mind. 5, max. 15 Min.
Anschluss-Hinweise	Wiedenbrück, Kreishaus: Linie 78.1 von/nach Batenhorst
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Rietberg, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 06:00 - 21:30 Uhr Sa: 07:00 - 19:30 Uhr SoF: 10:00 - 19:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min. Sa: 60 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15 Sa: 12 SoF: 9
Ergänzende Hinweise	Zu Schulend- bzw. -anfangszeiten sind Abweichungen vom Takt möglich.

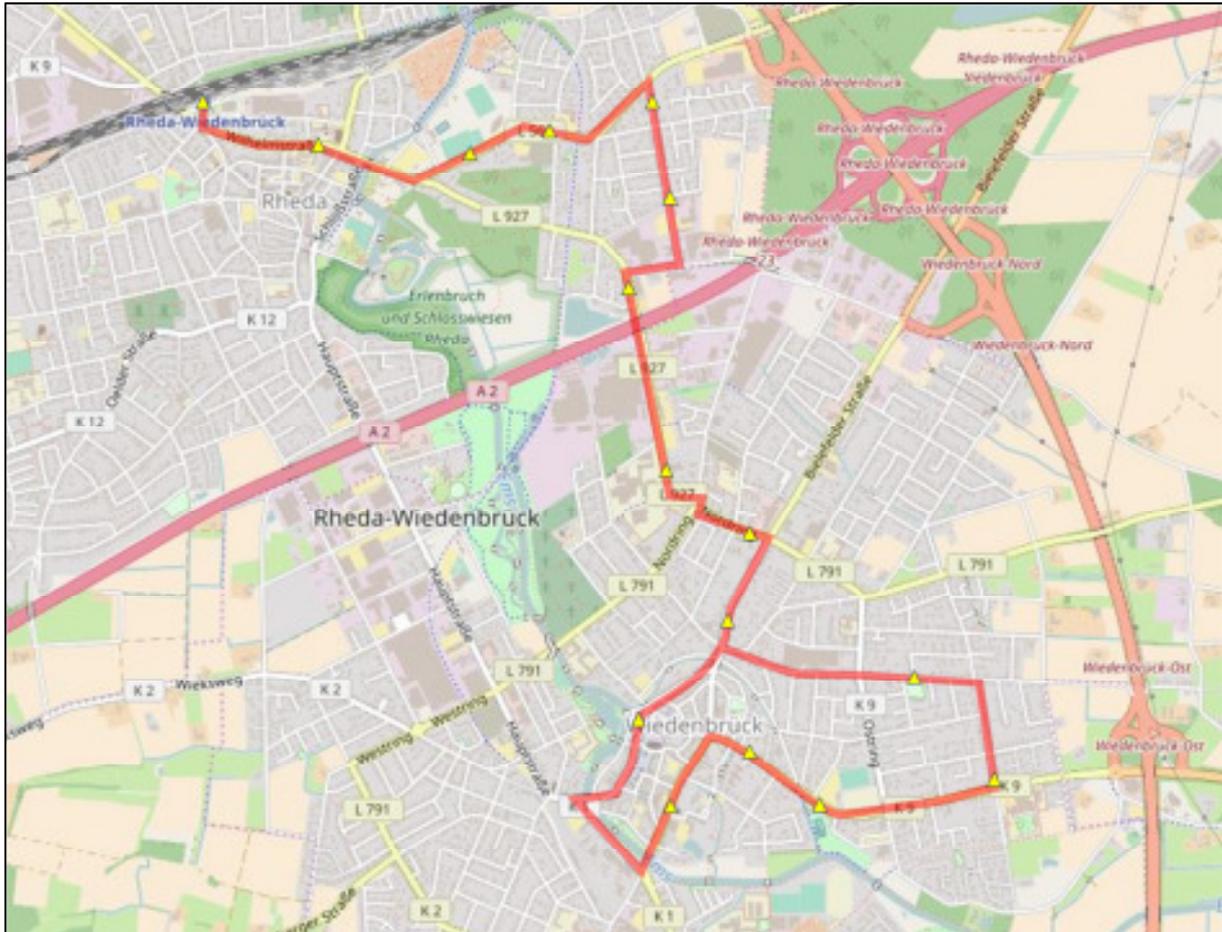


Abbildung 52 Linienweg der Linie 78

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 48 Linienblatt Linie 78.1

Linie 78.1	
Verlauf	Batenhorst, Wiesenstr. – Wiedenbrück (– Rheda, Bf)
Funktion	Anbindung von Batenhorst und St. Vit an Wiedenbrück und Rheda
Produkt	OrtsBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	20 (Batenhorst – Wiedenbrück) 28 (Batenhorst – Wiedenbrück – Rheda)
Einzuhaltende Anschlüsse	Rheda Bhf: SPNV von/nach Bielefeld Wiedenbrück, Kreishaus: Linie 78 von/nach Rheda
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 2, max. 10 Min.
Anschluss-Hinweise	--
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Wiedenbrück, Kreishaus Rheda, Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: Ri. Wiedenbrück: 07:00 – 14:00 Uhr; Ri. Batenhorst: 09:00 – 16:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: ohne Fahrten sind gleichmäßig über den Betriebszeitraum zu verteilen.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 5
Ergänzende Hinweise	Die Fahrten können über Wiedenbrück hinaus bis Rheda, Bhf geführt werden. Fahrten können als TaxiBus angeboten werden.

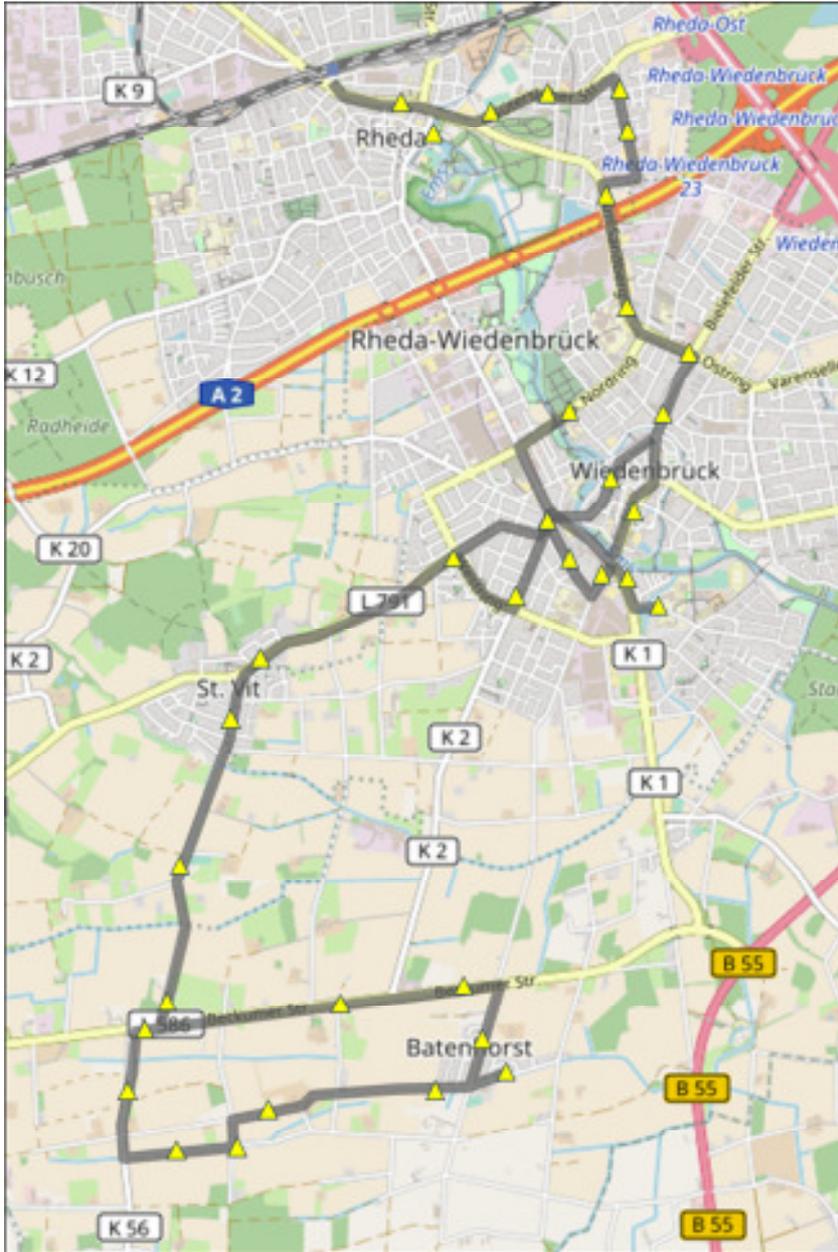


Abbildung 53 Linienweg der Linie 78.1

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 49 Linienblatt Linie 78.3

Linie 78.3	
Verlauf	Rundverkehr Rheda (Wegböhrne)
Funktion	Ortserschließung des östlichen Teilbereiches von Rheda.
Produkt	OrtsBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	15
Einzuhaltende Anschlüsse	Rheda, Bhf: SPNV von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 2, max. 10 Min.
Anschluss-Hinweise	Rheda, Bhf: ÖPNV-Linien 70, 76, 78 und 79
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Wiedenbrück, Kreishaus Rheda, Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 09:00 -18:00 Uhr Sa: 09:00 -14:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Sa: ohne, Fahrten sind gleichmäßig über den Betriebszeitraum zu verteilen.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 5 Sa: 3
Ergänzende Hinweise	Fahrten können als TaxiBus angeboten werden.

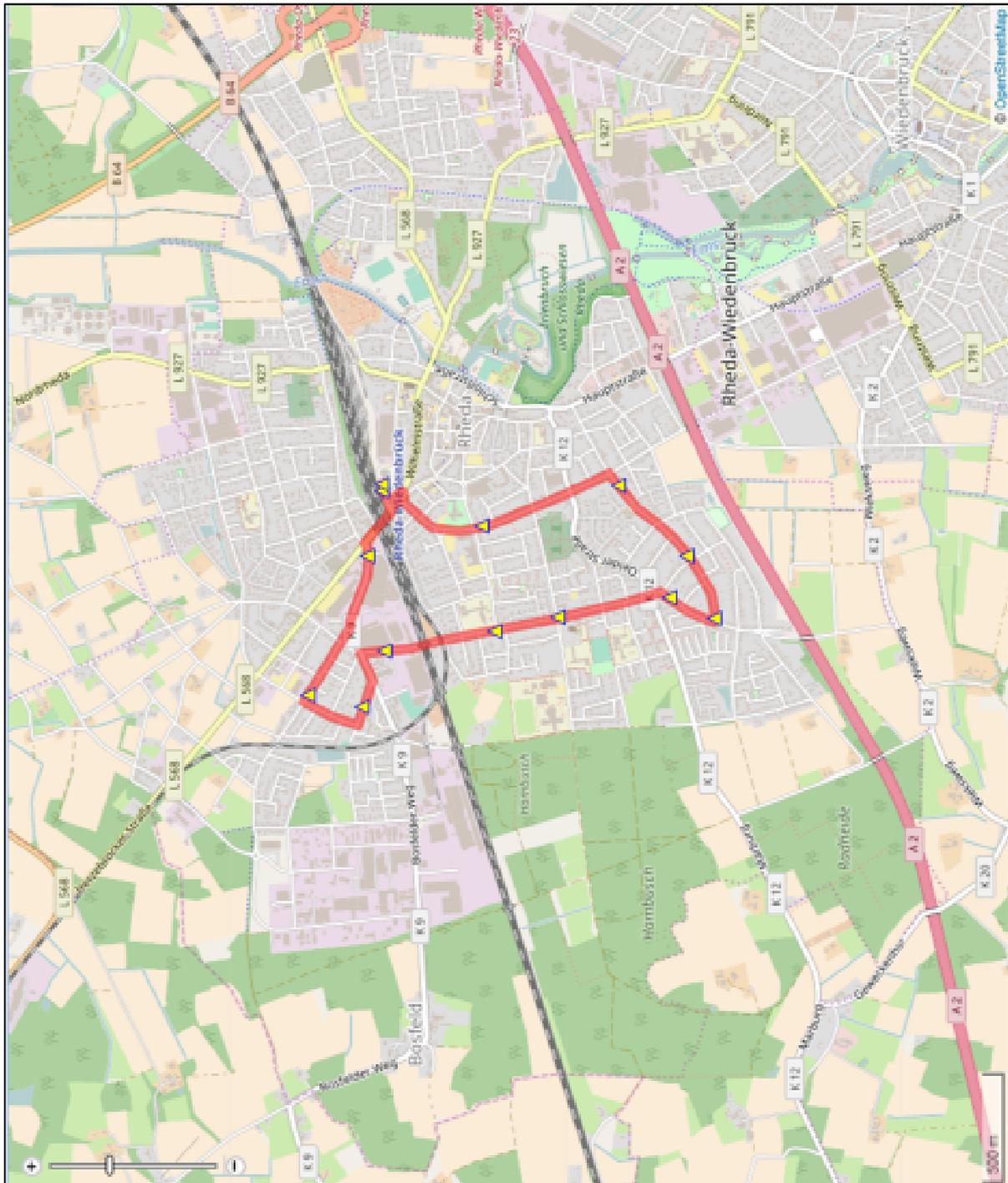


Abbildung 54 Linienweg der Linie 78.3

Im **Schülernetz** des Linienbündels Südwest ist eine Beförderung von Schülerinnen und Schülern aus den Kommunen Langenberg, Rheda-Wiedenbrück und Rietberg zu öffentlichen und privaten (staatlich anerkannten) allgemeinbildenden Schulen innerhalb der jeweiligen Kommunen zu gewährleisten. Daneben gibt es weitere, außerhalb der Kommune gelegene Schulen, zu denen Beförderungsbedarf besteht. Außerdem müssen Schüler von außerhalb der o.g. Kommunen zu den Schulen in Langenberg, Rheda-Wiedenbrück und Rietberg befördert werden, wenn die in Kap. 3.3

4. Nahverkehrsplan

unter der Überschrift „Weiterführende Schulen“ in den Ziffern 4 und 5 genannten Anzahlen von Schülern überschritten werden. In der nachfolgenden Tabelle sind die aktuell (Stand: Juni 2016) angefahrenen Schulen aufgelistet. Zudem wird der mindestens anzufahrende räumliche Bereich benannt. Die Einteilung der mindestens zu bedienenden Ortsteile ist nur als grobe Eingrenzung zu verstehen.

Tabelle 50 Aktuell angefahrne Schulen im Linienbündel Südwest

Standort	Schulträger	Schule	Mindestens zu bedienen aus folgenden Kommunen/Ortsteilen (OT)
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Janusz-Korczak-Gesamtschule*	Stadt Rheda-Wiedenbrück
Gütersloh	Kreis Gütersloh	Carl-Miele-Berufskolleg	Stadt Rietberg
Gütersloh	Kreis Gütersloh	Reinhard-Mohn-Berufskolleg	Stadt Rietberg
Langenberg	Gemeinde Langenberg	Brinkmannschule	Langenberg (OT)
Langenberg	Gemeinde Langenberg	Schmeddingschule	Benteler (OT)
Langenberg	Gemeinde Langenberg	Gemeinschaftsschule Langenberg	Gemeinde Langenberg
Rheda-Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda-Wiedenbrück	Andreas-Wenneber (Grundschule) Hauptstandort Schafstallstr.	Rheda (OT)
Rheda-Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda-Wiedenbrück	Andreas-Wenneber (Grundschule) Teilstandort Berliner Str.	Rheda (OT)
Rheda-Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda-Wiedenbrück	Brüder-Grimm-Schule (Grundschule)	Wiedenbrück (OT)
Rheda-Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda-Wiedenbrück	Kath. Grundschule Eichendorf-Postdamm Hauptstandort Wiedenbrück (Triftstr.)	Wiedenbrück (OT)
Rheda-Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda-Wiedenbrück	Kath. Grundschule Eichendorf-Postdamm Teilstandort Lintel (Kapellenstr.)	Lintel (OT)
Rheda-Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda-Wiedenbrück	Johannisschule (Grundschule)	Rheda (OT)

Rheda- Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda- Wiedenbrück	Parkschule (Grundschule)	Rheda (OT)
Rheda- Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda- Wiedenbrück	Kath. Grundschule Pius- Bonifatius	Batenhorst (OT) St. Vit (OT) Wiedenbrück (OT)
Rheda- Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda- Wiedenbrück	Kettelerschule (Hauptschule)*	Stadt Rheda-Wiedenbrück
Rheda- Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda- Wiedenbrück	Matthias-Claudius- Schule (Hauptschule)*	Stadt Rheda-Wiedenbrück
Rheda- Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda- Wiedenbrück	Osterrath-Realschule	Stadt Rheda-Wiedenbrück
Rheda- Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda- Wiedenbrück	Ernst-Barlach- Realschule*	Stadt Rheda-Wiedenbrück
Rheda- Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda- Wiedenbrück	Einsteingymnasium	Stadt Rheda-Wiedenbrück
Rheda- Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda- Wiedenbrück	Ratsgymnasium	Stadt Rheda-Wiedenbrück Gemeinde Langenberg
Rheda- Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda- Wiedenbrück	Städt. Gesamtschule Teilstandort Rheda (Fürst-Bentheim-Str.)	Stadt Rheda-Wiedenbrück
Rheda- Wiedenbrück[#]	Stadt Rheda- Wiedenbrück	Städt. Gesamtschule Teilstandort Wiedenbrück (Burgweg)	Stadt Rheda-Wiedenbrück Gemeinde Langenberg
Rheda- Wiedenbrück[#]	Kreis Gütersloh	Ems-Berufskolleg / Reckenberg- Berufskolleg	Gemeinde Langenberg Stadt Rheda-Wiedenbrück Stadt Rietberg
Rietberg	Stadt Rietberg	Sieben-Meilen-Schule (Grundschule) Teilstandort Bokel	Bokel (OT)
Rietberg	Stadt Rietberg	Kath. Grundschule Neuenkirchen	Druffel Neuenkirchen (OT) Varensell (OT)
Rietberg	Stadt Rietberg	Sieben-Meilen-Schule (Grundschule) Hauptstandort Westerwiehe	Westerwiehe (OT)
Rietberg	Stadt Rietberg	Marienschule Varensell (Grundschule)	Varensell (OT)

4. Nahverkehrsplan

Rietberg	Stadt Rietberg	Rudolf-Bracht- Grundschule Mastholte	Mastholte (OT)
Rietberg	Stadt Rietberg	Städt. Gemeinschaftshaupt- schule Rietberg*	Stadt Rietberg
Rietberg	Stadt Rietberg	Realschule Rietberg*	Stadt Rietberg
Rietberg	Stadt Rietberg	Richard-von- Weizsäcker- Gesamtschule Rietberg	Stadt Rietberg
Rietberg	Stadt Rietberg	Gymnasium Nepomucenum	Stadt Rietberg
Rietberg	Kreis Gütersloh	Martinschule (Förderschule)	Stadt Rheda-Wiedenbrück Stadt Rietberg Stadt Verl

* Schülerbeförderung ist auslaufend

#Bei einer separaten Vergabe der innerörtlichen Linien in Rheda-Wiedenbrück gehört die innerörtliche Beförderung zu diesen Schulen nicht zum Linienbündel Südwest.

3.3.6 Anforderungen an das Linienbündel Stadtverkehr Gütersloh

3.3.6.1 Linienangebot

Das Linienbündel Stadtverkehr besteht im **Grundnetz** aus folgenden Linien:

- 201: Gütersloh ZOB - Miele-Werke - Zum Stillen Frieden - Avenwedde Bahnhof - Friedrichsdorf - Adlerweg
- 202: ZOB - Die Welle - Eimerheide - Waldsiedlung - Am Ölbach - Simonsweg (ab Simonsweg weiter als 203)
- 203: Gütersloh ZOB - Die Welle - Elbrachts Siedlung - Am Hüttenbrink - Auf'm Reck - Arvato Services - Simonsweg (ab Simonsweg weiter als 202)
- 204: Gütersloh ZOB - Neuenkirchener Straße - Drücker Siedlung - Heidewaldschule
- 205: Gütersloh ZOB - Klinikum Gütersloh - St. Elisabeth-Hospital - Bettenrups Siedlung - Bruder Konrad Straße - Am Hüttenbrink
- 206: Gütersloh ZOB - Lindenstraße - Brockweg - Liebfrauenkirche - Janusz-Korczak-Gesamtschule -
- 207: Gütersloh ZOB - Unter den Ulmen - Innungskrankenkasse - Hans-Böckler-Straße - Rhedaer Straße
- 208: Gütersloh ZOB - Spiekergasse - Stadthalle - Herzebrocker Straße - Diekstraße - LWL-Klinikum
- 209: Gütersloh ZOB - Bismarckstraße - Marienfelder Straße - B61 - Herzebrocker Straße - Kreishaus - Pavenstädter Weg
- 210: Gütersloh ZOB - Hohenzollernstraße - Brockhäger Straße - Haegestraße - Kronenstraße - Ohlbrocksweg
- 211: Gütersloh ZOB - Kahlerstraße - Blankenhagen – Niehorst
- 213: Miele Werke – Elbrachts Weg – Am Hüttenbrink – Auf'm Reck
- 215: Gütersloh ZOB – Die Welle – Auf'm Reck – Simonsweg
- 216: Gütersloh ZOB – Miele Werke – Nordring – Westring – Rhedaer Straße – Kattenstroth
- 217: Miele Werke – Kahlersstraße – Blankenhagen
- 218: Anne Frank-Schule – Gütersloh ZOB – Schulzentrum Nord – Isselhorst – Ebbesloh und zurück

Die Anforderungen an diese Linien werden nachfolgend detailliert beschrieben. Anforderungen an das Anruf-Linien-Taxi (ALT) und das Anruf-Sammel-Taxi (AST) werden am Ende des Kapitels detailliert dargestellt. Für die Linien 201-211 gilt, dass an Adventssamstagen das reguläre Fahrangebot bis ca. 22:00 Uhr auszuweiten ist. Auf den Linien werden auch Schulfahrten/Verstärkungsfahrten in Absprache mit den örtlichen Schulen durchgeführt.

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 51 Linienblatt Linie 201

Linie 201	
Verlauf	Gütersloh ZOB - Miele-Werke - Zum Stillen Frieden - Avenwedde Bahnhof - Friedrichsdorf - Adlerweg und zurück
Funktion	Erschließung des Stadtgebietes Gütersloh und der Firma Miele.
Produkt	StadtBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	53 (1 Umlauf)
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: Rendez-vous-Anschluss an die Linien 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211
Vorgesehene Umsteigezeit	Gütersloh ZOB: mind. 3 Min, max. 12 Min. (<i>Abweichend: Anschluss SPNV mind. 6 Min.</i>)
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB an den SPNV und die Bus-Linien 43, 71, 73, 74, 77, 79, 87, 94, 95
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:00 – 21:00 Uhr Sa: 06:30 – 21:00 Uhr SoF: 12:30 – 20:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 30 min. Sa: 30 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrten je Richtung	Mo-Fr: 32 stadteinwärts, 30 stadtauswärts Sa: 28 stadteinwärts, 27 stadtauswärts SoF: 8 stadteinwärts, 8 stadtauswärts
Ergänzende Hinweise	Es sind weitere Fahrtmöglichkeiten als ALT und AST anzubieten (s. Kap. 3.3.6.10). Bei Bedarf abweichende Linienführung zur besseren Erschließung der Miele-Werke.

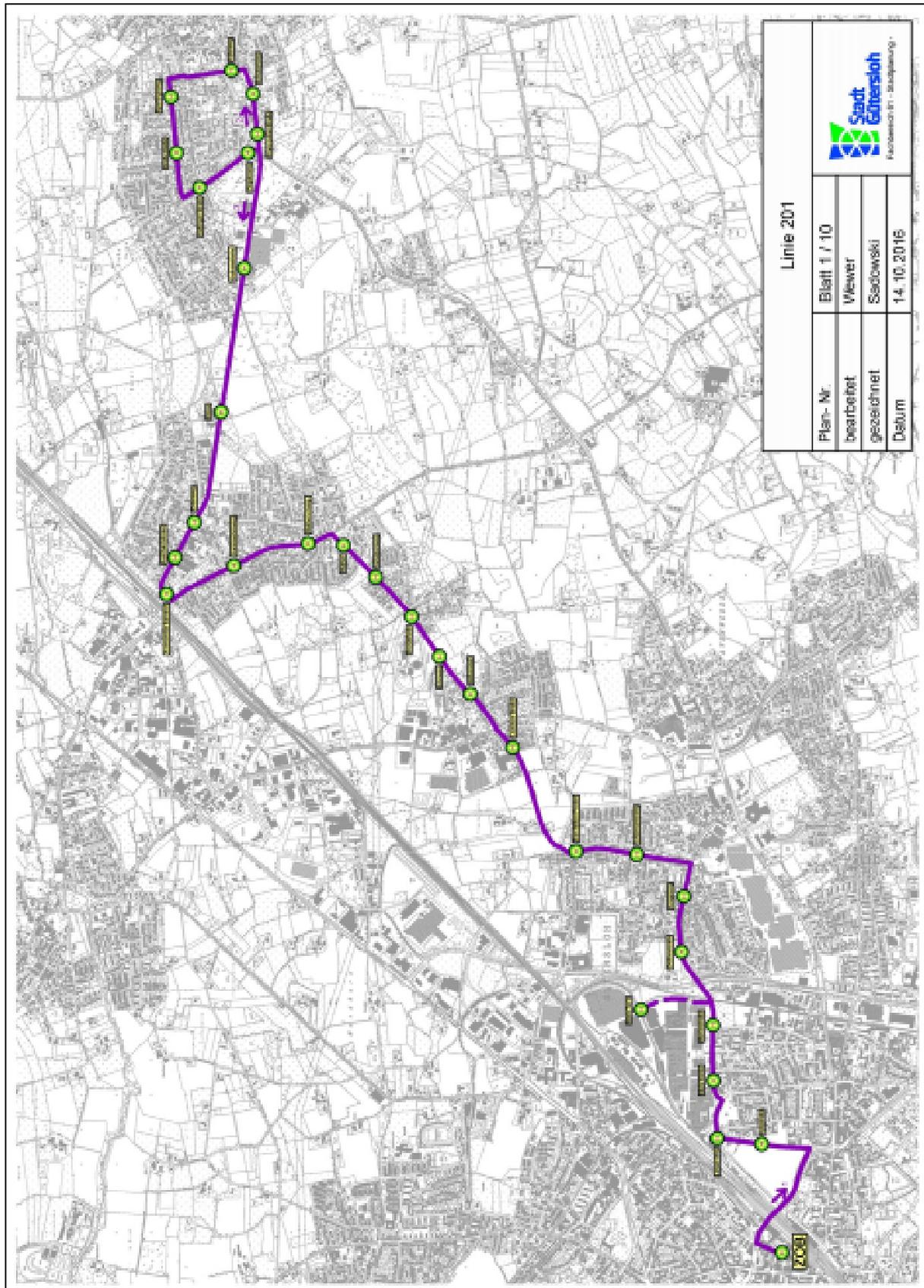


Abbildung 55 Linienweg der Linie 201
Tabelle 52 Linienblatt Linie 202

4. Nahverkehrsplan

Linie 202	
Verlauf	Gütersloh ZOB - Die Welle - Eimerheide - Waldsiedlung - Am Ölbach - Simonsweg und zurück (ab Simonsweg weiter als 203)
Funktion	Erschließung des Stadtgebietes Gütersloh
Produkt	StadtBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	54 (1 Umlauf in Kombination mit Linie 203)
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: Rendez-vous-Anschluss an die Linien 201, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211
Vorgesehene Umsteigezeit	Gütersloh ZOB: mind. 3 Min, max. 12 Min. (Abweichend: Anschluss SPNV mind. 6 Min.)
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB an den SPNV und die Bus-Linien 43, 71, 73, 74, 77, 79, 87, 94, 95
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:00 – 20:30 Uhr Sa: 06:30 – 20:30 Uhr SoF: 12:30 – 20:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 30 min. Sa: 30 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrten je Richtung	Mo-Fr: 32 stadteinwärts, 30 stadtauswärts Sa: 28 stadteinwärts, 27 stadtauswärts SoF: 8 stadteinwärts, 8 stadtauswärts
Ergänzende Hinweise	Es sind weitere Fahrtmöglichkeiten als ALT und AST anzubieten (s. Kap. 3.3.6.10).

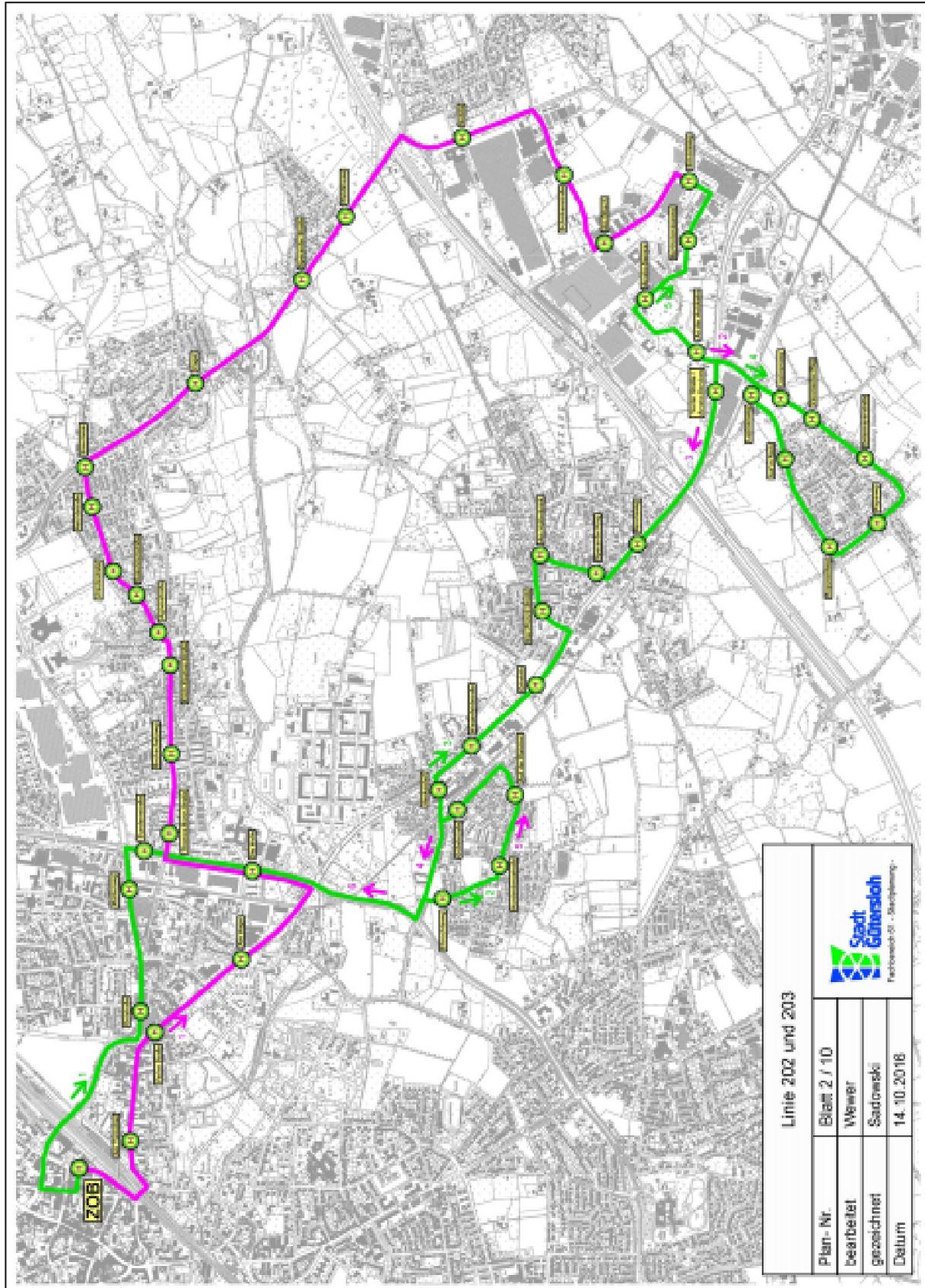


Abbildung 56 Linienwege der Linien 202 und 203

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 53 Linienblatt Linie 203

Linie 203	
Verlauf	Gütersloh ZOB - Die Welle - Elbrachts Siedlung - Am Hüttenbrink - Auf'm Reck - Arvato Services - Simonsweg und zurück (ab Simonsweg weiter als 202)
Funktion	Erschließung des Stadtgebietes Gütersloh
Produkt	StadtBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	54 (1 Umlauf in Kombination mit Linie 202)
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: Rendez-vous-Anschluss an die Linien 201, 202, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211
Vorgesehene Umsteigezeit	Gütersloh ZOB: mind. 3 Min, max. 12 Min. <i>(Abweichend: Anschluss SPNV mind. 6 Min.)</i>
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB an den SPNV und die Bus-Linien 43, 71, 73, 74, 77, 79, 87, 94, 95
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:00 – 20:30 Uhr Sa: 06:30 – 21:00 Uhr SoF: 12:30 – 20:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 30 min. Sa: 30 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrten je Richtung	Mo-Fr: 33 stadteinwärts, 31 stadtauswärts (inkl. 1 Schnellbusfahrt je Richtung) Sa: 28 stadteinwärts, 27 stadtauswärts SoF: 8 stadteinwärts, 8 stadtauswärts
Ergänzende Hinweise	Es sind weitere Fahrtmöglichkeiten als ALT und AST anzubieten (s. Kap. 3.3.6.10).

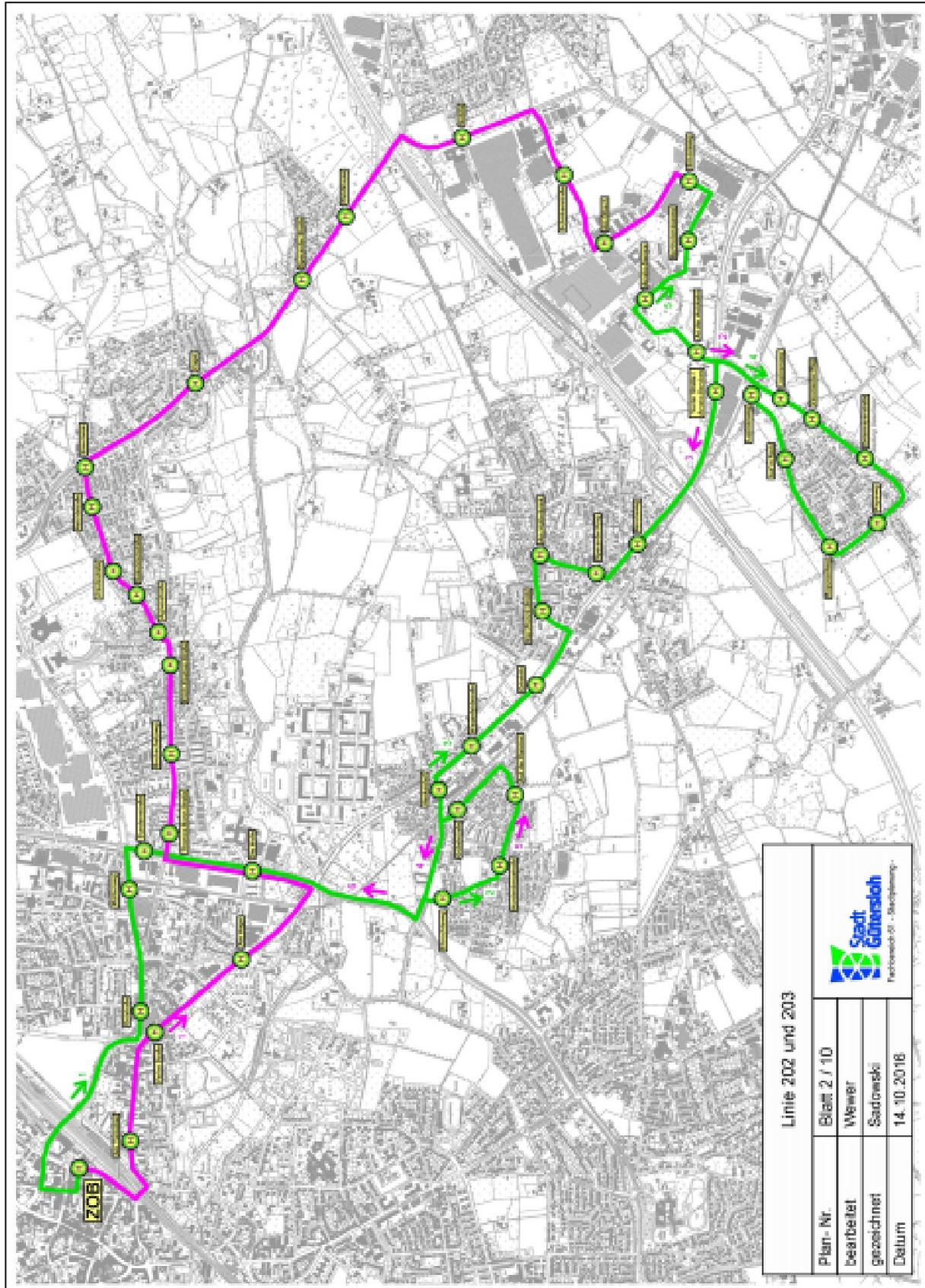


Abbildung 57 Linienwege der Linien 202 und 203

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 54 Linienblatt Linie 204

Linie 204	
Verlauf	Gütersloh ZOB - Neuenkirchener Straße - Drücker Siedlung - Heidewaldschule und zurück
Funktion	Erschließung des Stadtgebietes Gütersloh
Produkt	StadtBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	23 (1 Umlauf)
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: Rendez-vous-Anschluss an die Linien 201, 202, 203, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211
Vorgesehene Umsteigezeit	Gütersloh ZOB: mind. 3 Min, max. 12 Min. (<i>Abweichend: Anschluss SPNV mind. 6 Min.</i>)
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB an den SPNV und die Bus-Linien 43, 71, 73, 74, 77, 79, 87, 94, 95
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:00 – 20:30 Uhr Sa: 06:30 – 20:30 Uhr SoF: 13:00 – 20:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 30 min. Sa: 30 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrten je Richtung	Mo-Fr: 31 stadteinwärts, 30 stadtauswärts Sa: 28 stadteinwärts, 28 stadtauswärts SoF: 8 stadteinwärts, 8 stadtauswärts
Ergänzende Hinweise	Es sind weitere Fahrtmöglichkeiten als ALT und AST anzubieten (s. Kap. 3.3.6.10).



Abbildung 58 Linienweg der Linie 204

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 55 Linienblatt Linie 205

Linie 205	
Verlauf	Gütersloh ZOB - Klinikum Gütersloh - St. Elisabeth-Hospital - Bettenrups Siedlung - Bruder Konrad Straße - Am Hüttenbrink und zurück
Funktion	Erschließung des Stadtgebietes Gütersloh
Produkt	StadtBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	54 (1 Umlauf)
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: Rendez-vous-Anschluss an die Linien 201, 202, 203, 204, 206, 207, 208, 209, 210, 211
Vorgesehene Umsteigezeit	Gütersloh ZOB: mind. 3 Min, max. 12 Min. (<i>Abweichend: Anschluss SPNV mind. 6 Min.</i>)
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB an den SPNV und die Bus-Linien 43, 71, 73, 74, 77, 79, 87, 94, 95
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:00 – 21:00 Uhr Sa: 06:30 – 21:00 Uhr SoF: 12:30 – 20:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 30 min. Sa: 30 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrten je Richtung	Mo-Fr: 31 stadteinwärts, 30 stadtauswärts Sa: 28 stadteinwärts, 27 stadtauswärts SoF: 8 stadteinwärts, 8 stadtauswärts
Ergänzende Hinweise	Es sind weitere Fahrtmöglichkeiten als ALT und AST anzubieten (s. Kap. 3.3.6.10).

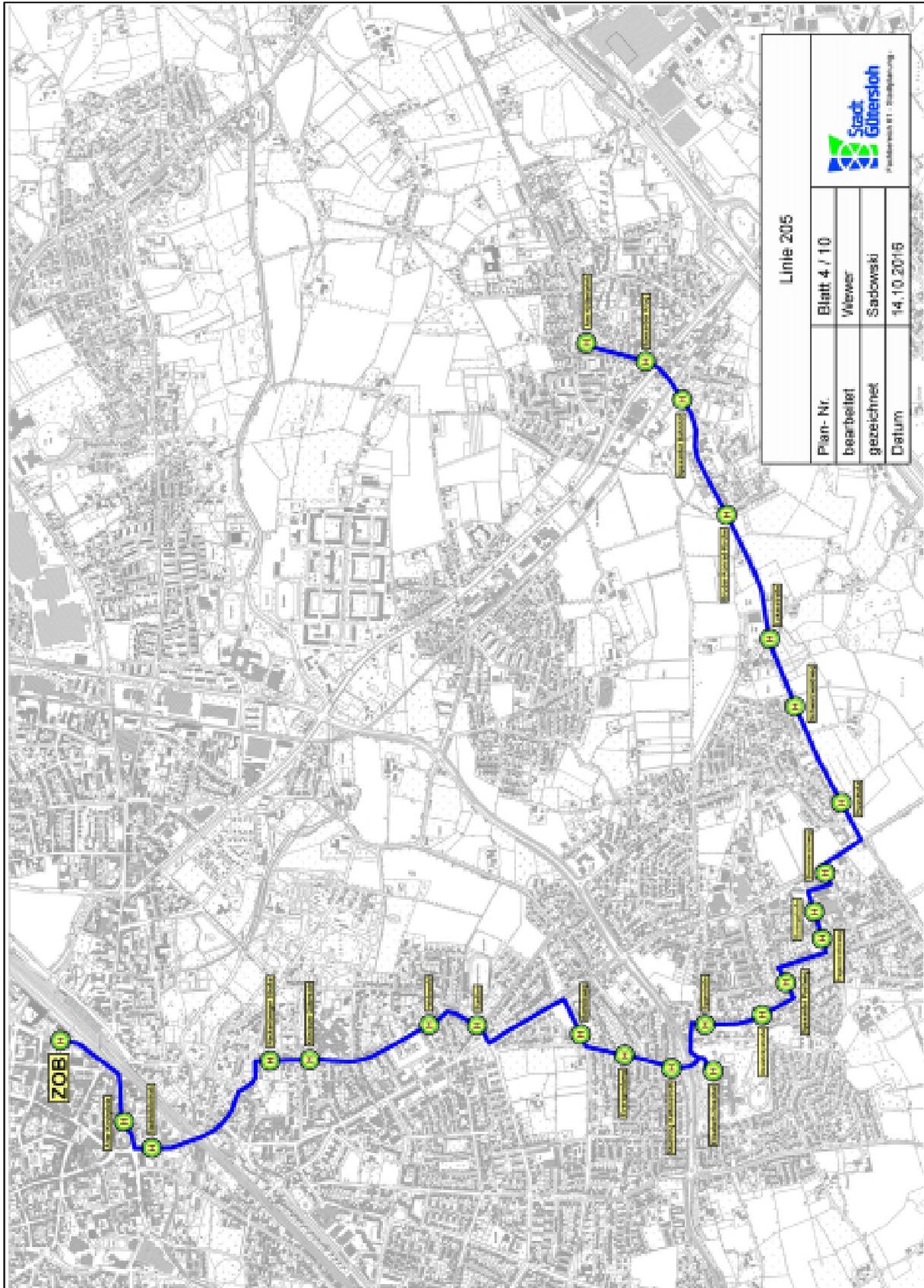


Abbildung 59 Linienweg der Linie 205

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 56 Linienblatt Linie 206

Linie 206	
Verlauf	Gütersloh ZOB - Lindenstraße - Brockweg - Liebfrauenkirche - Janusz-Korczak-Gesamtschule - und zurück
Funktion	Erschließung des Stadtgebietes Gütersloh
Produkt	StadtBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	25 (1 Umlauf)
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: Rendez-vous-Anschluss an die Linien 201, 202, 203, 204, 205, 207, 208, 209, 210, 211
Vorgesehene Umsteigezeit	Gütersloh ZOB: mind. 3 Min, max. 12 Min. <i>(Abweichend: Anschluss SPNV mind. 6 Min.)</i>
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB an den SPNV und die Bus-Linien 43, 71, 73, 74, 77, 79, 87, 94, 95
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:00 – 20:30 Uhr Sa: 06:30 – 20:30 Uhr SoF: 13:30 – 20:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 30 min. Sa: 30 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrten je Richtung	Mo-Fr: 31 stadteinwärts, 30 stadtauswärts Sa: 28 stadteinwärts, 28 stadtauswärts SoF: 8 stadteinwärts, 8 stadtauswärts
Ergänzende Hinweise	Es sind weitere Fahrtmöglichkeiten als ALT und AST anzubieten (s. Kap. 3.3.6.10).

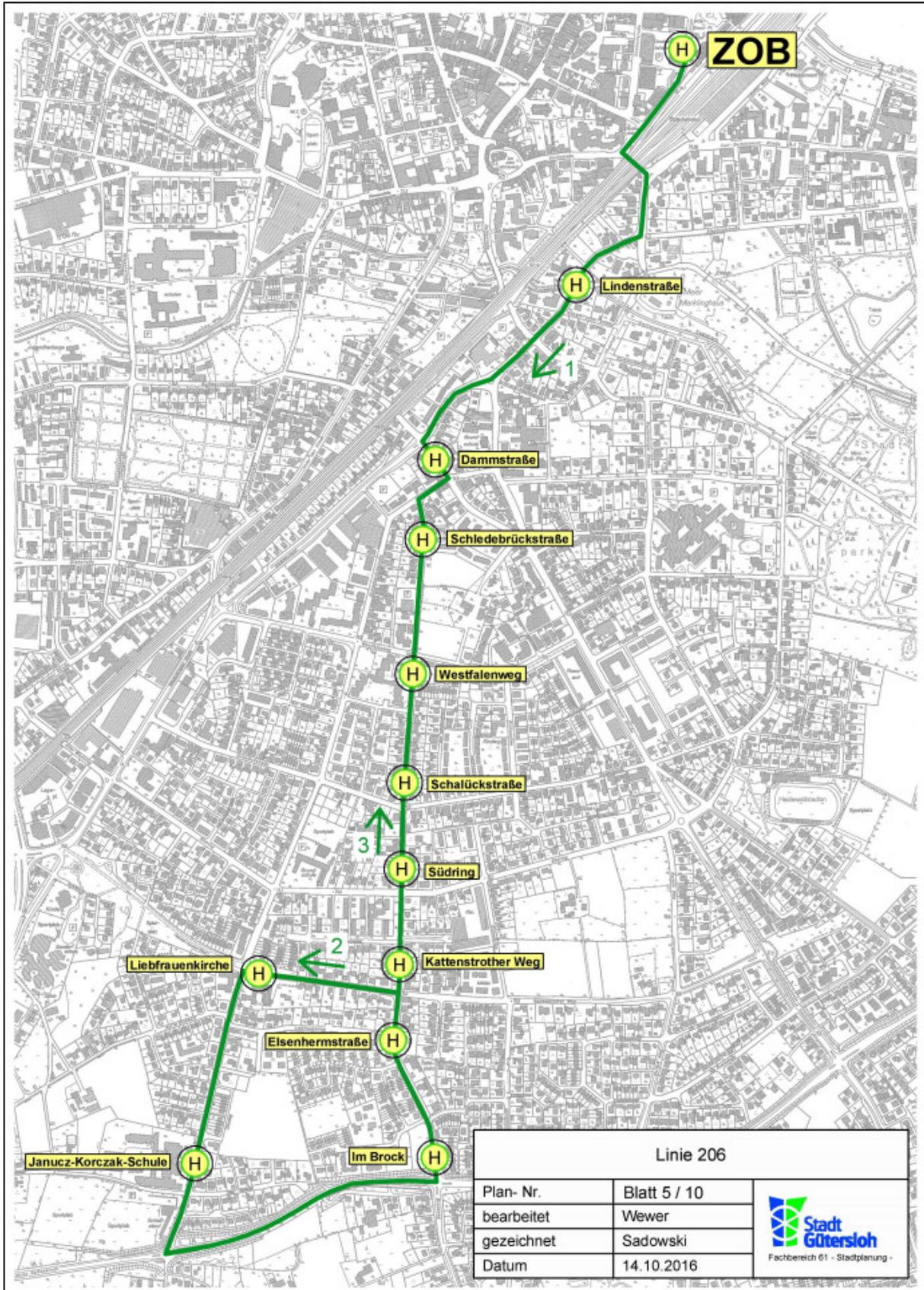


Abbildung 60 Linienweg der Linie 206

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 57 Linienblatt Linie 207

Linie 207	
Verlauf	Gütersloh ZOB - Unter den Ulmen - Innungskrankenkasse - Hans-Böckler-Straße - Rhedaer Straße und zurück
Funktion	Erschließung des Stadtgebietes Gütersloh
Produkt	StadtBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	24 (1 Umlauf)
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: Rendez-vous-Anschluss an die Linien 201, 202, 203, 204, 205, 206, 208, 209, 210, 211
Vorgesehene Umsteigezeit	Gütersloh ZOB: mind. 3 Min, max. 12 Min. <i>(Abweichend: Anschluss SPNV mind. 6 Min.)</i>
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB an den SPNV und die Bus-Linien 43, 71, 73, 74, 77, 79, 87, 94, 95
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:00 – 20:30 Uhr Sa: 06:30 – 20:30 Uhr SoF: 13:30 – 20:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 30 min. Sa: 30 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrten je Richtung	Mo-Fr: 31 stadteinwärts, 30 stadtauswärts Sa: 28 stadteinwärts, 27 stadtauswärts SoF: 8 stadteinwärts, 8 stadtauswärts
Ergänzende Hinweise	Es sind weitere Fahrtmöglichkeiten als ALT und AST anzubieten (s. Kap. 3.3.6.10).

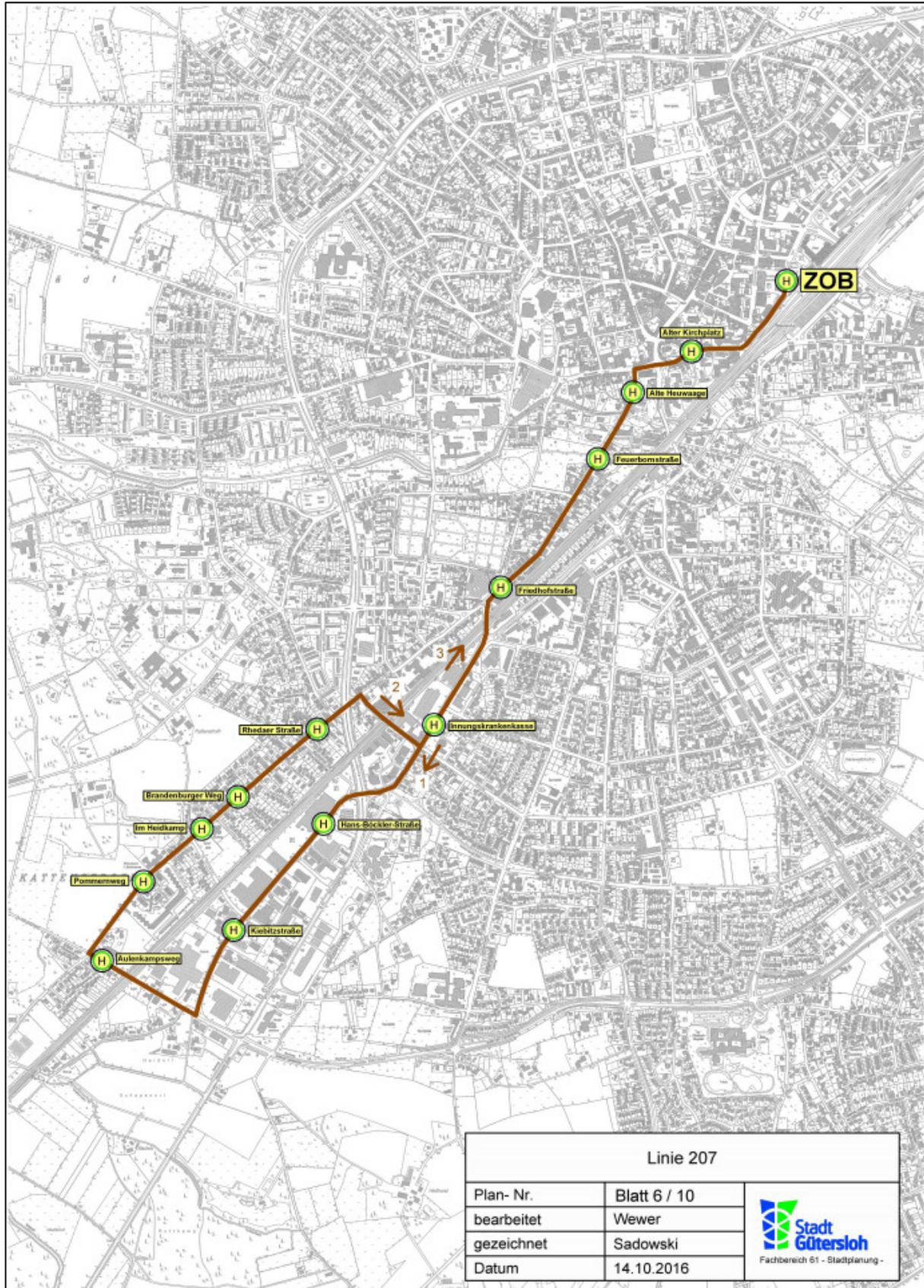


Abbildung 61 Linienweg der Linie 207

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 58 Linienblatt Linie 208

Linie 208	
Verlauf	Gütersloh ZOB - Spiekergrasse - Stadthalle - Herzebrocker Straße - Diekstraße - LWL-Klinikum und zurück
Funktion	Erschließung des Stadtgebietes Gütersloh
Produkt	StadtBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	24 (1 Umlauf)
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: Rendez-vous-Anschluss an die Linien 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 210, 211
Vorgesehene Umsteigezeit	Gütersloh ZOB: mind. 3 Min, max. 12 Min. <i>(Abweichend: Anschluss SPNV mind. 6 Min.)</i>
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB an den SPNV und die Bus-Linien 43, 71, 73, 74, 77, 79, 87, 94, 95
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:00 – 20:30 Uhr Sa: 06:30 – 20:30 Uhr SoF: 12:30 – 20:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 30 min. Sa: 30 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrten je Richtung	Mo-Fr: 31 stadteinwärts, 30 stadtauswärts Sa: 28 stadteinwärts, 27 stadtauswärts SoF: 8 stadteinwärts, 8 stadtauswärts
Ergänzende Hinweise	Es sind weitere Fahrtmöglichkeiten als ALT und AST anzubieten (s. Kap. 3.3.6.10).

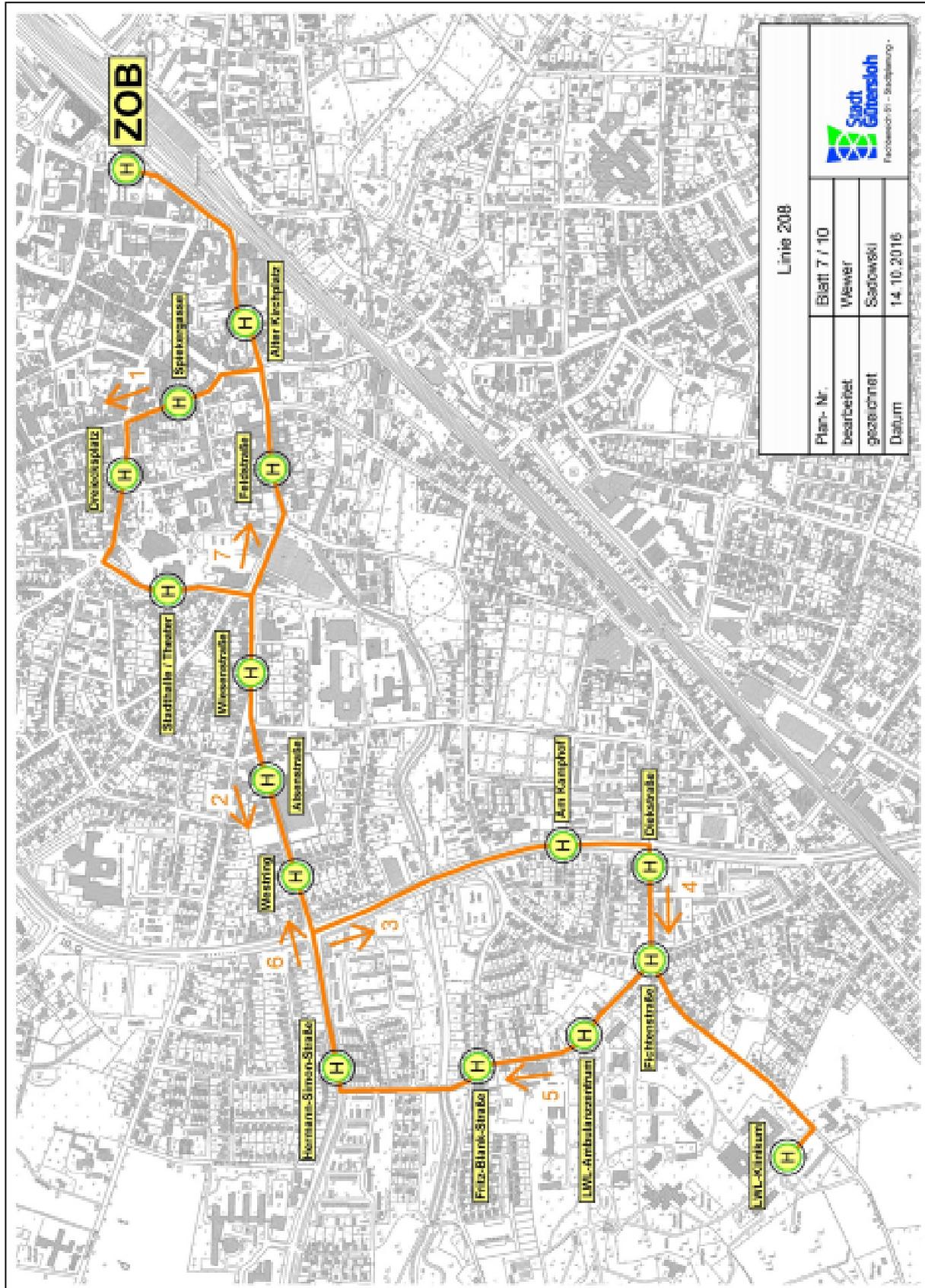


Abbildung 62 Linienweg der Linie 208

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 59 Linienblatt Linie 209

Linie 209	
Verlauf	Gütersloh ZOB - Bismarckstraße - Marienfelder Straße - B61 - Herzebrocker Straße - Kreishaus - Pavenstädter Weg und zurück
Funktion	Erschließung des Stadtgebietes Gütersloh
Produkt	StadtBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	25 (1 Umlauf)
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: Rendez-vous-Anschluss an die Linien 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 210, 211
Vorgesehene Umsteigezeit	Gütersloh ZOB: mind. 3 Min, max. 12 Min. <i>(Abweichend: Anschluss SPNV mind. 6 Min.)</i>
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB an den SPNV und die Bus-Linien 43, 71, 73, 74, 77, 79, 87, 94, 95
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:00 – 20:30 Uhr Sa: 06:30 – 20:30 Uhr SoF: 13:00 – 20:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 30 min. Sa: 30 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrten je Richtung	Mo-Fr: 31 stadteinwärts, 30 stadtauswärts Sa: 28 stadteinwärts, 27 stadtauswärts SoF: 8 stadteinwärts, 8 stadtauswärts
Ergänzende Hinweise	Es sind weitere Fahrtmöglichkeiten als ALT und AST anzubieten (s. Kap. 3.3.6.10).

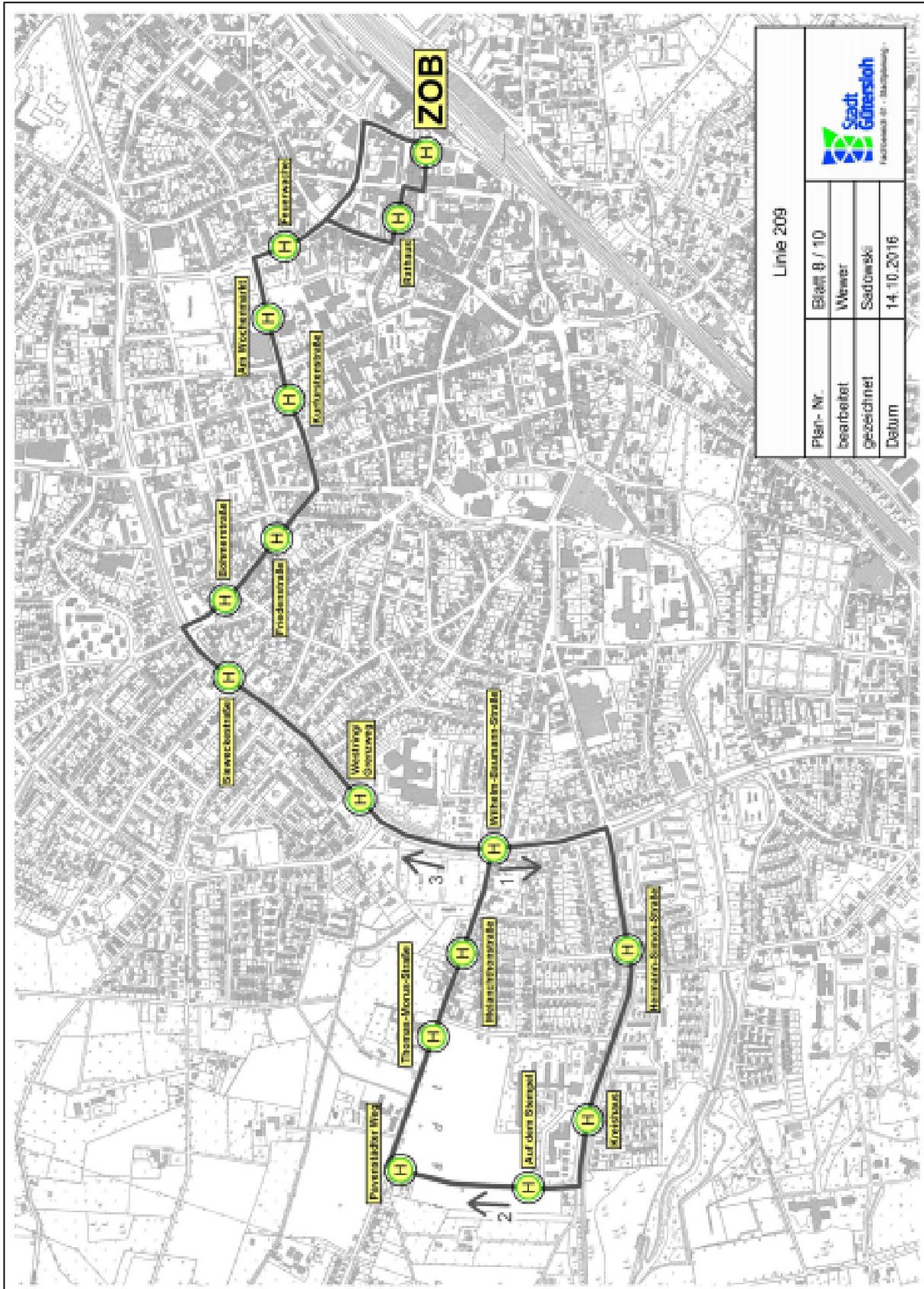


Abbildung 63 Linienweg der Linie 209

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 60 Linienblatt Linie 210

Linie 210	
Verlauf	Gütersloh ZOB - Hohenzollernstraße - Brockhäger Straße - Haegestraße - Kronenstraße - Ohlbrocksweg und zurück
Funktion	Erschließung des Stadtgebietes Gütersloh
Produkt	StadtBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	25 (1 Umlauf)
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: Rendez-vous-Anschluss an die Linien 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 211
Vorgesehene Umsteigezeit	Gütersloh ZOB: mind. 3 Min, max. 12 Min. <i>(Abweichend: Anschluss SPNV mind. 6 Min.)</i>
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB an den SPNV und die Bus-Linien 43, 71, 73, 74, 77, 79, 87, 94, 95
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:00 – 20:30 Uhr Sa: 06:30 – 20:30 Uhr SoF: 12:30 – 20:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 30 min. Sa: 30 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrten je Richtung	Mo-Fr: 31 stadteinwärts, 30 stadtauswärts Sa: 28 stadteinwärts, 27 stadtauswärts SoF: 8 stadteinwärts, 8 stadtauswärts
Ergänzende Hinweise	Es sind weitere Fahrtmöglichkeiten als ALT und AST anzubieten (s. Kap. 3.3.6.10).

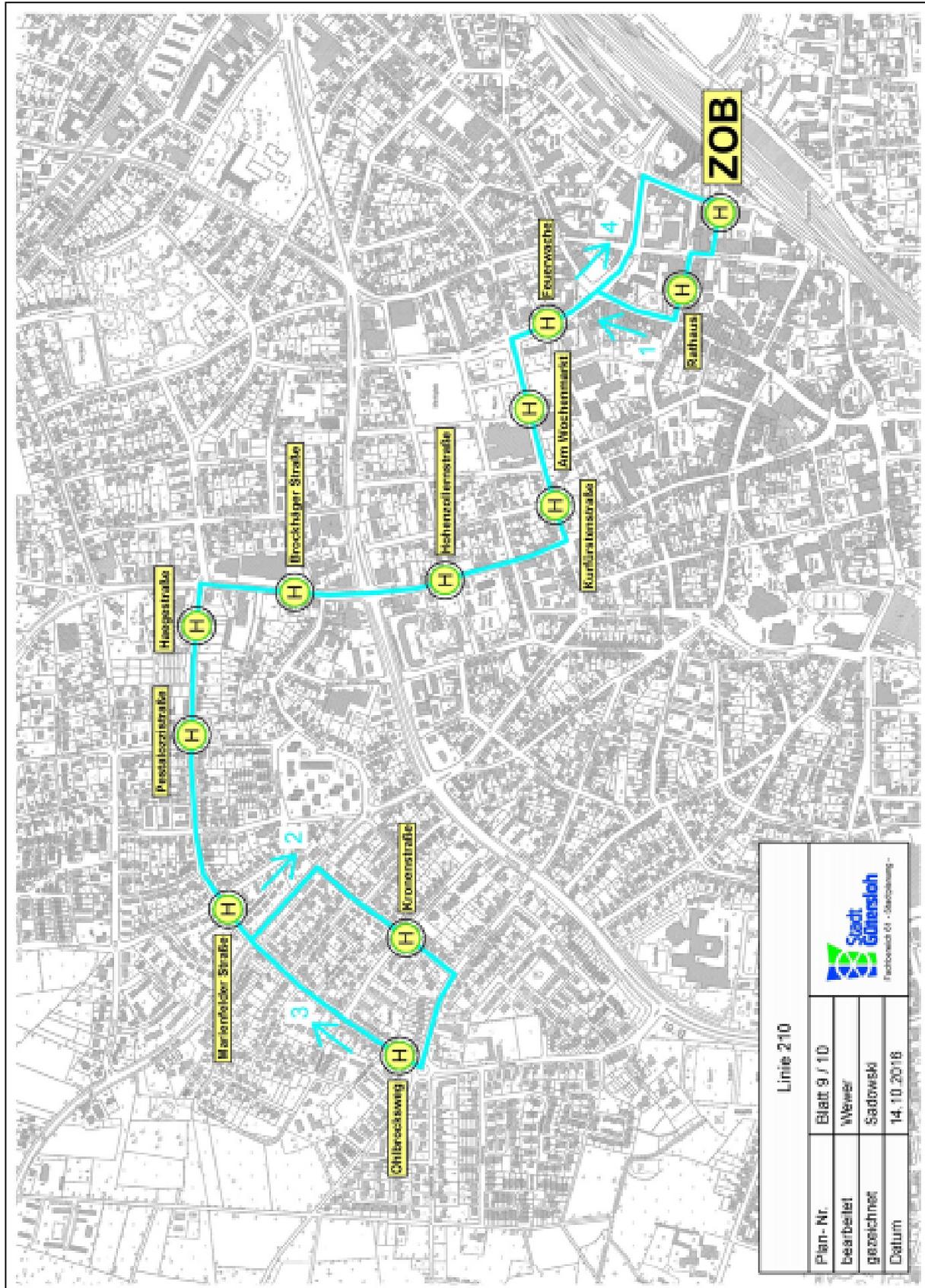


Abbildung 64 Linienweg der Linie 210

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 61 Linienblatt Linie 201

Linie 211	
Verlauf	Gütersloh ZOB - Kahlerstraße - Blankenhagen - Niehorst und zurück
Funktion	Erschließung des Stadtgebietes Gütersloh
Produkt	StadtBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	48 (1 Umlauf)
Einzuhaltende Anschlüsse	Gütersloh, ZOB: Rendez-vous-Anschluss an die Linien 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210
Vorgesehene Umsteigezeit	Gütersloh ZOB: mind. 3 Min, max. 12 Min. (Abweichend: Anschluss SPNV mind. 6 Min.)
Anschluss-Hinweise	Gütersloh, ZOB an den SPNV und die Bus-Linien 43, 71, 73, 74, 77, 79, 87, 94, 95
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Gütersloh, ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 05:00 – 21:00 Uhr Sa: 06:30 – 21:00 Uhr SoF: 12:30 – 20:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 30 min. Sa: 30 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrten je Richtung	Mo-Fr: 31 stadteinwärts, 30 stadtauswärts Sa: 28 stadteinwärts, 27 stadtauswärts SoF: 8 stadteinwärts, 8 stadtauswärts
Ergänzende Hinweise	Es sind weitere Fahrtmöglichkeiten als ALT und AST anzubieten (s. Kap. 3.3.6.10).

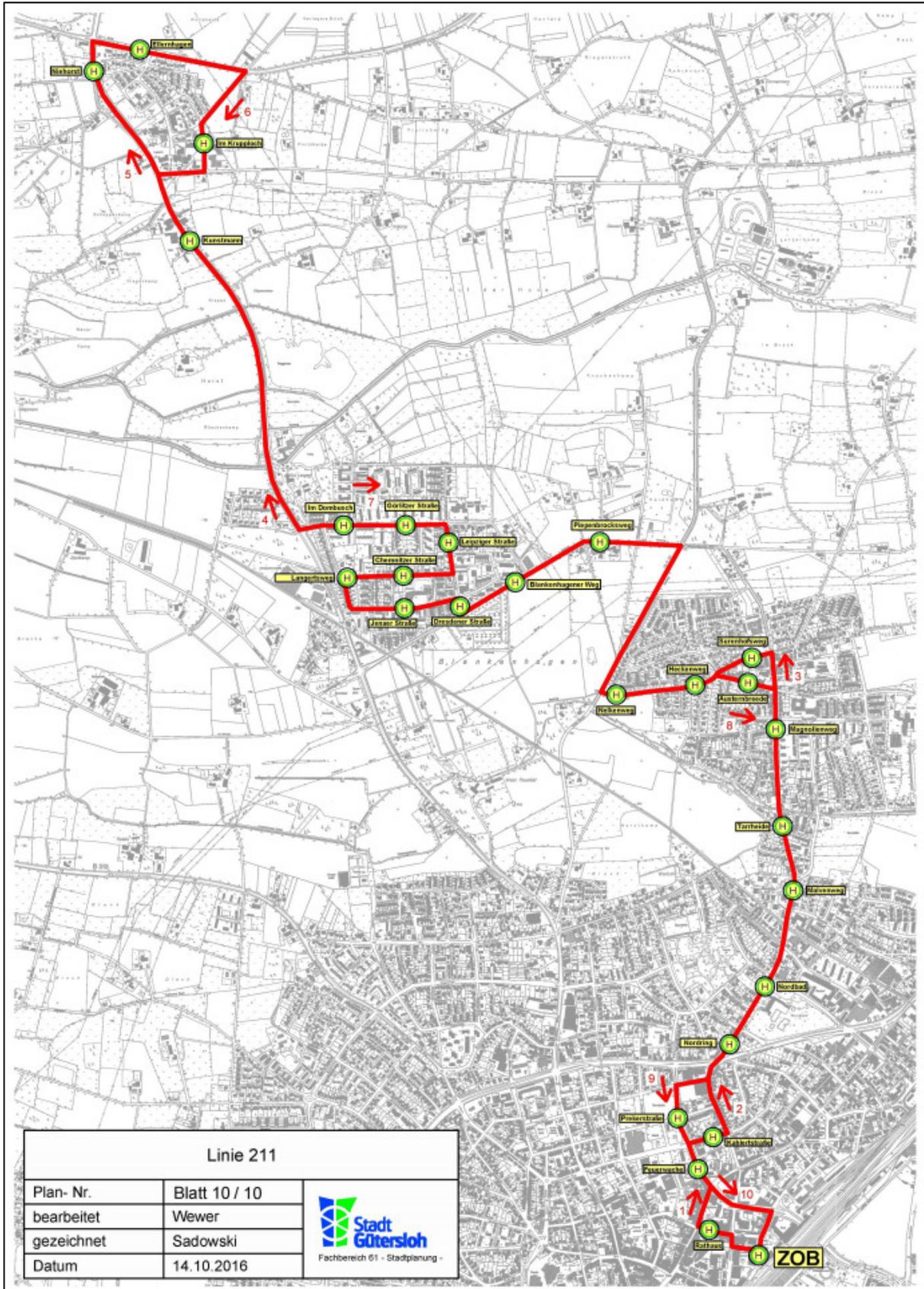


Abbildung 65 Linienweg der Linie 211

4. Nahverkehrsplan

Für die Linien 213, 216 und 217 gelten folgende Bedingungen:

Linie 213

Fahrtangebot von 1 Spätfahrt (Abfahrt ca. 20-21 Uhr) über den gesamten Linienweg. Die Abfahrt ist im Einvernehmen mit der Fa. Miele zu treffen.

Linie 216

Fahrtangebot von 2 Hin- und 2 Rückfahrten zwischen Gütersloh ZOB und Miele-Werke/Miele Tor 5a sowie 1 Spätfahrt ab Fa. Miele über den gesamten Linienweg. Die Abfahrten sind im Einvernehmen mit der Fa. Miele zu treffen.

Linie 217

Fahrtangebot von 1 Spätfahrt (Abfahrt ca. 20-21 Uhr) über den gesamten Linienweg. Die Abfahrt ist im Einvernehmen mit der Fa. Miele zu treffen.

Die Fahrten müssen nur an Miele-Betriebstagen durchgeführt werden.

Die Linien 215 und 218 bedienen ergänzend zu den Linien 201-211 den Schulverkehr. Es gelten folgende Bedingungen:

Die Linien bedienen die örtlichen Schulen. Die Fahrten sind in Absprache mit dem jeweiligen Schulen zu treffen und zu planen. Es sind alle Haltestellen der folgenden Linienskizzen zu bedienen, sofern Schüler ein- oder aussteigen. Die Fahrten sind an Schultagen durchzuführen.

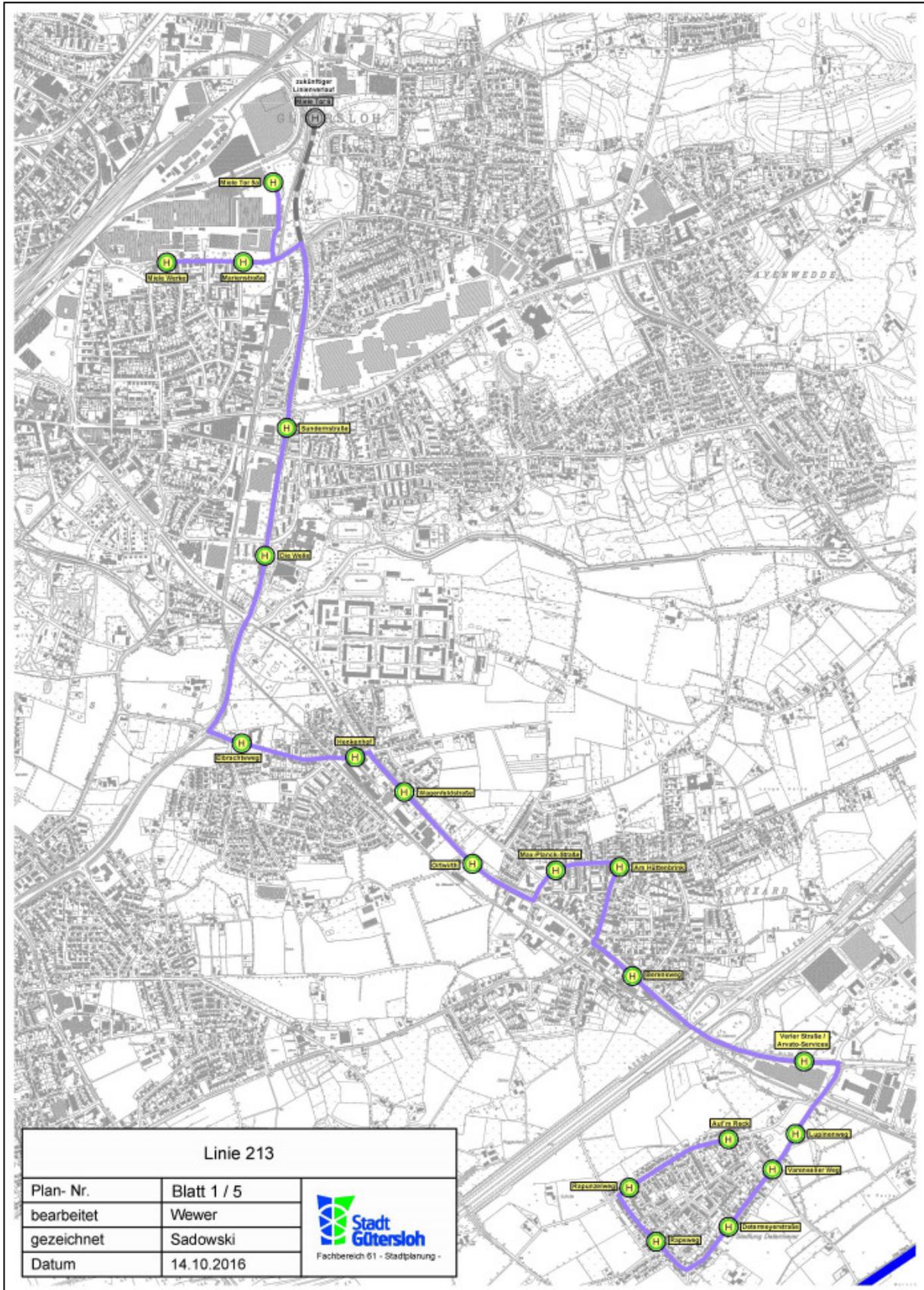


Abbildung 66 Linienweg der Linie 213

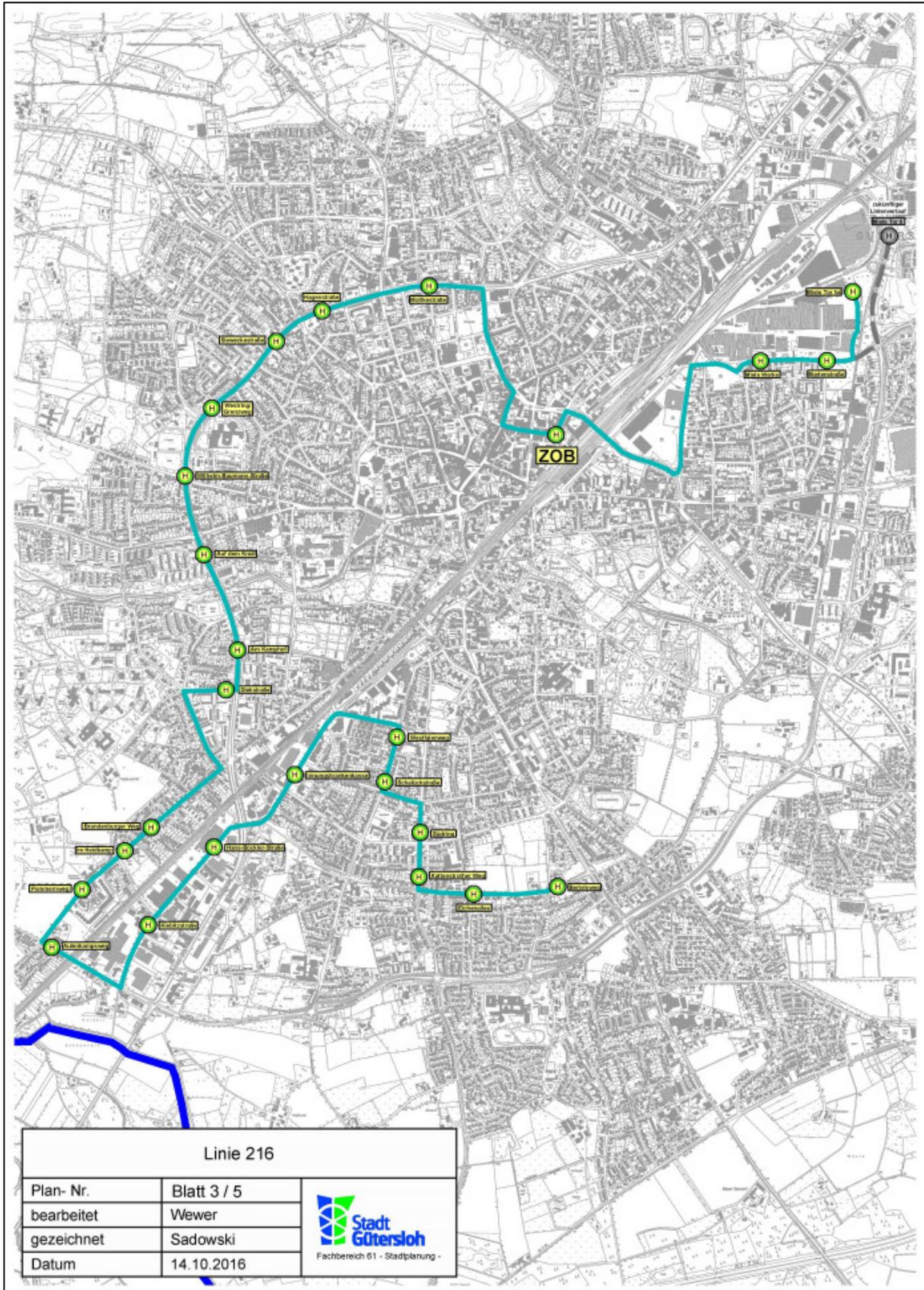


Abbildung 68 Linienweg der Linie 216

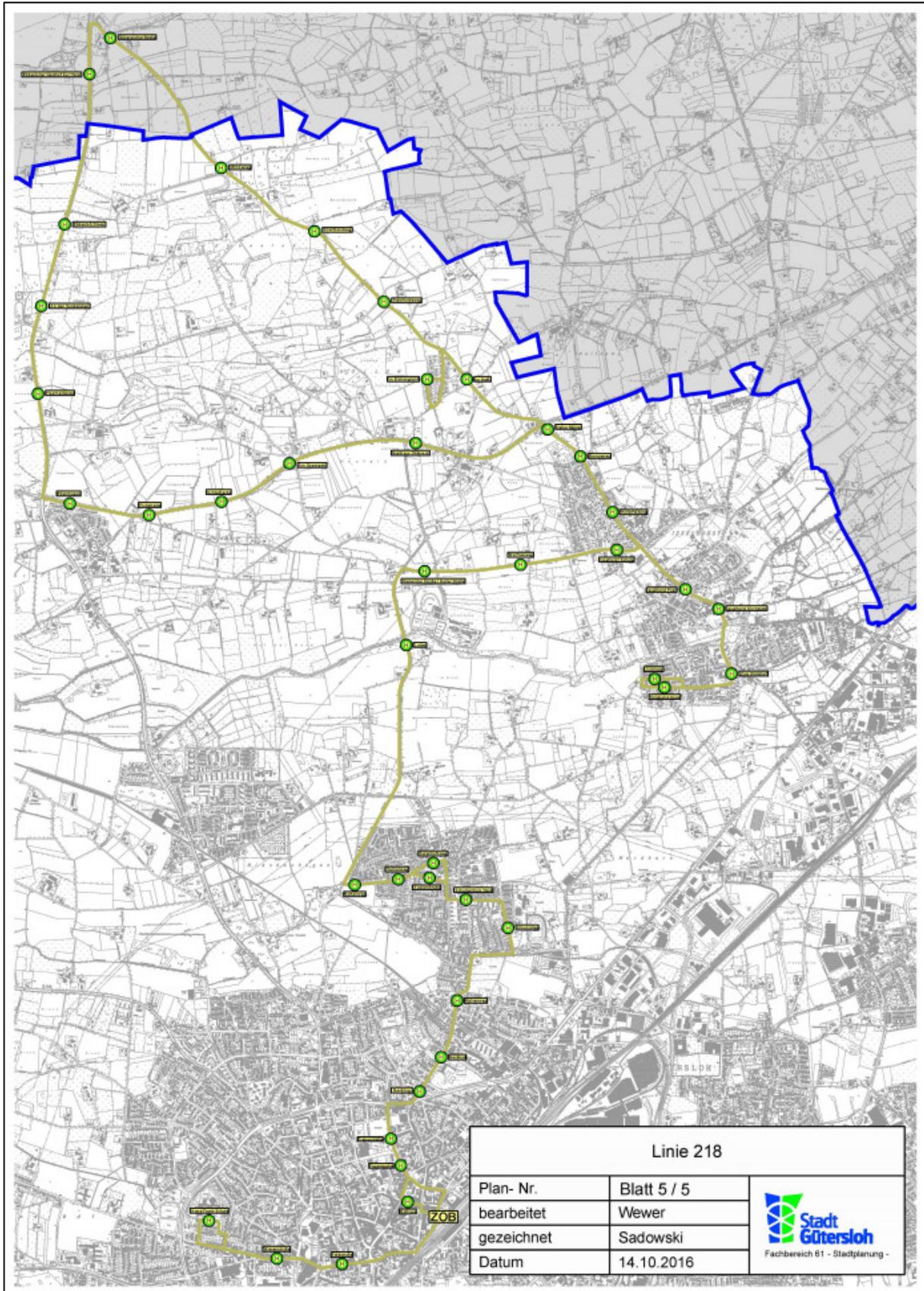


Abbildung 70 Linienweg der Linie 218

4. Nahverkehrsplan

3.3.6.2 Abweichende Anforderungen an die Fahrzeugstandards

Für die Fahrzeuge des Bündels Stadtverkehr Gütersloh gelten tlw. vom Kapitel 3.1.5 abweichende Fahrzeugstandards. Es gelten dafür für die im Regelbetrieb eingesetzten Fahrzeuge nachstehende Anforderungen:

- Während der Vertragslaufzeit sind die Busse im Durchschnitt nicht älter als 6 Jahre und maximal 12 Jahre alt. Einzelne Ausnahmen beim Einsatz älterer Busse zu den Hauptverkehrszeiten an Schultagen sind bis zu einem Alter von maximal 14 Jahren zulässig.
- Abgasstandard Euro V/VI. Neu anzuschaffende Fahrzeuge müssen dem höchsten auf dem Markt verfügbaren Umweltstandard genügen. Mittelfristig (spätestens ab 2023) sind auch Fahrzeuge mit alternativen umwelt- und ressourcenschonenden Antriebstechnologien einzusetzen.
- Außenfahrgeräusche dürfen bei maximal 80 dB(A), bei Schaltgetrieben bei maximal 83 dB (A) liegen (DIN ISO 362 und DIN ISO 5130).
- Alle Busse müssen niederflurig sein und über eine Kneelingfunktion verfügen sowie mit einer Klapprampe ausgestattet sein.
- Einstiegshöhe 350 mm ; im abgesenkten Zustand 260 mm.
- Sondernutzflächen in den Bussen mit einer Mindestgröße von 3m².
- Alle Busse müssen mit den erforderlichen RBL-Daten-Komponenten zur betrieblichen Steuerung durch die Leitstelle ausgerüstet sein.
- Ausrüstung mit den erforderlichen Sprechfunkkomponenten zur betrieblichen Steuerung durch die Leitstellen.
- Alle Busse müssen an das System der LSA-Bevorrechtigung angeschlossen sein.
- Ausrüstung mit GSM Telefon und Bordrechner (Fahrscheindrucker) und ((e-Ticket-Funktion in allen Bussen.
- Ausrüstung von mind. 10 Bussen mit Fahrgastzählanlage.
- Alle Busse müssen je einen Entwerter pro Tür aufweisen.
- Alle Busse sind mit Videokameras mit einer Aufzeichnungsdauer von 48 Stunden in HD-Qualität (1080p) ausgestattet.
- Den Fahrgästen ist in mindestens 2 Bussen kostenloses WLAN zur Verfügung zu stellen. Bei entsprechender Nachfrage sind langfristig alle Busse mit WLAN auszustatten.
- Alle Busse müssen mit einer Klimaanlage für den Fahrerarbeitsplatz ausgestattet sein.
- Alle Busse müssen über eine TFT-Bildschirmanzeige mit Linienverlaufsanzeige, Streckenverlaufsanzeige innen, digitaler akustischer Haltestellenansage und einem Infotainmentsystem ausgestattet sein.
- Digitale (farblich variierbare) Linienanzeige außen.
- Mit Ausnahme eines Traffic-Boards darf keine Überklebung der seitlichen Fahrzeugscheiben mit Werbung erfolgen
- Festgelegter Anteil an Fahrzeugen im einheitlichen Layout „Stadtbus Gütersloh“.
- Kennzeichnung aller Busse mit dem einheitlichen Layout „Stadtbus Gütersloh“ an der Front.

Die Anzahl der Fahrzeuge ist so zu planen, dass insgesamt ca. 10% der Fahrzeuge als Werkstatt- und Betriebsreserve zur Verfügung stehen.

Die Auslastung der Busse darf regelmäßig 80% der zulässigen Fahrzeugkapazität nicht überschreiten.

Die Wahl des Betriebshofes und der Werkstatt muss so gewählt sein, dass innerhalb von max. 15 Minuten im Stadtgebiet ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung steht.

Der Betriebshof muss über eine regelmäßig besetzte Leistelle verfügen, die den Betrieb sicherstellt und Ansprechpartner für Polizei, Feuerwehr und Stadt Gütersloh ist. Die Leistelle ist tagsüber montags bis donnerstags mind. von 6-16 Uhr und freitags von 6-14 Uhr besetzt. In der restlichen Zeit muss ein Bereitschaftsdienst vorgehalten werden.

Die Leistelle hat folgende weitere Aufgaben:

- Fahrzeug Ist-Anzeige, langfristige Statistiken, Fahrplanabweichungen und Auswertungen zur Pünktlichkeit
- Einsatz zur Anschlusssicherung am ZOB und Bedienung der dynamischen Fahrgastinformation
- Engpasskontrolle und automatische Vermeidung
- Bereitstellung von Echtzeitinformatoren über den IST-Daten-Server des VRR.

Der Betreiber des Linienbündels muss die ordnungsgemäße Durchführung der bedarfsorientierten Verkehre sicherstellen.

3.3.6.3 Anforderungen an das Personal

Es gelten die allgemeinen Anforderungen an das Fahrpersonal (Standardqualität). Es hat abweichend eine einheitliche Dienstkleidung zu tragen. Der Betreiber prüft mittels Mystery Check die Qualität des eingesetzten Personals.

3.3.6.4 Anforderungen an die Ausstattung und Bestückung der Haltestellen

Es sind die bestehenden Haltestellen im Stadtgebiet Gütersloh zu nutzen. Änderungen der örtlichen Lage und des Ausbaustandes erfolgen auf Anordnung des zuständigen Aufgabenträgers Stadt Gütersloh in Abstimmung mit dem Betreiber des Stadtverkehrs. Der Betreiber ist selbst für die Beschaffung, Aufstellung und Instandhaltung der Haltestellenmasten verantwortlich.

Im Zusammenhang mit den Haltestellen ergeben sich folgende Anforderungen an den Betreiber:

- Die Haltestellen sind im einheitlichen Design der Stadtbushaltestellen zu halten.
- Regelmäßige Kontrolle (min. einmal jährlich) und Reinigung/Instandhaltung der Haltestelleninfrastruktur
- Es sind barrierefreie Aushangfahrpläne (Gestaltung in Abstimmung mit dem Behindertenbeirat) im A3 Format vorzuhalten.
- Die Infovitrien in den Fahrgastunterständen und am ZOB sind regelmäßig (min. einmal jährlich) zu aktualisieren.

4. Nahverkehrsplan

- Am ZOB ist über einen Signalgeber je Bussteig die Anschlusssicherung zwischen den Stadtbuslinien sicherzustellen.
- Der ZOB und mind. 8 Haltestellen sind mit kostenlosem WLAN auszustatten.
- Es sind 2 stationäre Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen für SOLL- und IST-Daten, bestehend aus einem Altsystem mit 23 Anzeigen (2 Monitore im Infocenter) und einer Leitstelle an der 8 neue Anzeigen angeschlossen sind, bereitzustellen. Langfristig ist das System auszubauen.
- Überwachung des Betriebs am ZOB durch den Betreiber des Bündels.

3.3.6.5 Lichtsignalbeeinflussung

Der Betreiber des Linienbündels Stadtverkehr Gütersloh hat die Überwachung und Betrieb der LSA-Steuerung sicherzustellen:

Es gibt im Stadtgebiet 101 LSA gesamt, davon

- 67 Stadt Gütersloh
- 30 Straßen NRW
- 2 Kreis Gütersloh
- 2 Bund
- bei 12 LSA ist die Technik zur LSA Beeinflussung in einem separaten Steuerschrank neben der Ampel und steht im Eigentum des derzeitigen Betreibers

Im Zusammenhang mit der Überwachung und dem Betrieb der LSA-Beeinflussung bestehen folgende Anforderungen:

- Die LSA Beeinflussung durch ÖPNV-Eingriffsschaltung darf nur bei Verspätungen greifen. Der Grad der Verspätung wird mittels Datentelegramm übermittelt.
- Planung der Beeinflussung bei LSA Neuanlagen oder Änderungen in Abstimmung mit der Stadt Gütersloh.
- Kosten für Anpassungen, Änderungen, Neuinstallation und Wartung sind vom Betreiber zu tragen.
- Bei den LSA, die nicht in der Baulast der Stadt Gütersloh liegen, ist die Technik zur LSA Beeinflussung vom Betreiber des Stadtverkehrs zu betreiben und Instand zu halten.
- Sicherstellung der Qualitätsüberwachung der LSA Meldepunkte ohne Zugriff des Betreibers auf die Lichtzeichenanlage durch
 - Empfang der LSA Meldepunkte über 3 im Stadtgebiet verteilte Funkempfänger
 - Sicherstellung, dass mindestens 95 % der gesendeten Telegramme- unabhängig von LSA und Bus – empfangen werden.
- Bündelung der Daten der drei Funkempfänger sowie zentrale Speicherung aller empfangenen Meldepunkte mit Datum, Zeit, Meldepunktnummer, Linie, Kursnummer, Wagennummer und der Verspätung zur Analyse ohne Zeitbegrenzung. Diese Daten sind zur Fehlererkennung zur Verfügung zu stellen. Die Fehlerbehebung ist in Abstimmung mit der Stadt Gütersloh zu klären und vom Betreiber durchzuführen.
- Zur Fehleranalyse muss die Filterung der täglichen Telegramme nach Fahrzeug und Linie möglich sein, um die von Fahrzeugen ausgehenden Fehler analysieren zu können.

- Tägliche Erstellung eines Berichts für die einzelnen beeinflussten LSA und die Anzahl der Beeinflussungen mit den unterschiedlichen Verspätungen zur Dokumentation gegenüber der Stadt Gütersloh.

Für den Fall, dass zukünftig andere Verkehrsunternehmen (Regionallinien) auch eine Eingriffsschaltung erhalten, ist der Betreiber des Stadtverkehrs für die Koordinierung und Qualitätssicherung der Meldepunkte verantwortlich. Die entsprechenden Meldepunkte sind mit der Stadt Gütersloh abzustimmen.

3.3.6.6 Netzmanagement

Im Rahmen des Netzmanagements hat die Angebots- und Betriebsplanung zu erfolgen. Der Fahrplan (das Angebot für die Kunden) ist unter Beachtung der vorgegebenen Qualitätsstandards zu entwickeln.

Der Betreiber muss mindestens folgende Aufgaben im Bereich der Angebots- und Betriebsplanung in Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger Stadt Gütersloh durchführen:

- Liniennetzplanungen mit Feinplanungen des Gesamtnetzes, der Verknüpfungspunkte und bei Bedarf der Erschließung neuer Gebiete.
- Abstimmung von Änderungen des Liniennetzes im Arbeitskreis Mobilität mit Vertretern der Fraktionen und anderen Gremien der Verwaltung.
- Teilnahme und aktive Mitwirkung an Gremienveranstaltungen zur Qualitätssicherung und Weiterentwicklung des Stadtbusangebots.
- Aktive Teilnahme an Workshops/Arbeitskreisen zur Weiterentwicklung des ÖPNV, Busbeschleunigung, Ausbau der Barrierefreiheit etc.
- Fahrgasterhebungen zur Kapazitätsplanung/-anpassung.
- Durchführung von Kundenzufriedenheitsanalysen: Auswertung und Kontrolle der Pünktlichkeit, Analyse des Fahrgastaufkommens.
- Kontinuierliche Erstellung von Berichten über Fahrgastzahlen über die Daten der Fahrgastzählanlage sowie (Jahres-) Hochrechnungen der Fahrgastzahlen aller Linien auf Basis des aktuellen Fahrplans.
- Zur Qualitätssicherung der Pünktlichkeit erfolgt eine Auswertung von 90 % aller Fahrten. Für jede Haltestelle ist ein Profil zu erstellen, so dass sich ein annähernd lückenloser Überblick über die Pünktlichkeit ergibt.
- Es ist ein Beschwerdemanagementsystem vorzuhalten, welches eine Stellungnahme zu der eingegangenen Beschwerde innerhalb von 10 – 15 Tagen gewährleistet.

Angaben zur Definition der Pünktlichkeit sind in Kapitel 3.1.8 näher erläutert.

3.3.6.7 Fahrgastinformation und –kommunikation

Es sind folgende Informations- und Serviceprodukte anzubieten:

- Infotainment in den Fahrzeugen und am ZOB (digital)
- Internetauftritt mit Fahrplanauskunft

4. Nahverkehrsplan

- Betrieb, Wartung und weiterer Ausbau der vorhandenen (28) DFI Anzeigen (Fahrgastinformationsanlagen)
- Vorhalten und Betrieb einer Smartphone-App
- Facebook-Auftritt zur schnellen Kundeninformation
- Druckmedien (Einzel-/Taschenfahrpläne je Linie – gesamt alle Linien ca. 60.000 Stück; Liniennetzpläne (schematisch/topographisch) ca. 2.500 Stück; Tarifaushänge ca. 2.500 Stück; Flyer zum Ticket- und Tarifangebot des Verkehrsverbundes ca. 8.000 – 10.000 Stück)
- Aushänge

Über Verspätungen oder Betriebsstörungen (auch kurzzeitige) ist über die Smartphone-App und die dynamische Fahrgastinformation zu informieren.

3.3.6.8 Marketing

Es sind kontinuierlich Marketingaktivitäten in den folgenden Bereichen zu planen und durchzuführen:

- Kundenservice: Gestaltung und Pflege der Informationen an den Haltestellen, Bereitstellung linienbezogener Taschenfahrpläne, Beteiligung an der Mobilitätszentrale der OWL V, um die Kundeninformation auch außerhalb der Öffnungszeiten des Servicezentrums zu gewährleisten.
- Digitale Informationen: App/Facebook-Auftritt (Aktualisierung 3 – 4 p.a.)
- Werbung (Produktwerbung für Tarifprodukte und Imageförderung)
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (u.a. Planung und Durchführung von Info-Veranstaltungen min. 4x jährlich; Paketbus)
- Marktforschung
- Programme für besondere Nutzergruppen: Angebot einer Busschule, Teilnahme an Veranstaltungen wie z.B. Rollator-Schulungen für Senioren, Mobilitätsberatung von Firmen- und Großkunden.

3.3.6.9 Vertrieb

Am ZOB oder in unmittelbarer (fußläufiger) Nähe ist ein Servicezentrum mit folgenden Mindest-Öffnungszeiten vorzuhalten und zu betreiben:

- Montag bis Freitag 7:30 – 18:00 Uhr
- Samstag 8:45 – 12:45 Uhr

Sollten Ergebnisse der Marktforschung eine entsprechende Nachfrage ergeben, sind die Öffnungszeiten des Servicezentrums anzupassen.

Im Servicezentrum sind umfassende Beratungsleistungen zum ÖPNV auf dem Gebiet der Stadt Gütersloh sowie der Verkauf des gesamten Ticketangebots des aktuellen Verbundtarifs und der NRW-Pauschalpreistickets sicherzustellen.

Weiter hat der Verkauf der Tickets über das Fahrpersonal und min. 8 Vorverkaufsstellen im Stadtgebiet (mit nachfrageorientiertem Fahrausweissortiment) zu erfolgen.

3.3.6.10 Anruf-Linien-Taxi und Anruf-Sammel-Taxi in Gütersloh

Im Stadtverkehr Gütersloh kommen neben dem Produkt StadtBus auch folgende Produkte zum Einsatz, die im Folgenden näher beschrieben werden:

Anruf-Linien-Taxi (ALT)

Das Anruf-Linien-Taxi (ALT) fährt nur auf Bestellung in den Schwachlastzeiten.

Das ALT fährt:

- wie ein Linienbus
- nach Fahrplan
- von Haltestelle zu Haltestelle
- nur nach telefonischer Anmeldung

Das ALT ist täglich auf den Linien 201-211 sowie auf dem Linienweg der Linien 87/95 zwischen Gütersloh, ZOB und GT-Isselhorst, Schule in der Zeit von ca. 20:00-22:00 Uhr anzubieten (2 Abfahrten je Richtung; alle 60 Min.). Die Abfahrten müssen an den Takt der regulär verkehrenden Linien angepasst sein.

Für das ALT ist zu gewährleisten, dass eine Buchung bis 30 min. vor Fahrtantritt möglich ist.

Anruf-Sammel-Taxi (AST)

Das Anruf-Sammel-Taxi (AST) befördert von der Einstiegshaltestelle auf Wunsch im Umkreis von 500 Metern zur Zielhaltestelle bis vor die Haustür. Das AST fährt nur nach Vorbestellung.

Das AST fährt:

- täglich von 22.00 - 0.30 Uhr
- sonn- und feiertags von 8.00 - 13.00 Uhr
- von der Einstiegshaltestelle bis zu jeder beliebigen Stadtbus-Haltestelle, auf Wunsch bis zur Haustür (wenn diese im Umkreis von 500m zu Zielhaltestelle liegt). Das AST gilt für das Bedienungsgebiet der StadtBus-Linien 201-211 sowie für den Stadtteil Isselhorst.
- stündlich nach den folgenden ungefähren Abfahrtszeiten zur Minute 30

Die Abfahrtszeiten sind im Fahrplan mit **A** gekennzeichnet. Die Fahrten finden nur statt, wenn eine telefonische Anmeldung erfolgt ist.

Für die Fahrt mit dem AST gelten die regulären Tickets des Gemeinschaftstarifes des "Sechlers" zuzüglich eines Serviceaufschlags von 3,00 €.

Für das AST ist zu gewährleisten, dass eine Buchung bis 30 min. vor Fahrtantritt möglich ist. Fahrtwünsche nach 23 Uhr sind bis mind. 22 Uhr entgegenzunehmen. Fahrtwünsche vor 8 Uhr sind bis 22 Uhr des Vortages entgegenzunehmen.

4. Nahverkehrsplan

Im **Schülernetz** des Linienbündels Stadtverkehr Gütersloh ist eine Beförderung von Schülerinnen und Schülern innerhalb der Stadt Gütersloh zu öffentlichen und privaten (staatlich anerkannten) allgemeinbildenden Schulen zu gewährleisten.

In der nachfolgenden Tabelle sind die aktuell (Stand: Juni 2016) angefahrenen Schulen aufgelistet. Zudem wird der mindestens anzufahrende räumliche Bereich benannt. Die Einteilung der mindestens zu bedienenden Ortsteile ist nur als grobe Eingrenzung zu verstehen.

Tabelle 62 Schulen im Linienbündel Stadtverkehr Gütersloh

Standort	Schulträger	Schule	Mindestens zu bedienen aus folgenden Kommunen/Ortsteilen (OT)
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Edith-Stein-Schule (Grundschule)	Spexard (OT)
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Grundschule Große Heide	Avenwedde (OT) Friedrichsdorf (OT)
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Grundschule Isselhorst	Isselhorst (OT) Ebbesloh (OT)
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Josefschule (Grundschule)	Kattenstroth (OT)
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Grundschule Pavenstädt	Pavenstädt (OT)
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Hauptschule Nord*	Stadt Gütersloh
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Hauptschule Ost*	Stadt Gütersloh ohne Avenwedde (OT) und Friedrichsdorf (OT)
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Elly-Heuss-Knapp-Schule (Realschule)	Stadt Gütersloh
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Freiherr-vom-Stein-Schule (Realschule)	Stadt Gütersloh
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Geschwister-Scholl-Schule (Realschule)	Stadt Gütersloh ohne Avenwedde (OT) und Friedrichsdorf (OT)
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Städtisches Gymnasium	Stadt Gütersloh
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Anne-Frank-Schule (Gesamtschule)	Stadt Gütersloh
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Janusz-Korczak-Gesamtschule	Stadt Gütersloh
Gütersloh	Stadt Gütersloh	Gesamtschule Nord (in Planung)	Stadt Gütersloh
Gütersloh	Kreis Gütersloh	Carl-Miele-Berufskolleg	Stadt Gütersloh
Gütersloh	Kreis Gütersloh	Reinhard-Mohn-Berufskolleg	Stadt Gütersloh

*auslaufend

4. Nahverkehrsplan

Zusätzlich zu der Bedienung der in der obigen Tabelle explizit aufgeführten Schulen muss sichergestellt werden, dass eine Beförderung von Berufsschülern, die Berufsschulen in Wiedenbrück besuchen (Ems-Berufskolleg/Reckenberg-Berufskolleg), aus dem Stadtbereich von Gütersloh mit Ankunft spätestens 6:50 Uhr an der Haltestelle Gütersloh ZOB sowie mit bis zu drei entsprechenden nachmittäglichen, nicht im Takt liegenden Rückfahrten nach Schulschluss gewährleistet wird. Hierfür ist es ausreichend, wenn die Haltestellen entlang der Linienwege der Stadtbus-Linien 201-211, die für das Grundnetz definiert sind, bedient werden.

3.3.7 Anforderungen an das RegioTaxi-Linienbündel

Zusätzlich zu den mit Stand Oktober 2016 bestehenden Linienbündeln ist zwischen einzelnen benachbarten Kommunen ein Basisangebot mit bedarfsgesteuerten Verkehren vorzuhalten. Dies ist dort der Fall, wo Fahrten zwischen Kommunen trotz unmittelbarer Nachbarschaft aktuell (Stand Oktober 2016) mit Linien des ÖPNV oder SPNV nur über Umwege und mit langen Fahrzeiten durchgeführt werden können. Das erwartete Fahrgastaufkommen auf den betroffenen Relationen ist als jeweils so gering einzustufen, dass die Einrichtung anderer Produkte als ein RegioTaxi sich sowohl aus wirtschaftlichen Aspekten als auch vor dem Hintergrund der Vorgaben aus dem Klimaschutzkonzept nicht rechnen wird.

Das RegioTaxi-Linienbündel ist ein optionales Linienbündel. Die Linien können als eigenständiges Bündel vergeben werden. Es ist jedoch alternativ auch möglich, bei einem Verkehrsunternehmen, mit dem ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag abgeschlossen wurde, die Leistungen dazu zu bestellen oder direkt in eine Ausschreibung eines der Bündel mit einfließen zu lassen. In den Steckbriefen der RegioTaxi-Linien wird das jeweilige Bündel, dem die Linie zugeordnet werden kann, genannt.

Für alle Linien gilt an den Haltestellen mit zwingend einzuhaltenden Anschlüssen eine Anschlussgarantie. Das RegioTaxi wartet auf einen ggf. verspäteten Bus (max. 30 Min.) bzw. bringt den Fahrgast, wenn sich die Fahrt z. B. aufgrund verkehrlicher Einflüsse verspätet, bis zu dem Ortsteil, zu dem der Anschluss hergestellt werden sollte (s. Feld „Einzuhaltende Anschlüsse“).

Das RegioTaxi-Linienbündel besteht aus folgenden Linien (die Bezeichnungen sind Arbeitstitel):

- RT 1 Halle, ZOB – Harsewinkel, Zentrum
- RT 2 Harsewinkel, Zentrum – Brockhagen, Kirche – (Steinhagen, ZOB)
- RT 3 Verl, Bahnhof – Rietberg-Neuenkirchen, Kirche
- RT 4 Rietberg, ZOB – Rietberg-Bokel – Langenberg
- RT 5 Wadersloh – Langenberg-Benteler

Die Anforderungen an diese Linien werden nachfolgend detailliert beschrieben:

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 63 Linienblatt Linie RT 1

Linie RT 1 (Arbeitstitel)	
Verlauf	Halle, ZOB – (Bokel –) Kölkebeck – Harsewinkel, Zentrum
Funktion	Bedarfsgesteuerte Regionalverbindung zwischen Halle und Harsewinkel
Produkt	RegioTaxi
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	22
Einzuhaltende Anschlüsse	Harsewinkel, Zentrum: Linie 71 von/nach Gütersloh
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 4, max. 10 Min.
Anschluss-Hinweise	Halle, ZOB: RB75 oder Linie 88 oder Linie 61 von/nach Bielefeld (s. Hinweise)
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Harsewinkel, Zentrum
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 06:00 – 20:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15
Linienbündel, sofern keine Zuordnung zum Regio-Taxi-Linienbündel	Nordwest
Ergänzende Hinweise	<p>Die gewählte Anschlusslinie am ZOB Halle muss für Hin- und Rückfahrt gelten. Ein Wechsel der Anschlusslinie während des Tages ist nicht möglich.</p> <p>Aus dem Bereich Halle-Bokel ist für Fahrgäste ein Einstieg Richtung Halle bzw. ein Ausstieg aus Richtung Halle nicht erlaubt. Die Funktion der Beförderung innerhalb dieses Abschnitts wird durch die Linien 43 und 89 im Linienbündel Nord wahrgenommen.</p>

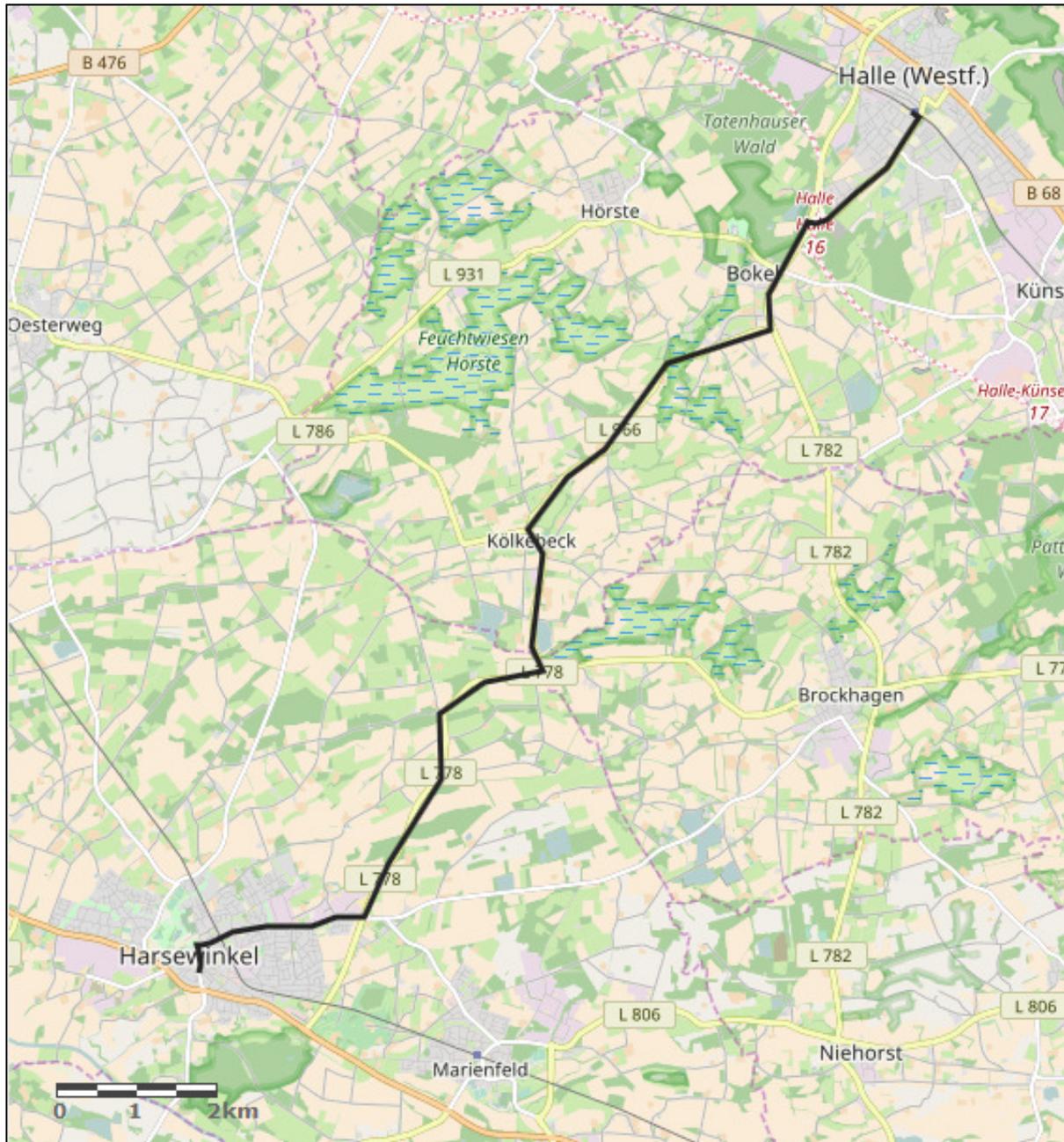


Abbildung 71 Linienweg der Linie RT 1

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 64 Linienblatt Linie RT 2

Linie RT 2 (Arbeitstitel)	
Verlauf	Harsewinkel, Zentrum – Brockhagen, Kirche (– Steinhagen, ZOB)
Funktion	Bedarfsgesteuerte Regionalverbindung zwischen Harsewinkel und Brockhagen (mit dortigen Anschluss von/nach Steinhagen)
Produkt	RegioTaxi
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	13
Einzuhaltende Anschlüsse	Brockhagen, Kirche: Linie 48 von/nach Steinhagen, ZOB
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 4, max. 10 Min.
Anschluss-Hinweise	Harsewinkel, Zentrum: Linie 71 von/nach Marienfeld
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Brockhagen, Kirche
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 06:00 – 20:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15
Linienbündel, sofern keine Zuordnung zum Regio-Taxi-Linienbündel	Nord
Ergänzende Hinweise	Sofern ein Anschluss in Brockhagen auf die Linie 48 nicht möglich ist, da die entsprechende Leistung fehlt, ist die Fahrt bis Steinhagen, ZOB zu führen.

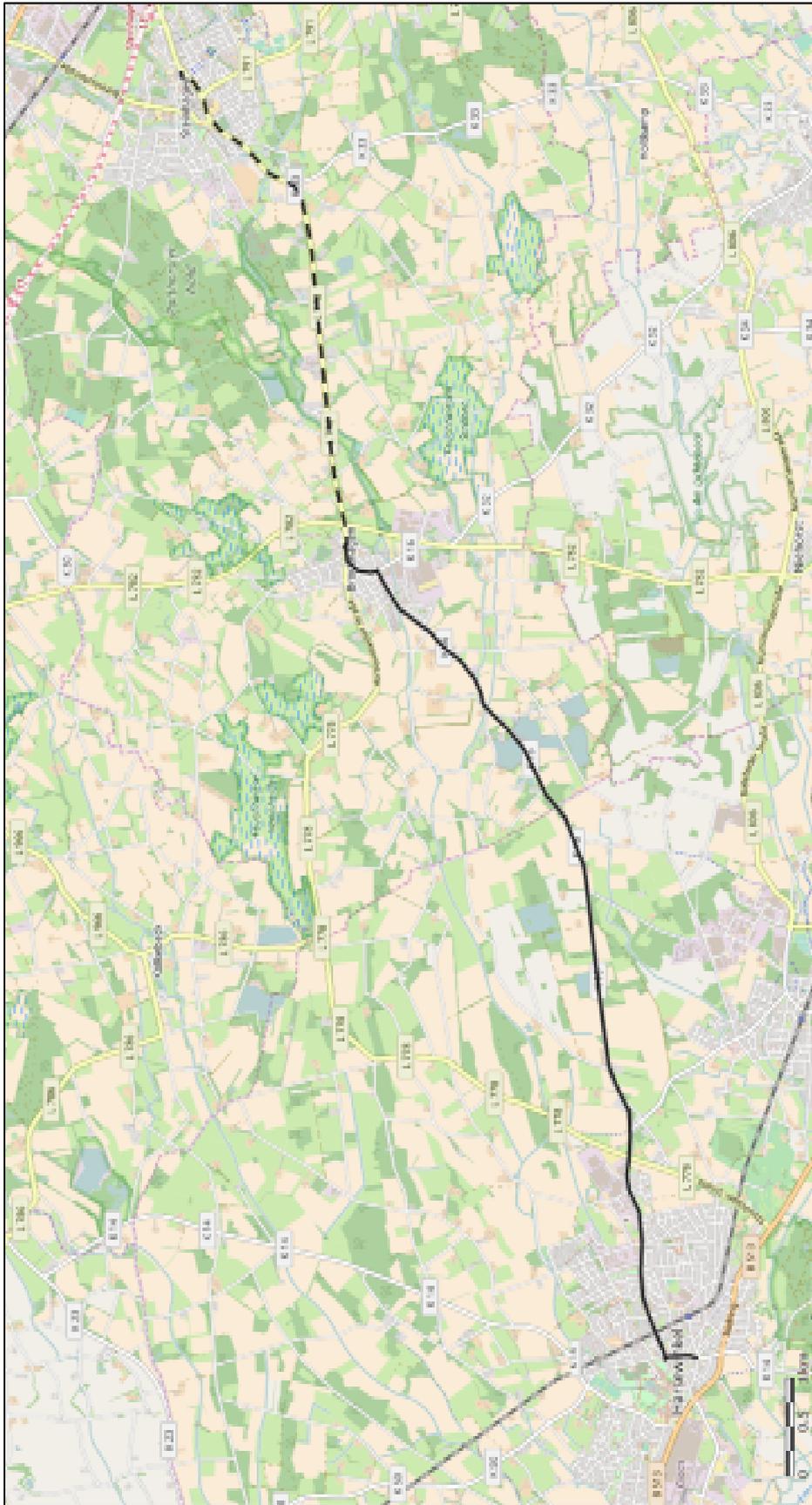


Abbildung 72 Linienweg der Linie RT 2

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 65 Linienblatt Linie RT 3

Linie RT 3 (Arbeitstitel)	
Verlauf	Verl, Bahnhof – Rietberg-Neuenkirchen, Kirche
Funktion	Bedarfsgesteuerte Regionalverbindung zwischen Verl und Rietberg
Produkt	RegioTaxi
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	12
Einzuhaltende Anschlüsse	Rietberg-Neuenkirchen, Kirche: Linie 77 von/nach Rietberg, ZOB
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 4, max. 10 Min.
Anschluss-Hinweise	Verl, Bhf: Linie 85 von/nach Schloß Holte oder Sürenheide, Linie 73 von/nach Verl-Kaunitz
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Rietberg-Neuenkirchen, Kirche
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 06:00 – 20:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15
Linienbündel, sofern keine Zuordnung zum Regio-Taxi-Linienbündel	Südost
Ergänzende Hinweise	Sofern eine Einbindung der aller noch bestehenden freigestellten Schülerverkehre zu den weiterführenden Schulen der Stadt Rietberg in den ÖPNV erfolgt, kann die Linie RT 3 von Rietberg-Neuenkirchen bis Rietberg-Druffel verlängert werden.

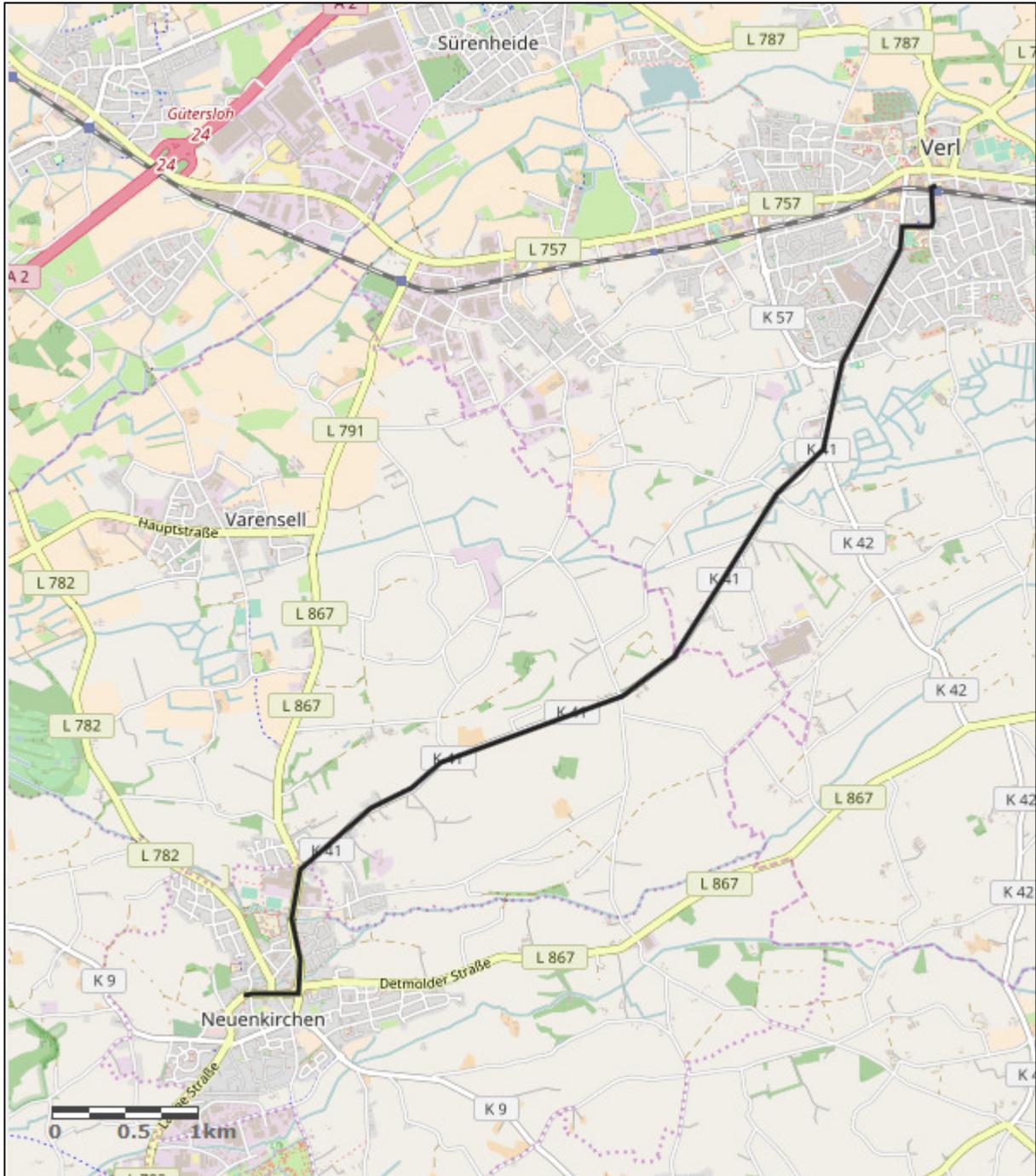


Abbildung 73 Linienweg der Linie RT 3

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 66 Linienblatt Linie RT 4

Linie RT 4 (Arbeitstitel)	
Verlauf	Langenberg, Hauptstr. – Rietberg-Bokel – Rietberg, ZOB
Funktion	Bedarfsgesteuerte Regionalverbindung zwischen Langenberg und Rietberg
Produkt	RegioTaxi
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	
Einzuhaltende Anschlüsse	Langenberg, Hauptstraße: Linie 70 von/nach Lippstadt
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 4, max. 10 Min.
Anschluss-Hinweise	Rietberg, ZOB: Linie 77 von/nach Neuenkirchen
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Langenberg, Hauptstraße
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 06:00 – 20:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15
Linienbündel, sofern keine Zuordnung zum Regio-Taxi-Linienbündel	Südwest
Ergänzende Hinweise	Sofern eine Einbindung der aller noch bestehenden freigestellten Schülerverkehre zu den weiterführenden Schulen der Stadt Rietberg in den ÖPNV erfolgt, kann die Linie RT 4 von Rietberg ZOB bis Rietberg-Westerwiehe verlängert werden.

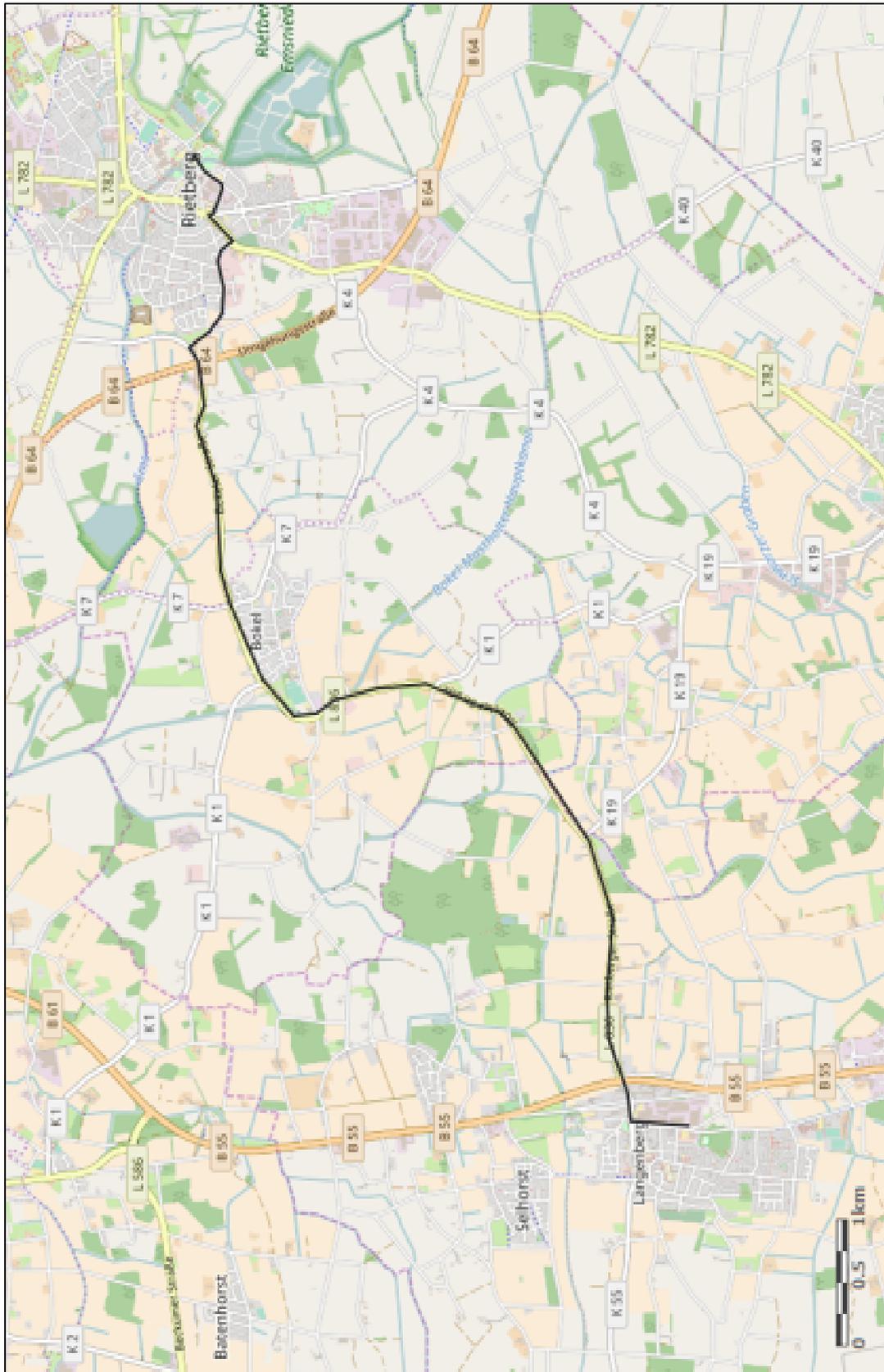


Abbildung 74 Linienweg der Linie RT 4

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 67 Linienblatt Linie RT 5

Linie RT 5 (Arbeitstitel)	
Verlauf	Langenberg-Benteler - Wadersloh
Funktion	Bedarfsgesteuerte Regionalverbindung zwischen Langenberg-Benteler und Wadersloh, Herstellung der Erreichbarkeit von Rgeda-Wiedenbrück aus Wadersloh
Produkt	RegioTaxi
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	-
Einzuhaltende Anschlüsse	Langenberg-Benteler, Stukendamm: Linie 70 von/nach Rheda-Wiedenbrück
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 4, max. 10 Min.
Anschluss-Hinweise	-
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 06:00 – 20:30 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: ohne, Fahrten sind gleichmäßig über den Betriebszeitraum zu verteilen
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 8
Ergänzende Hinweise	Die Umsetzung der Linie erfolgt nur, wenn der Kreis Warendorf die Linie mitfinanziert.

4. Nahverkehrsplan

3.3.8 Anforderungen an Linien außerhalb der Linienbündel des Kreises

Folgenden Linien werden aufgrund ihres Status als Bürgerbus entweder keinem Linienbündel zugeordnet oder nach Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträgern hinsichtlich der Zuordnung zu Linienbündeln in deren Liniverantwortung übertragen (vgl. Kapitel 3.2.3):

- 21 Bi-Heepen – Bielefeld– Werther
- 34 Bi-Sieker – Bi-Lämershagen – Oerlinghausen – Stukenbrock
- 46 Bi-Sennestadt – Bi-Dalbke – Stukenbrock
- 47 Bi-Sennestadt – Bi-Heideblümchen –Schloß Holte
- 160 BürgerBus Werther: Werther – Häger / Werther – Theenhausen
- 312 Versmold – Sassenberg
- 316 Greffen – Sassenberg
- 374 Oelde - Clarholz
- 426 Stukenbrock – Stukenbrock-Senne – Hövelhof
- 461 Versmold – Bad Rothenfelde – Dissen (- Hilter)

Die Anforderungen an diese Linien werden nachfolgend detailliert beschrieben. I. d. R. handelt es sich bei den nachfolgenden Linien um solche, die nur geringfügige Streckenanteile im Kreis Gütersloh aufweisen. Z. T. weisen diese Linien hinsichtlich Betriebszeitraum, Taktichte und Anzahl an Fahrten gesondert ausgeprägte Abschnitte mit einer eigenständigen Funktion für den Bereich des Nachbaraufgabenträgers auf, die gänzlich außerhalb des Kreises Gütersloh liegen. Es werden für diese Linienabschnitte nachfolgend keine Anforderungen aufgeführt. Die nachfolgenden Festlegungen beziehen sich daher ausschließlich auf die Linienabschnitte, die zumindest teilweise im Kreis Gütersloh liegen und damit für den ÖPNV im Kreis Gütersloh relevant sind.

Tabelle 68 Linienblatt Linie 21

Linie 21	
Verlauf	Heepen – Bielefeld Jahnplatz – Werther
Funktion	Anbindung von Werther an die Stadt Bielefeld.
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	53
Einzuhaltende Anschlüsse	Bielefeld, Jahnplatz: Linien des Stadtverkehrs Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 5 Min, max. 15 Min.
Anschluss-Hinweise	Werther, ZOB: Linie 60 von/nach Melle-Neuenkirchen Werther, ZOB: Linie 66 von/nach Spenge Werther, ZOB: Linie 160 von/nach Häger Werther, ZOB: Linie 160 von/nach Theenhausen
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Werther, ZOB
Betriebszeitraum	Mo bis Fr: 06:00 – 20:00 Uhr Sa: 08:00 – 15:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min. Sa: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 14 Sa: 9
Ergänzende Hinweise	Die Fahrzeiten sind so zu wählen, dass mit den Linien 61 und 62 zwischen Werther und Bielefeld ein 15-Minuten Takt entsteht

4. Nahverkehrsplan

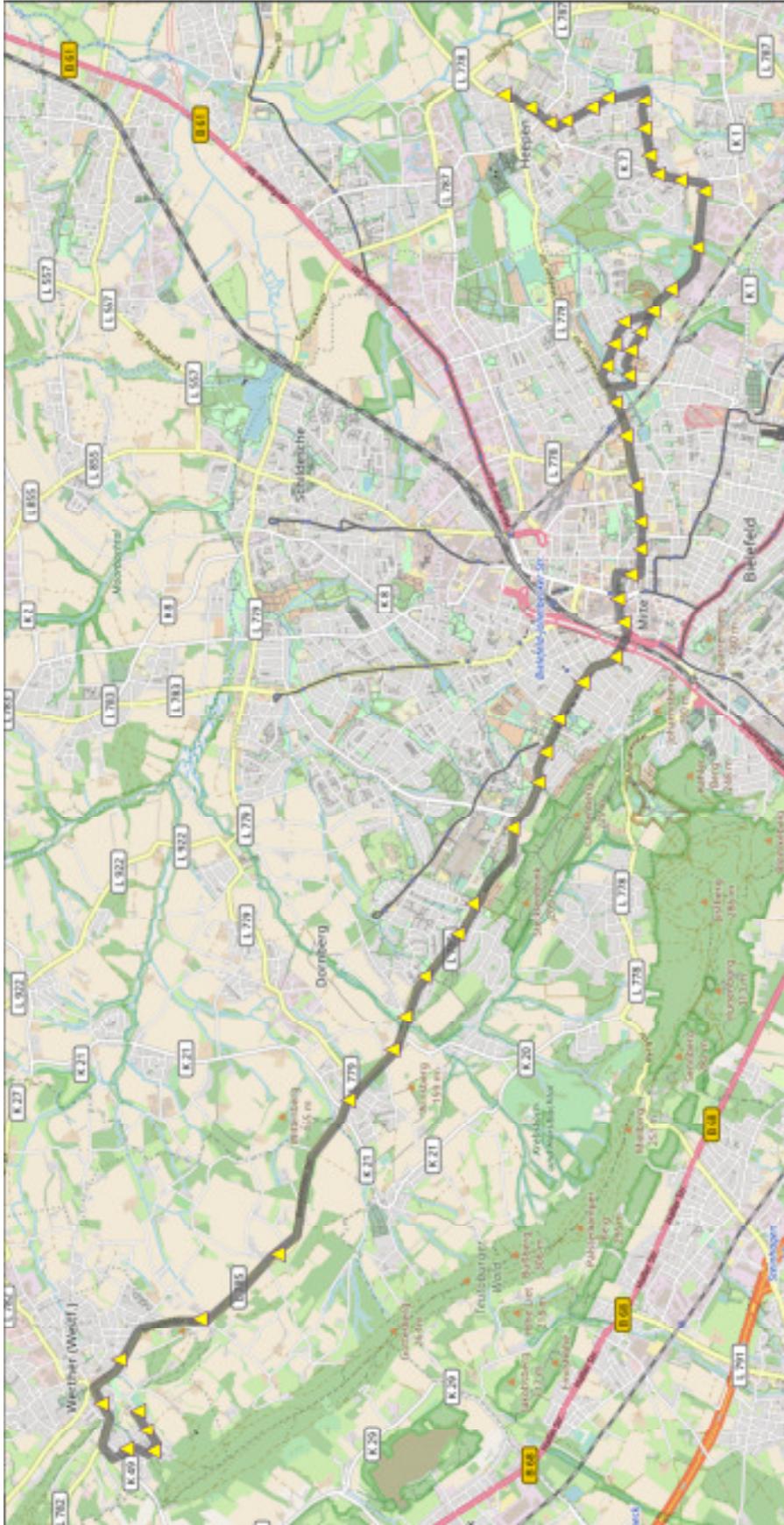


Abbildung 75 Linienweg der Linie 21

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 69 Linienblatt Linie 34

Linie 34	
Verlauf	Bi-Sieker (Stadtbahn) – Bi-Lämershagen – Oerlinghausen Zentrum – Oerlinghausen-Südstadt – Stukenbrock
Funktion	Anbindung von Stukenbrock an Oerlinghausen Anbindung von Stukenbrock auf kürzestem Weg an die östlichen Teile des Oberzentrums Bielefeld (sonst nur mit Umweg über Brackwede und die Bielefelder Innenstadt möglich)
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	36
Einzuhaltende Anschlüsse	Bi-Sieker (Stadtbahn): Stadtbahn-Linie 2
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 3 Min, max. 15 Min
Anschluss-Hinweise	Stukenbrock, Kühler Grund: Linien 84 und 84.1 von/nach Schloß Holte Bhf Stukenbrock, Kühler Grund: Linie 46 von/nach Bi-Sennestadt
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Bi-Sieker (Stadtbahn)
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 06:00 – 20:00 Uhr Sa: 07:30 – 19:30 Uhr SoF: 13:30 – 19:30 Uhr
Takt-Dichte	Mo-Fr: 60 min. Sa: 60 min. SoF: 120 Min.
Mindest-Anzahl an Fahrten	Mo-Fr: 15. Sa: 11 bzw. 12 (je nach Richtung) SoF: 4
Ergänzende Hinweise	--

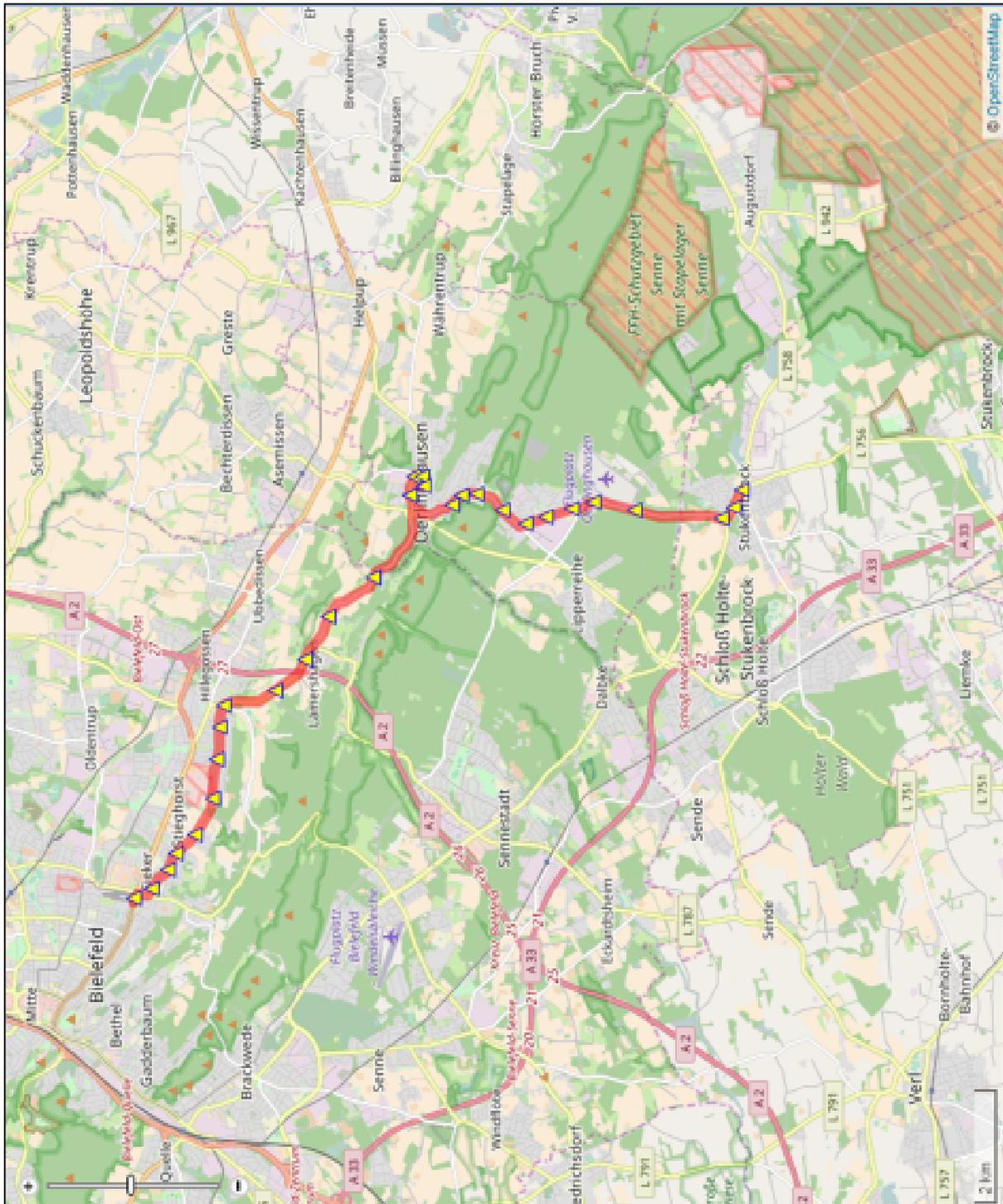


Abbildung 76 Linienweg der Linie 34

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 70 Linienblatt Linie 46

Linie 46	
Verlauf	Bi-Sennestadt Bahnhof – Bi-Sennestadt – Bi-Dalbke – Stukenbrock
Funktion	Anbindung von Stukenbrock an Bielefeld-Sennestadt
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	26
Einzuhaltende Anschlüsse	Bhf Bi-Sennestadt: RB 74 von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 3 Min, max. 10 Min
Anschluss-Hinweise	Stukenbrock, Kühler Grund: Linien 84 und 84.1 von/nach Schloß Holte Bhf Stukenbrock, Kühler Grund: Linie 34 von/nach Bi-Sieker
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Bhf Bi-Sennestadt
Betriebszeitraum	Mo bis Fr: 05:30 – 20:30 Uhr Sa: 06:30 – 20:30 Uhr SoF: 13:30 – 20:30 Uhr
Taktdichte	Mo bis Fr: 60 min. Sa: 60 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo bis Fr: 15 Sa: 14 SoF: 8
Ergänzende Hinweise	-

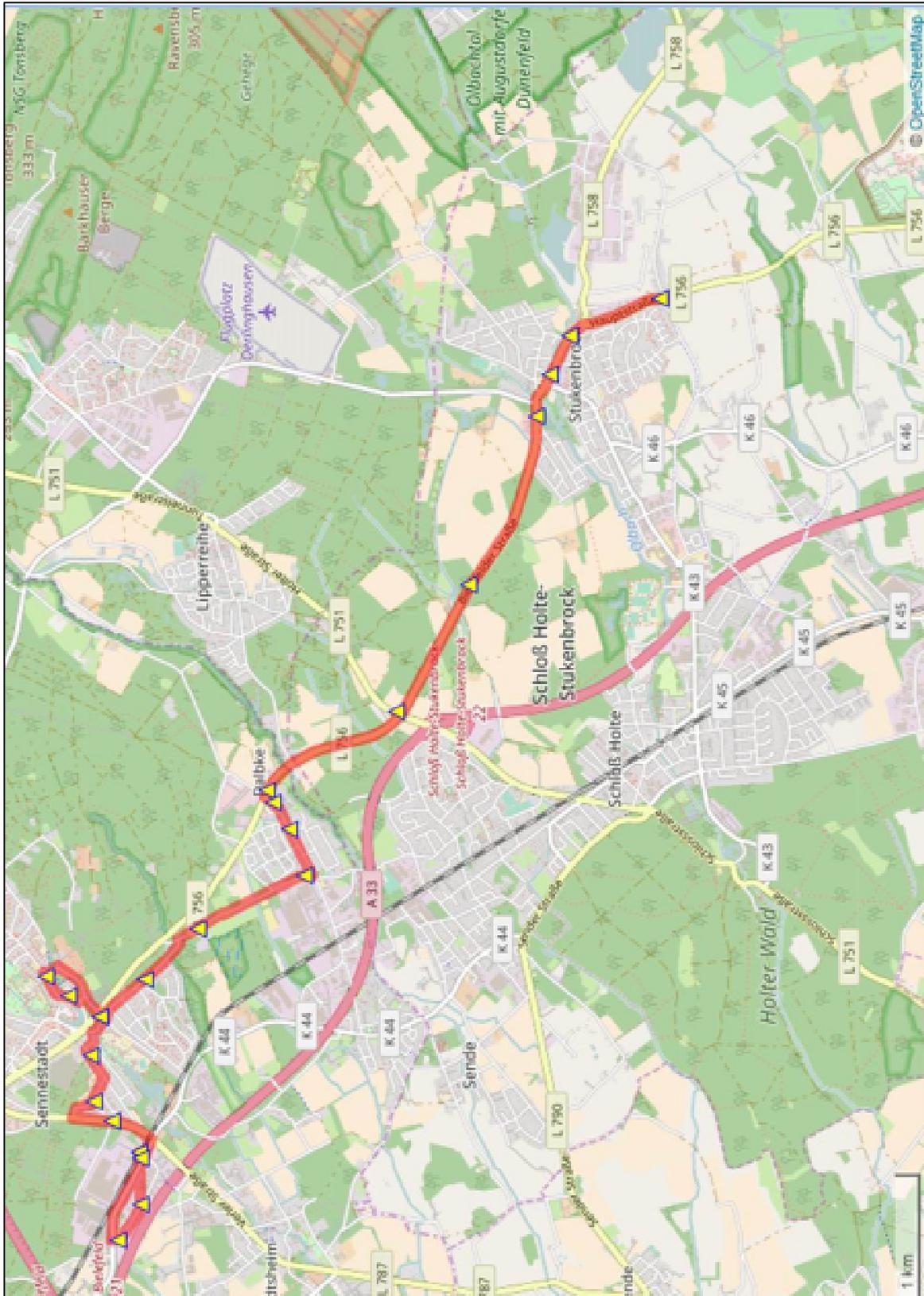


Abbildung 77 Linienweg der Linie 46

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 71 Linienblatt Linie 47

Linie 47	
Verlauf	Bi-Sennestadt – Bi-Dalbke – Bi-Heideblümchen – Schloß Holte
Funktion	Anbindung von Schloß Holte an Bielefeld-Sennestadt
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	28
Einzuhaltende Anschlüsse	Bhf Bi-Sennestadt: RB 74 von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 3 Min, max. 10 Min
Anschluss-Hinweise	
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Bhf Bi-Sennestadt
Betriebszeitraum	Mo bis Fr: 06:30 – 19:30 Uhr Sa: 06:30 – 19:30 Uhr
Taktdichte	Mo bis Fr: 60 min. Sa: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo bis Fr: 14 Sa: 7
Ergänzende Hinweise	Es müssen alle Züge der Sennebahn erreicht werden, die den regulären Takt der RB 74 halbstündig ergänzen.

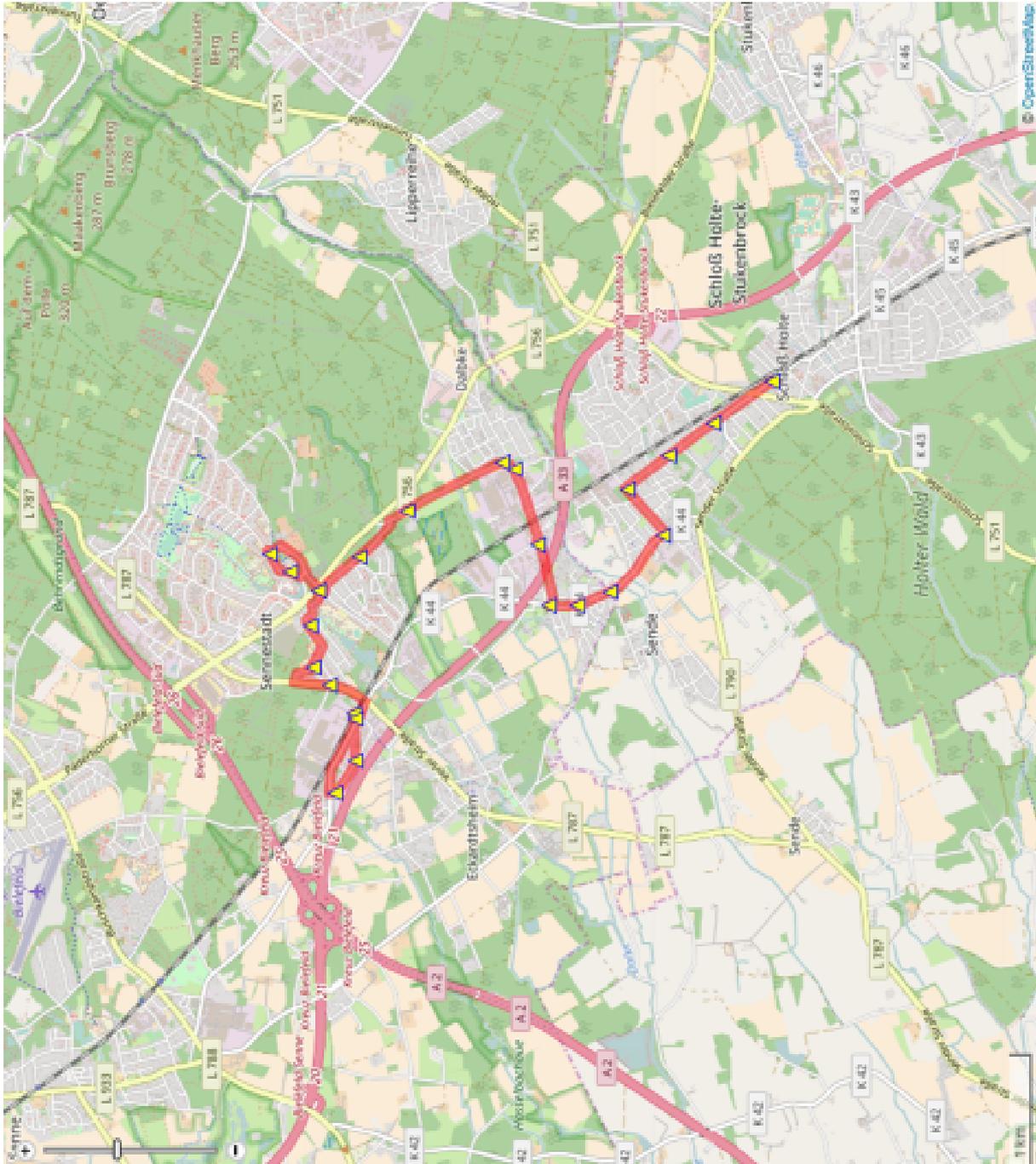


Abbildung 78 Linienweg der Linie 47

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 72 Linienblatt Linie 160

Linie 160	
Verlauf	Werther ZOB – Häger / Werther – Theenhausen
Funktion	Anbindung der Ortsteile Häger und Theenhausen an das Stadtzentrum Werther sowie an das an das überörtliche ÖPNV-Netz
Produkt	BürgerBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	10 (Werther – Häger) 15 (Werther – Theenhausen)
Einzuhaltende Anschlüsse	Werther, ZOB: Linien 21, 61 oder 62 von/nach Bielefeld
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 2 Min., max. 15 Min.
Anschluss-Hinweise	--
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Werther, ZOB
Betriebszeitraum	<i>Abschnitt Werther - Häger</i> Mo-Fr: 09:30 – 18:30 Uhr <i>Abschnitt Werther - Theenhausen</i> Mo-Fr: 09:00 – 18:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 180-300 Min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	<i>Abschnitt Werther - Häger</i> Mo-Fr: 8 <i>Abschnitt Werther - Theenhausen</i> Mo-Fr: 6
Ergänzende Hinweise	-

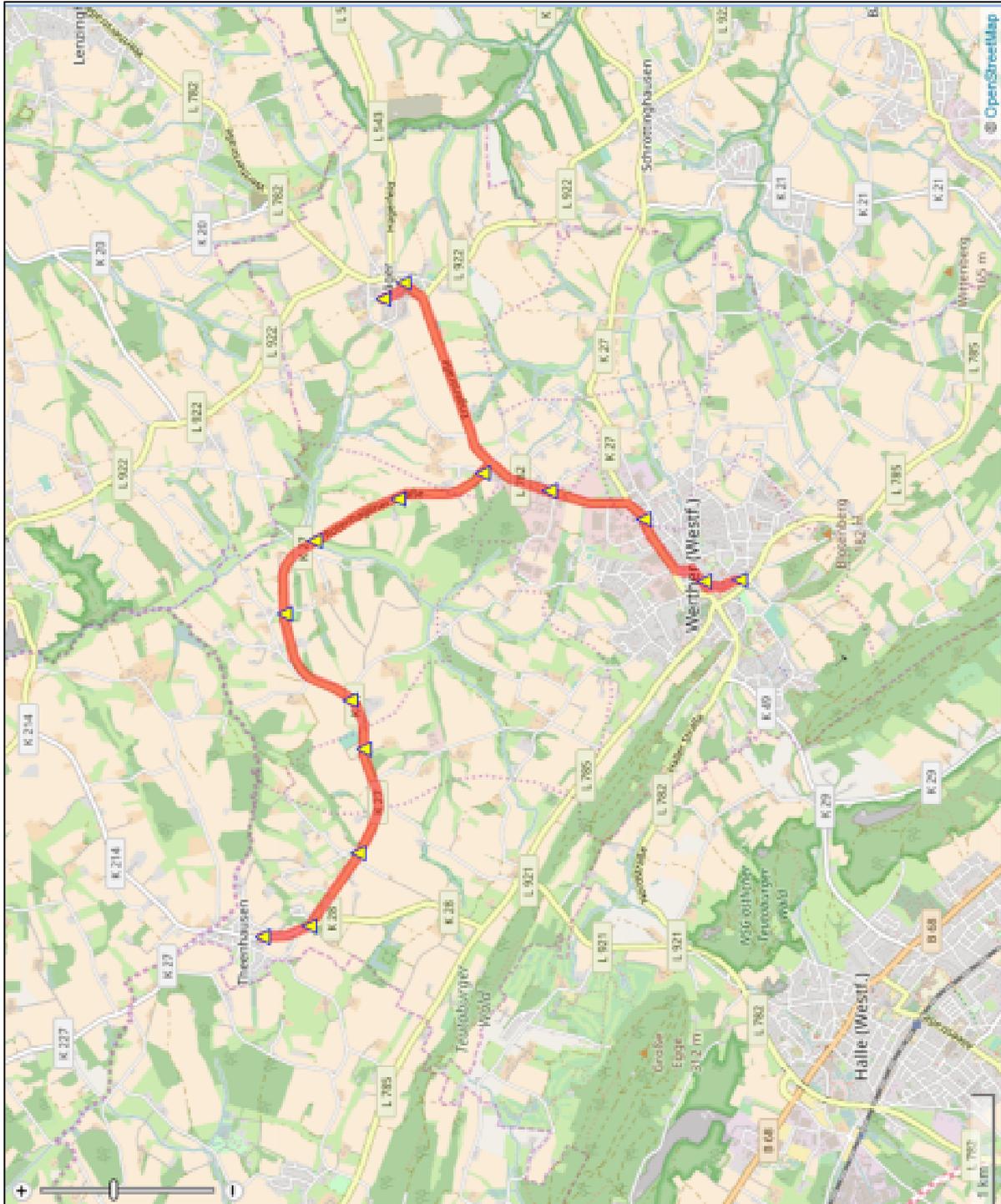


Abbildung 79 Linienweg der Linie 160

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 73 Linienblatt Linie 312

Linie 312	
Verlauf	Versmold Bhf – Sassenberg Rathaus
Funktion	Verbindung zwischen Versmold und Sassenberg mit Anschluss an den Regionalverkehr in Sassenberg nach/von Warendorf zu aufkommensstarken Verkehrszeiten
Produkt	RegioBus / <i>RegioTaxi</i>
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	31
Einzuhaltende Anschlüsse	Sassenberg Rathaus: Linie R15 von/nach Warendorf
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 5 Min., max. 15 Min.
Anschluss-Hinweise	Versmold Bhf/ZOB: Linien 71, 89, 90, 416
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Versmold Bhf/ZOB
Betriebszeitraum	06:00 – 18:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: ohne, Fahrten sind gleichmäßig über den Betriebszeitraum zu verteilen
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 8
Ergänzende Hinweise	Angebot darf bedarfsorientiert ausgestaltet werden (RegioTaxi)

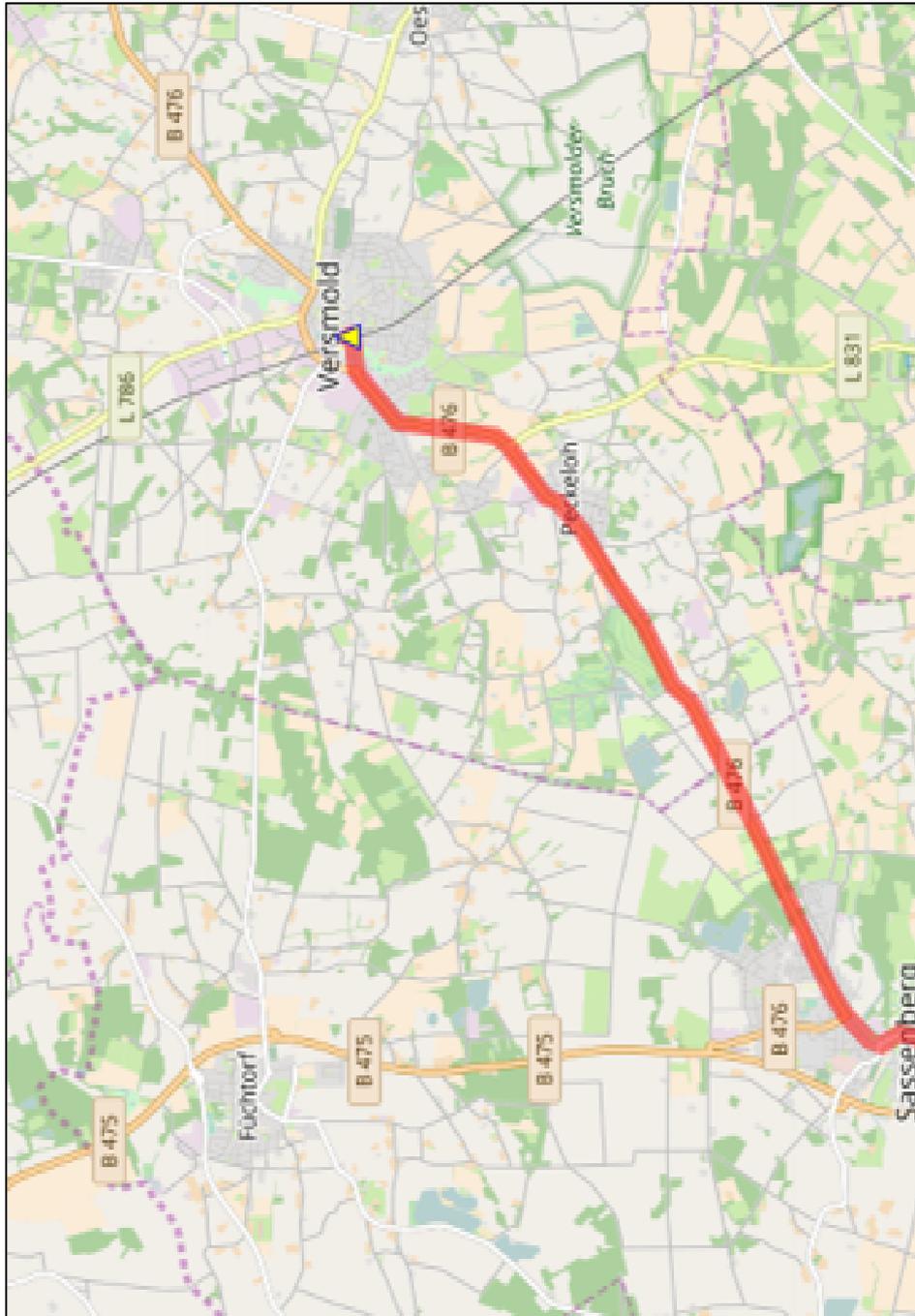


Abbildung 80 Linienweg der Linie 312

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 74 Linienblatt Linie 316

Linie 316	
Verlauf	Warendorf - Sassenberg – Greffen – Harsewinkel - Marienfeld
Funktion	Verbindung zwischen Warendorf, Sassenberg, Greffen, Harsewinkel und Marienfeld zu aufkommensstarken Verkehrszeiten
Produkt	RegioBus / <i>RegioTaxi</i>
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	48
Einzuhaltende Anschlüsse	Sassenberg, Rathaus an die Linie R15 von/nach Warendorf
Vorgesehene Umsteigezeit	-
Anschluss-Hinweise	Greffen, Kolpingstraße an die Linie 71 von/nach Gütersloh
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Greffen, Kolpingstraße
Betriebszeitraum	06:00 – 18:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: ohne Fahrten sind gleichmäßig über den Betriebszeitraum zu verteilen.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 10
Ergänzende Hinweise	<p>Mindestanforderungen werden im Rahmen des NVP nur an den Linienabschnitt Greffen – Sassenberg gestellt. Der Fahrtenumfang auf den andere Linienabschnitten hängt zu großen Teilen von den Anforderungen an den Schülerverkehr von/zum Schulzentrum Warendorf ab und kann auch bei Wegfall des entsprechenden Bedarfs entfallen.</p> <p>Angebot darf bedarfsorientiert ausgestaltet werden (RegioTaxi)</p>

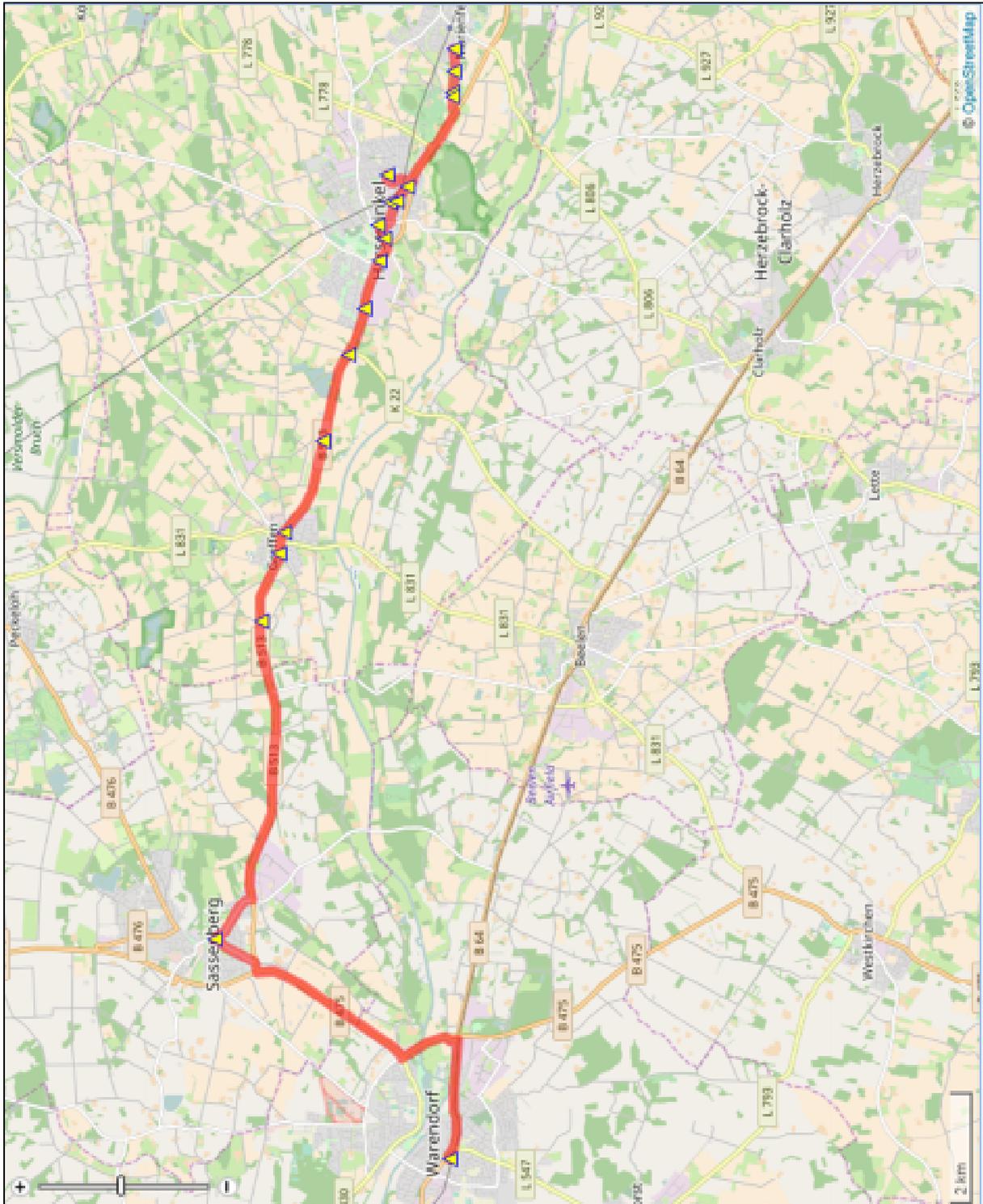


Abbildung 81 Linienweg der Linie 316

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 75 Linienblatt Linie 374

Linie 374	
Verlauf	Clarholz Bhf – Lette – Oelde Bhf
Funktion	Verbindung zwischen Clarholz, Oelde-Lette und Oelde mit innerörtlicher Erschließungsfunktion Anbindung der Miele-Werke in Lette
Produkt	RegioBus / RegioTaxi
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	20
Einzuhaltende Anschlüsse	--
Vorgesehene Umsteigezeit	--
Anschluss-Hinweise	OeldeBhf: SPNV Clarholz Bhf: SPNV, Linien 72 und 74
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Clarholz Bhf:
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 06:00 – 19:00 Uhr Sa: 08:00 – 16:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 Min. Sa: 120 Min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 60 Min. Sa: 120 Min.
Ergänzende Hinweise	Angebot darf bedarfsorientiert ausgestaltet werden (RegioTaxi).

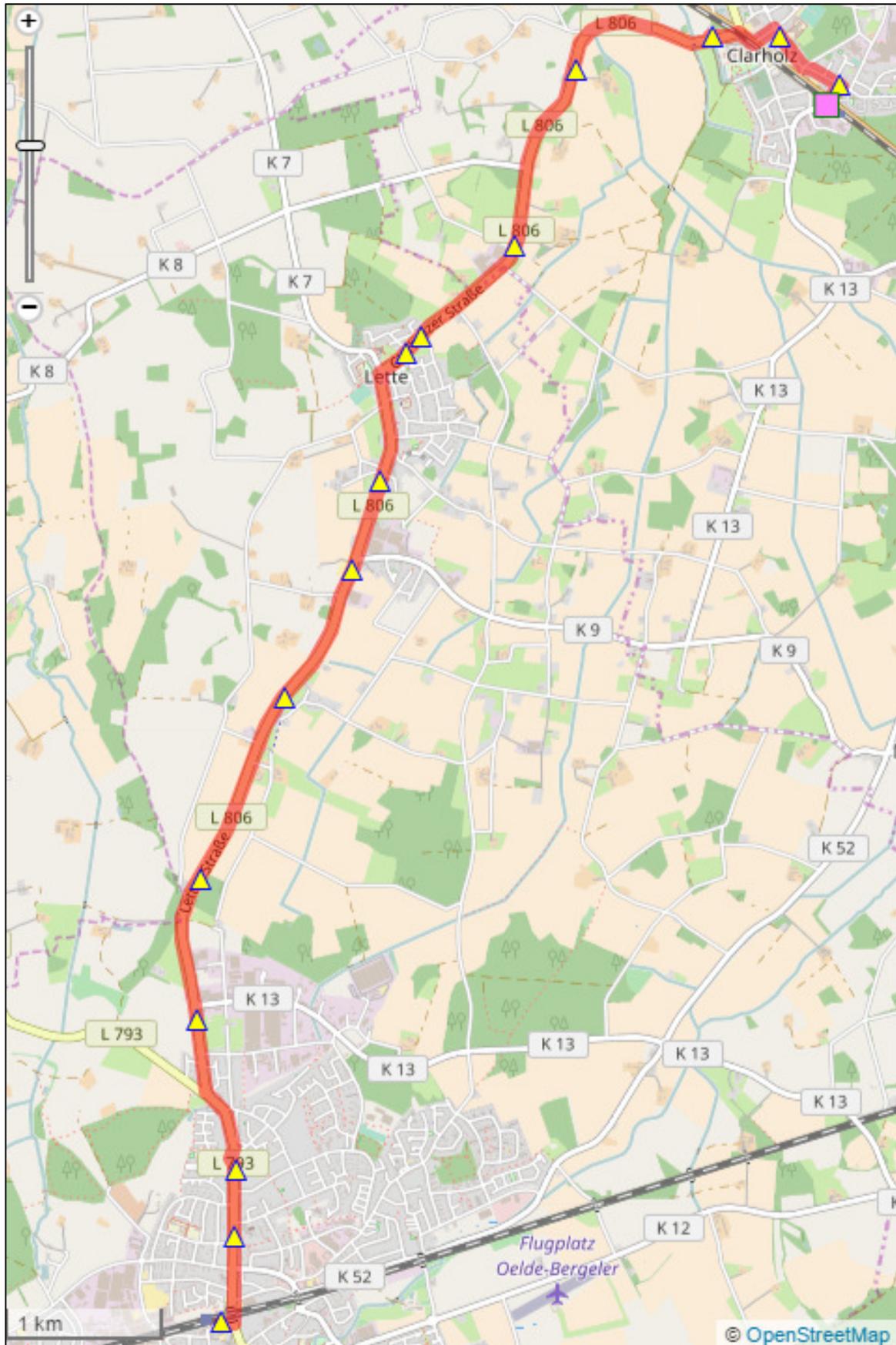


Abbildung 82 Linienweg der Linie 374

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 76 Linienblatt Linie 426

Linie 426	
Verlauf	(Stukenbrock) – Stukenbrock-Senne – Hövelhof
Funktion	Anbindung von Stukenbrock und Stukenbrock-Senne an Hövelhof zu aufkommensstarken Verkehrszeiten. Anbindung der beiden Orte an den SPNV am Hövelhofer Bahnhof.
Produkt	RegioBus / RegioTaxi
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	19
Einzuhaltende Anschlüsse	Hövelhof Bhf: RB 74 von/nach Paderborn
Vorgesehene Umsteigezeit	mind. 4 Min., max. 6 Min.
Anschluss-Hinweise	Stukenbrock-Senne, Forellkrug: Linie 84.1 Stukenbrock, Kühler Grund: Linien 34, 46, 84, 84.1
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Hövelhof Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 06:00 – 19:00 Uhr Sa: 10:00 – 19:00 Uhr SoF: 10:00 – 19:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 120 Min. Sa: 240 Min. SoF: 240 Min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 7 Sa: 3 SoF: 3
Ergänzende Hinweise	Angebot darf bedarfsorientiert ausgestaltet werden (RegioTaxi).

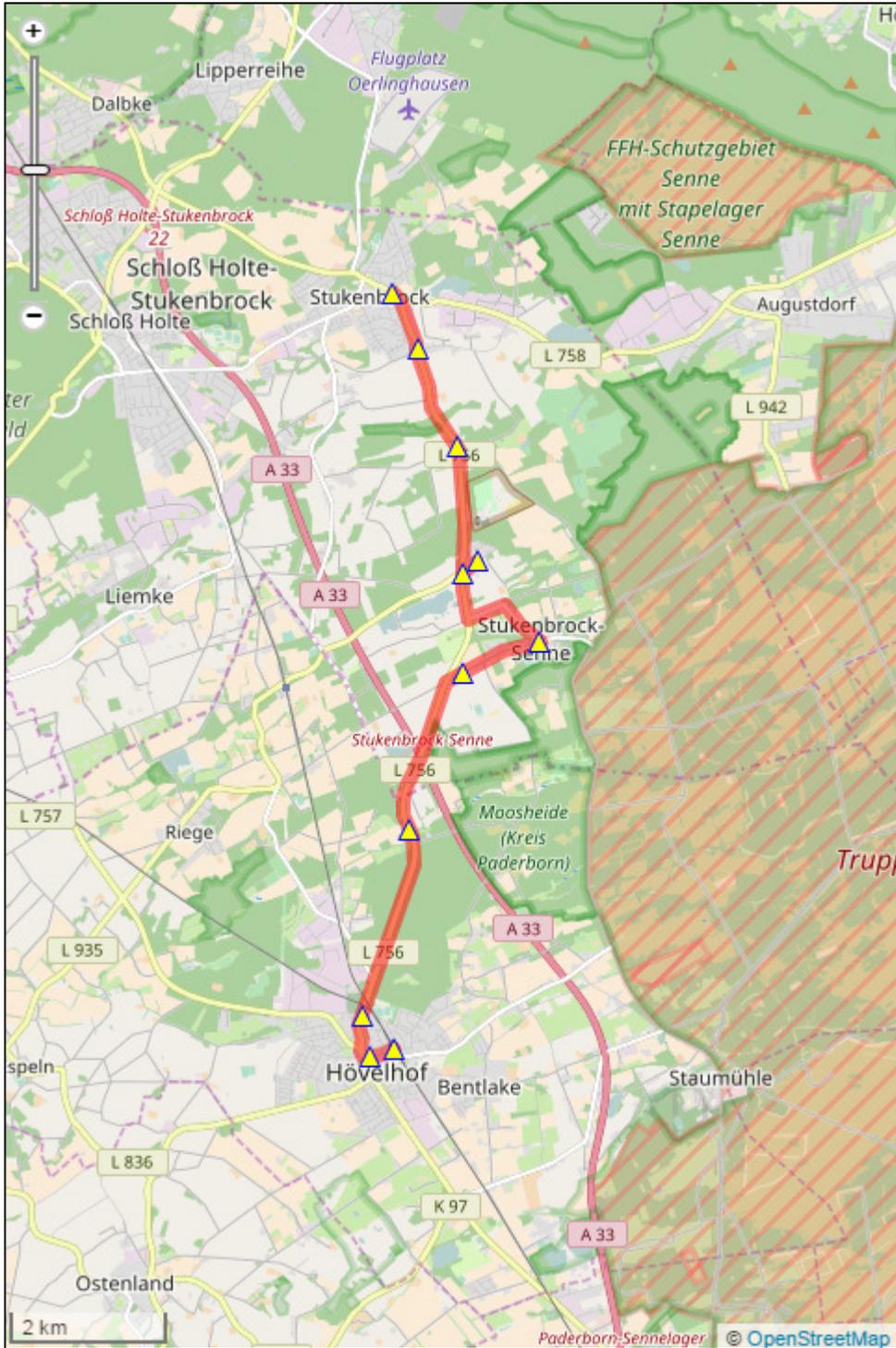


Abbildung 83 Linienweg der Linie 426

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 77 Linienblatt Linie 461

Linie 461	
Verlauf	Versmold Bhf – Bad Rothenfelde – Dissen
Funktion	Verbindung zwischen Versmold, Bad Rothenfelde und Dissen zu aufkommensstarken Verkehrszeiten
Produkt	RegioBus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	25 (Versmold – Dissen)
Einzuhaltende Anschlüsse	-
Vorgesehene Umsteigezeit	-
Anschluss-Hinweise	Versmold, Bhf/ZOB: Linien 71 und 89 Dissen Bhf: RB 75
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Versmold, Bhf/ZOB
Betriebszeitraum	Mo-Fr I: 06:00 – 08:00 Uhr Mo-Fr II: 12:00 – 19:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: ohne Fahrten sind gleichmäßig über den Betriebszeitraum zu verteilen.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 5
Ergänzende Hinweise	--

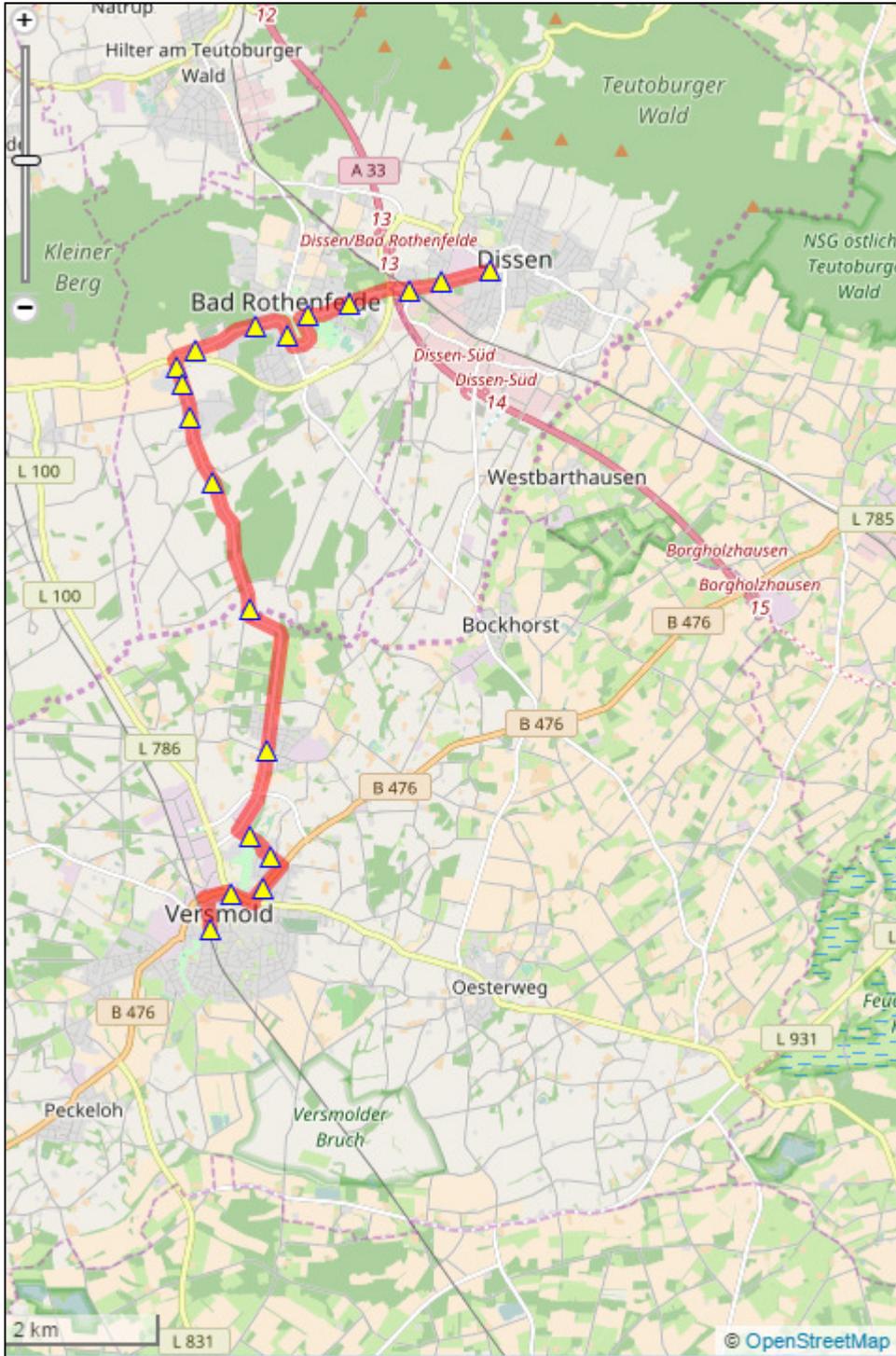


Abbildung 84 Linienweg der Linie 461

4. Nahverkehrsplan

3.4 Anforderungen an regionale Schnellbuslinien

Gemäß gesetzlicher Vorgaben ist in allen Teilen des Landes NRW ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten. Dort wo Eisenbahnstrecken vorhanden sind, übernehmen die Linien des SPNV die Funktion der überörtlichen Verbindungsfunktionen und der schnellen Anbindung der Städte und Gemeinden an das bundesweite Eisenbahnnetz. Die SPNV-Linien in Nordrhein-Westfalen sind in einen landesweiten Taktfahrplan eingebunden, der durch leicht merkbare Taktzeiten, Systemanschlüsse und schnelle Verbindungen gekennzeichnet ist. Dies sorgt überall dort, wo SPNV-Verbindungen vorhanden sind, für eine hochwertige und zuverlässige Mobilität; ein Punkt der für die Standortqualität der betroffenen Städte und Gemeinden positiv hervorzuheben ist.

Im Kreis Gütersloh profitieren 7 der insgesamt 13 Städte und Gemeinden vom diesem quantitativ und qualitativ guten Ausbaugrad des SPNV.

In den Kommunen

- Harsewinkel,
- Langenberg,
- Rietberg,
- Verl,
- Versmold und
- Werther

besteht aktuell (Stand Dezember 2016) kein SPNV-Angebot. Dort muss die Funktion, die sonst der SPNV wahrnimmt, von Linienbussen übernommen werden. Für Harsewinkel und Verl wird sich dieser Zustand mit einer Reaktivierung der TWE-Strecke für den SPNV ändern.

Um eine dem SPNV ähnliche Verbindungsqualität durch Linienbusse zu realisieren, muss insbesondere eine schnellere Reisezeit ggü. den „normalen“ Regionalbusverbindungen gewährleistet werden, dies kann durch die Einrichtung von Schnellbussen erreicht werden. Eine Bedienung jeder Haltestelle am Linienweg scheidet bei Schnellbussen aus, sinnvoll ist die Bedienung nur einer jeweils zentralen Haltestelle in den Orten am Linienweg.

Die zum Einsatz vorzusehenden Fahrzeuge haben nicht unter 18m Gesamtlänge auszufallen; der Einsatz noch längerer Fahrzeuge – z. B. von Doppelgelenkbussen – wäre sinnvoll, insbesondere vor dem Hintergrund der Befahrbarkeit der vorhandenen zentralen Ortshaltestellen (Kurvenradius darf nicht zu hoch sein) aber genauer zu prüfen. Außerdem wird für den Einsatz von Bussen mit einer Länge von über 18,75 m in Deutschland eine Ausnahmegenehmigung benötigt.

Anders als die Linien des SPNV, deren Betrieb durch den SPNV-Aufgabenträger NWL mit Mitteln des Landes finanziert wird, müssen Schnellbusverkehre im Kreis Gütersloh derzeit allein von diesem finanziert werden. Die Umsetzung der nachfolgend aufgeführten Schnellbus-Linien ist daher abhängig von der Bereitschaft und Möglichkeit des NWL, diese zu finanzieren. Gemäß im Dezember 2016 novelliertem ÖPNVG NRW wird in § 5 Abs. 3 eine Übertragung der Planung, Organisation und Ausgestaltung für die regionalen Schnellbusverkehre auf den NWL ermöglicht. Dem Kreis Gütersloh ist bewusst, dass eine solche Aufgabenübertragung an den NWL eine Chance bedeutet, um das

ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet nachhaltig zu verbessern und räumliche Bedienungslücken im landesweiten ÖV-Netz zu schließen. Voraussetzung für eine solche Teilübertragung seiner Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV auf den NWL wäre mindestens eine Absicherung, dass die Schnellbusverkehre auf dem nachfolgend dargestellten Angebotsniveau realisiert und langfristig aufrechterhalten werden.

Als regionale Schnellbusse sind insbesondere Linien denkbar, die folgende Rahmenbedingungen auf sich vereinigen:

- Linienendpunkt ist ein Bahnhof, um einen Übergang zum Eisenbahnnetz und damit eine Integration in den landesweiten ITF zu gewährleisten,
- Mindestens eine Kommune ohne SPNV-Anschluss wird bedient,
- Ein Mittel- und/oder Oberzentrum wird bedient.

Folgende Linien sind als regionale Schnellbuslinien denkbar, da dort auch auf langfristige Sicht kein SPNV-Angebot realisiert wird:

- **Schnellbus 1:** Rheda-Wiedenbrück – Rietberg – Delbrück – Paderborn (zusätzlich zu den auf Teilabschnitten bestehenden Linien 76 [Rheda – Rietberg] und S40 [Delbrück – Paderborn])
- **Schnellbus 2:** Verl – Bielefeld (neue direkte Linie)
- **Schnellbus 3:** Rheda-Wiedenbrück – Langenberg – Lippstadt (zusätzlich zur bestehenden Linie 70)

Die v. g. Linien sind als erste Vorschläge des Kreises Gütersloh zu sehen. Sie sollen dabei als Grundlage für eine mögliche Diskussion über eine Realisierung von regionalen Schnellbussen im Gebiet des NWL dienen.

Mögliche Anforderungen an diese Linien werden nachfolgend beschrieben.

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 78 Linienblatt Schnellbuslinie 1

Schnellbus 1 (Arbeitstitel):	
Verlauf	Rheda-Wiedenbrück – Rietberg – Delbrück – Paderborn: Maximal zu bedienende Haltestellen: Rheda Bahnhof, (<i>Wiedenbrück, soweit dieser Halt die Fahrtzeit nur marginal verlängert</i>), Rietberg ZOB, Delbrück Busbahnhof, Paderborn Hauptbahnhof Verlauf weitestgehend über die B 64
Funktion	Schnelle Verbindung zwischen den Mittelzentren Rheda-Wiedenbrück und Rietberg mit dem Oberzentrum Paderborn
Produkt	Schnellbus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	60
Einzuhaltende Anschlüsse	Rheda Bhf: SPNV von/nach Münster
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 5 Min, max. 10 Min.
Anschluss-Hinweise	-
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Rheda Bhf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 06:00 – 22:00 Uhr Sa: 07:00 – 22:00 Uhr SoF: 08:00 – 22:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min. Sa: 60 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15 Sa: 14 SoF: 13
Ergänzende Hinweise	Die Schnellbuslinie wird nur umgesetzt, wenn der nph dem zustimmt.

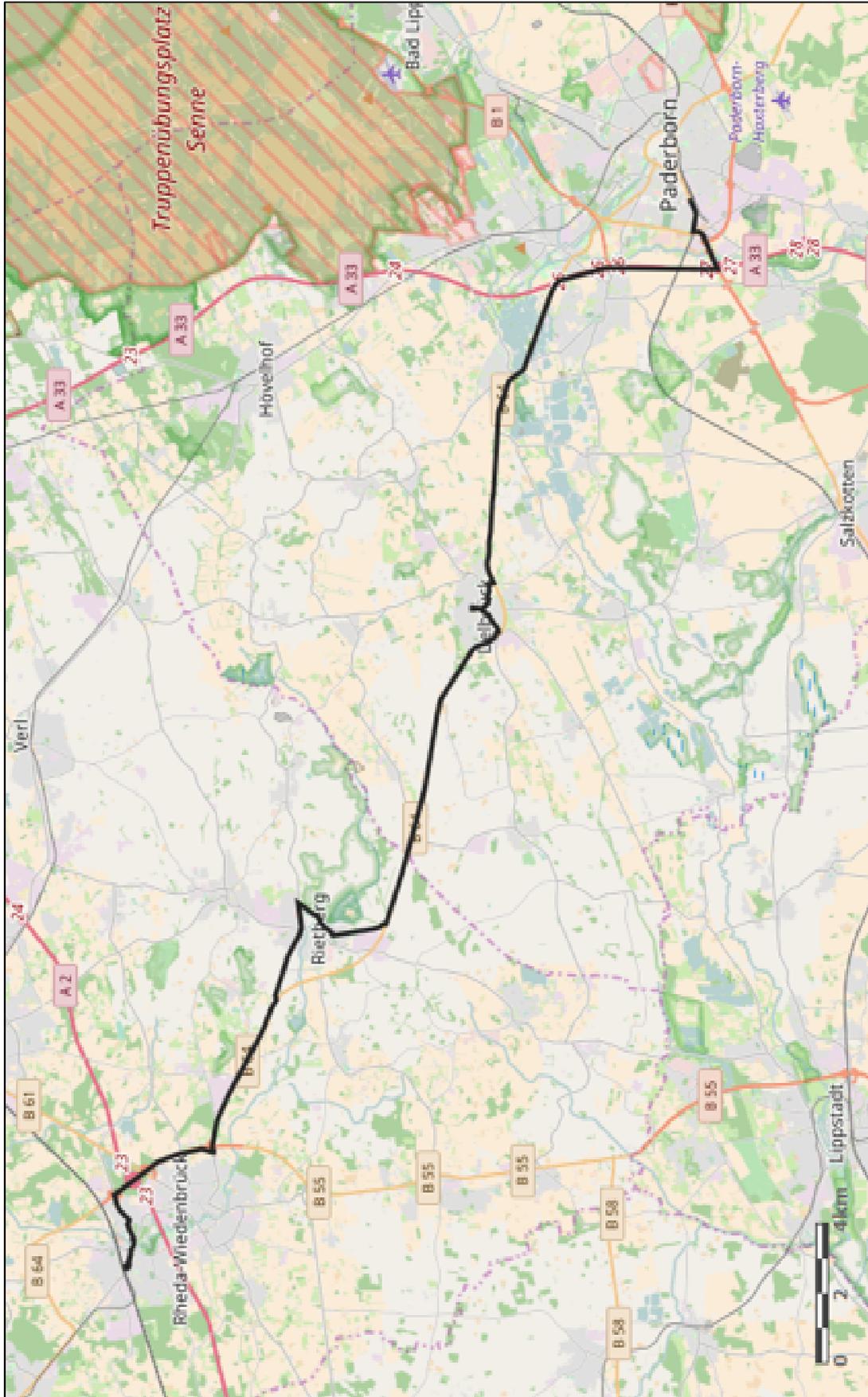


Abbildung 85 Linienweg der Schnellbuslinie 1

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 79 Linienblatt Schnellbuslinie 2

Schnellbus 2 (Arbeitstitel):	
Verlauf	Verl – Bielefeld Maximal zu bedienende Haltestellen: Verl Bahnhof, Bielefeld Hauptbahnhof Verlauf weitestgehend über die K 42, A33 und B61 (Ostwestfalendamm)
Funktion	Schnelle Verbindung zwischen Verl und dem Oberzentrum Bielefeld
Produkt	Schnellbus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	20
Einzuhaltende Anschlüsse	Bielefeld Hbf: SPNV von/nach Herford/Minden
Vorgesehene Umsteigezeit	Mind. 5 Min, max. 10 Min.
Anschluss-Hinweise	-
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	Bielefeld Hbf
Betriebszeitraum	Mo-Fr: 06:00 – 22:00 Uhr Sa: 07:00 – 22:00 Uhr SoF: 08:00 – 22:00 Uhr
Taktdichte	Mo-Fr: 60 min. Sa: 60 min. SoF: 60 min.
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	Mo-Fr: 15 Sa: 14 SoF: 13
Ergänzende Hinweise	Die Schnellbuslinie wird nur umgesetzt, wenn die Stadt Bielefeld dem zustimmt.

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 80 Linienblatt Schnellbuslinie3

Schnellbus 3 (Arbeitstitel):	
Verlauf	<p>Rheda-Wiedenbrück – Langenberg – Lippstadt</p> <p>Maximal zu bedienende Haltestellen:</p> <p>Rheda Bahnhof, (<i>Wiedenbrück, soweit dieser Halt die Fahrtzeit nur marginal verlängert</i>), Langenberg Hans-Böckler-Str., Lgb.-Benteler (B55), Lippstadt Bahnhof</p> <p>Verlauf weitestgehend über die B 55</p>
Funktion	Schnelle Verbindung zwischen den Mittelzentren Rheda-Wiedenbrück und Lippstadt, schnelle Anbindung von Langenberg an die genannten Mittelzentren
Produkt	Schnellbus
Vorgesehene Fahrzeit [min] – gesamter Linienweg	35
Einzuhaltende Anschlüsse	<p>Rheda Bhf: SPNV von/nach Hamm und Bielefeld</p> <p>Lippstadt Bhf: SPNV von/nach Hamm und Paderborn</p>
Vorgesehene Umsteigezeit	<p>Rheda Bhf: mind. 5 Min, max. 10 Min.</p> <p>Lippstadt Bhfd: mind. 5 Min, max. 10 Min.</p>
Anschluss-Hinweise	-
Kontrollpunkte (Pünktlichkeit)	<p>Rheda Bhf</p> <p>Lippstadt Bhf</p>
Betriebszeitraum	<p>Mo-Fr: 06:00 – 22:00 Uhr</p> <p>Sa: 07:00 – 22:00 Uhr</p> <p>SoF: 08:00 – 22:00 Uhr</p>
Taktdichte	<p>Mo-Fr: 60 min.</p> <p>Sa: 60 min.</p> <p>SoF: 60 min.</p>
Mindest-Anzahl an Fahrtenpaaren	<p>Mo-Fr: 15</p> <p>Sa: 14</p> <p>SoF: 13</p>
Ergänzende Hinweise	Die Schnellbuslinie wird nur umgesetzt, wenn der Kreis Soest dem zustimmt.

4. Nahverkehrsplan

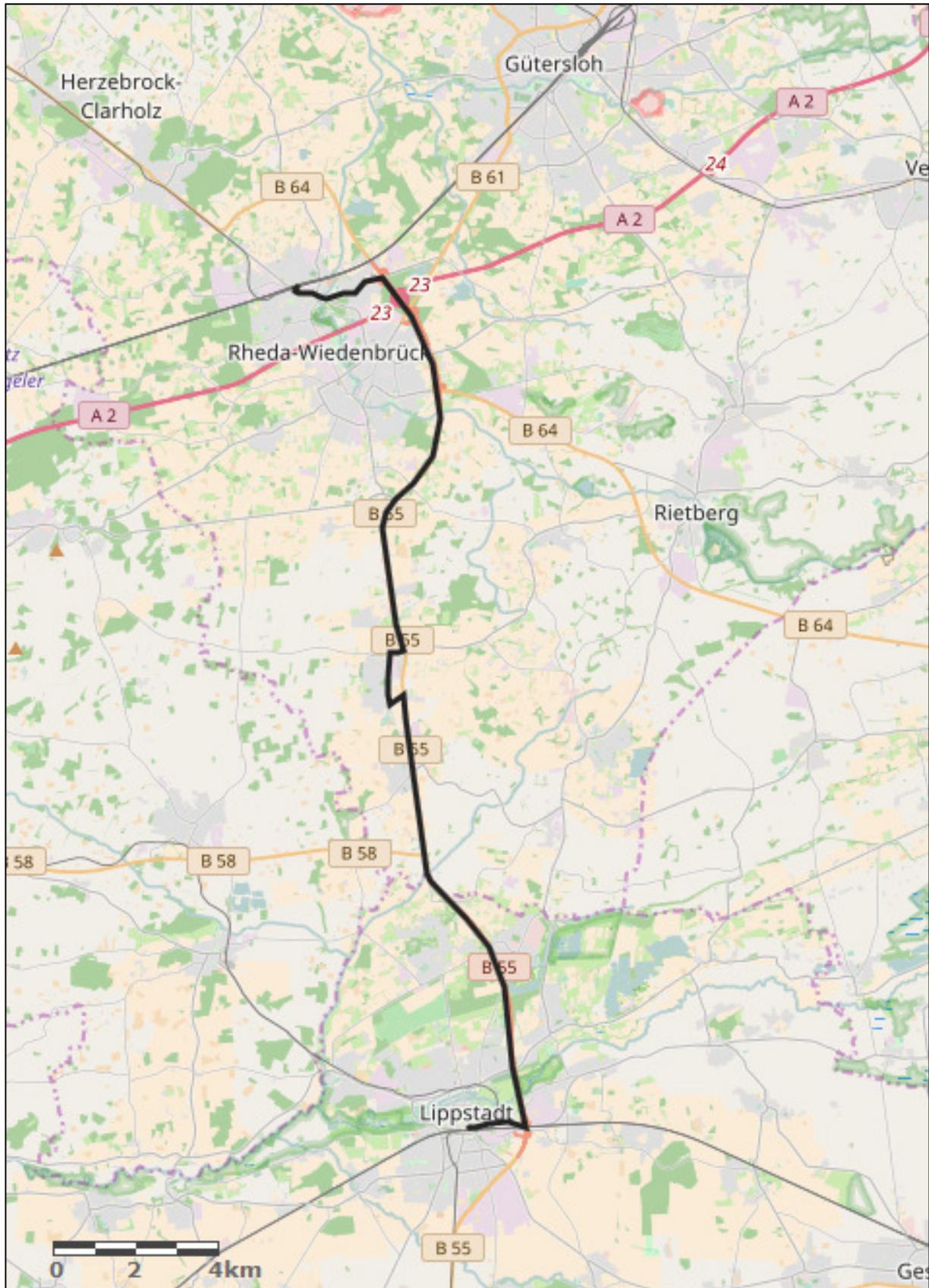


Abbildung 87 Linienweg der Schnellbuslinie 3

3.5 Tarif, Vertrieb und Einnahmeverteilung

Das Tarifsystem spielt eine Schlüsselrolle bei der Akzeptanz und dem Zufriedenheitsgrad mit dem ÖPNV. Von den Kunden akzeptierte und als angemessen wahrgenommene Fahrpreise und nachvollziehbare Tarifbestimmungen sowie kundenfreundliche Bezugsquellen dienen dazu, Zugangshemmnisse abzubauen und neue Kunden zu gewinnen.

Verfahren zur Einnahmeverteilung sind notwendig, wenn Verbundtarife angewendet werden. Sie dienen der Zuordnung der im Verbund erzielten Fahrgeldeinnahmen auf verschiedene Linien und Linienbündel.

Tarif, Vertrieb und Einnahmeverteilung sind wichtige Stellgrößen für eine möglichst große Ergiebigkeit der Verkehrsleistungen.

3.5.1 Gestaltung des Tarifs

Preisbildung

Bei der Bildung des Tarifs sind die Tarifziele Leistungsgerechtigkeit, Ergiebigkeit, Praktikabilität und Nachvollziehbarkeit aus Sicht der Kunden zu berücksichtigen. Diese Ziele sind – solange nicht ein vollständiger elektronischer Tarif realisiert ist, mit dem die Preisfindung automatisch auf Basis der zurückgelegten Kilometer erfolgt – nicht gleichzeitig, am ehesten aber mit einem Flächenzonentarif (vgl. dazu Kap. 2.5.4) zu erreichen.

Neben den Preisen, die für einzelne Relationen gelten, sind Preise für größere Netze (Kreisgebiete, gesamtes Verbundgebiet) gebildet worden. Zeitkarten für diese Netze ermöglichen eine relativ einfache Nutzung des ÖPNV im Sinne einer Flatrate.

Tarifintegration

Ein Flächenzonentarif ermöglicht das Umsteigen mit einem Ticket zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln verschiedener Verkehrsunternehmen in einem abgegrenzten Raum.

Um den Flächenzonentarif im Kreis Gütersloh vollumfänglich anwenden zu können, müssen alle dort agierenden Verkehrsunternehmen ihre Beförderungsentgelte in einer Tarifgemeinschaft oder einem Verkehrsverbund koordinieren (sog. Tarifintegration). Der Tarif ist damit für den Kunden einfach in der Handhabung: Ein Ticket gilt für die gesamte Fahrtstrecke; Umsteigevorgänge zwischen Bahn, Stadtbahn und Bus sind eingeschlossen.

Die notwendigen Koordinierungstätigkeiten für den im Kreis Gütersloh aktuell (Stand Dezember 2016) angewandten Tarif „Der Sechser“ (s. u.) nimmt die OWL Verkehr GmbH wahr. Zu den Leistungen dieser Gesellschaft gehören klassische Verbundaufgaben wie Tarifgestaltung, Durchführung der Einnahmeverteilungen, Weiterentwicklung der Vertriebssysteme und -wege oder Tarifmarketing.

Entscheidungen der OWL Verkehr GmbH zum Tarif beeinflussen unmittelbar die Höhe des Zuschussbedarfs des Kreises Gütersloh für das von ihm verantwortete ÖPNV-Angebot. Soweit die Fahrgeldeinnahmen im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gem. § 8a PBefG (Vertrag zwischen Kreis Gütersloh und Verkehrsunternehmen, mit dem die Erbringung von

4. Nahverkehrsplan

Verkehrsleistungen gegen Zuschuss geregelt wird) zuschussmindernd angerechnet werden, ist dem Kreis Gütersloh Einflussnahme auf den Tarif zu gewähren. Die notwendige Einflussnahme durch den Kreis Gütersloh ist unstrittig und es ist daher zukünftig vorgesehen, dass er diesen Einfluss entweder direkt als Gesellschafter der OWL Verkehr GmbH wahrnimmt oder er die von ihm beauftragten Verkehrsunternehmen anweist, dort seine Interessen zu vertreten.

Geltungsbereich eines Tarifs

Da die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sich nicht nur innerhalb kleinräumiger kommunaler Grenzen abspielt, wurde im Jahr 2000 mit dem Tarif „Der Sechser“ ein auf den v. g. Grundsätzen aufgebauter Flächenzonentarif eingeführt, der das komplette Gebiet des VVOWL abdeckt und von allen dort agierenden Verkehrsunternehmen angewandt wird. Der Tarif wird wegen der Beteiligung aller Bus-, Stadtbahn- und Eisenbahnunternehmen auch „Gemeinschaftstarif“ genannt. „Der Sechser“ gilt gleichermaßen in den Kreisen Gütersloh, Herford, Minden-Lübbecke und Lippe sowie in der kreisfreien Stadt Bielefeld. Übergangsregelungen zu den benachbarten Räumen Münsterland, Ruhr-Lippe und Paderborn/Höxter sowie eingeschränkt nach Niedersachsen sorgen zwar für eine tarifliche Verknüpfung mit den Nachbarräumen. Dennoch gelten für Wege in die benachbarten Räume bei der Benutzung des ÖPNV nach wie vor tarifliche Unterschiede. So gelten insbesondere an den Grenzen zum Münsterland und nach Ruhr-Lippe aus ein- und derselben Kommune des Kreises Gütersloh mehrere Gemeinschaftstarife, was potenzielle Kunden davon abschrecken kann, das System ÖPNV zu nutzen. Denn jeder Tarif ist unterschiedlich aufgebaut, nicht nur Tickets und Fahrpreise unterscheiden sich, auch die Vermarktung der Tarife ist teilweise sehr verschieden. Insbesondere für Bürgerinnen und Bürger solcher Kommunen, die an der Grenze eines Tarifes liegen, ist die Vielfalt der gültigen Tarife und das Bestehen verschiedener Übergangs- und Kragenregelungen nur schwer zu verstehen und muss als Zugangshemmnis zum ÖPNV gesehen werden. Um dieses Zugangshemmnis abzubauen, ist vorgesehen, im Jahr 2017 die bestehenden Gemeinschaftstarife zum „WestfalenTarif“ zusammenzuführen: Hierbei werden die Grundsätze eines Flächenzonentarifes genauso beibehalten wie die Tarifintegration.

Der „WestfalenTarif“ ist so großräumig angelegt, dass er einen ganz wesentlichen Anteil des täglichen Aktionsradius der Bürgerinnen und Bürger des Kreises Gütersloh umfasst (vgl. Abbildung 88). Damit sind die meisten Wege, die diese täglich unternehmen, im ÖPNV mit nur einem Tarif möglich; das heute noch vielfach notwendige Auseinandersetzen mit verschiedenen Tarifregelungen entfällt.

Ticketangebote

Man unterscheidet bei den Tickets in einem Tarif herkömmlich zwischen dem „Bartarif“ für das Segment der Gelegenheitskunden und dem „Zeitkartentarif“ für Stammkunden. Im Bar- wie im Zeitkartentarif werden jeweils verschiedene Tickets vorgehalten. Z. T. werden für ganz bestimmte Kundengruppen wie Schüler, Studierende, ältere Menschen, Urlauber, Menschen mit geringem Einkommen etc. besondere Tickets angeboten. Mitunter ist die Ticketpalette dabei aber so vielfältig, dass der Tarif an Übersichtlichkeit verliert.

Preishöhen

Im Kreis Gütersloh sind die Einnahmen, die durch die Beförderung von Schülern erzielt werden, eine ganz wesentliche Säule der Finanzierung des ÖPNV (siehe Kap. „Finanzierung“). Aufgrund der Regelungen im Schulgesetz haben die Schulwegkostenträger vielen Schülern Fahrtkosten zu erstatten; um dieser Erstattungspflicht Genüge zu tun, erwerben sie spezielle Tickets, die sie den Schülern zur Verfügung stellen. Die Schulwegkostenträger sind aus Gründen der Ausgabenminimierung gehalten, nur die günstigsten Tickets für die Schüler mit einem Recht auf Fahrtkostenerstattung zu erwerben. Aus diesem Grund werden in den Gemeinschaftstarifen spezielle Tickets für die Schulwegkostenträger angeboten, die die günstigsten Tickets im Zeitkartentarif darstellen. Tickets für andere Kundengruppen fallen im Preis immer höher aus.

Die Preishöhe der Tickets für die Schülerbeförderung ist aus diesem Grund eine zentrale Stellgröße für die Preishöhe aller anderen Tickets, die für die wahlfreien Kunden angeboten werden.

Orientierung der Preise am Angebot

Zusätzlich muss festgestellt werden, dass die Preise im Zeitkartenbereich nicht immer mit dem Angebot an Fahrleistungen im entsprechenden Geltungsbereich der Tickets korrespondieren: So sind im Gemeinschaftstarif „Der Sechser“ die Zeitkarten in allen 13 Tarifgebieten des Kreises Gütersloh gleich hoch, obwohl im Gebiet der Stadt Gütersloh bspw. ein bis zu 10 mal höheres Angebot an Fahrleistungen nutzbar ist als in anderen kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Noch deutlicher wird dieser Unterschied beim Vergleich zwischen der Stadt Bielefeld und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden im Kreis Gütersloh: In Bielefeld steht Inhabern einer Zeitkarte ein bis zu 75 (!) mal größeres ÖPNV-Angebot zu einem nur geringfügig höheren Preis zur Verfügung als einem Zeitkarten-Inhaber in einer Gemeinde im Kreis Gütersloh. Vor diesem Hintergrund ist es wenig erstaunlich, dass in sehr vielen Städten und Gemeinden Kunden den ÖPNV im innergemeindlichen Verkehr fast ausschließlich gelegentlich nutzen. Hier muss kurz- bis mittelfristig eine Anpassung von Preisen der Zeitkarten an das vorhandene Angebot herbeigeführt werden, um Leistungsgerechtigkeit herzustellen und um den ÖPNV auch für Fahrten innerhalb der eigenen Wohnstandortgemeinde für Bürgerinnen und Bürger attraktiver zu machen.

4. Nahverkehrsplan

3.5.2 Grundsätzliche Ziele für den Tarif

Aus dem Vorgenannten ergeben sich folgende aktuelle Ziele des Kreises Gütersloh für die Tarifgestaltung

1. Das System eines Flächenzonenstarifes ist im Kreis Gütersloh beizubehalten. Das Preisstufengefüge soll so aufgebaut werden, dass jede Gemeinde eine Flächenzone darstellt und für die Festlegung der Preisstufe gilt: Preisstufe = Anzahl der überschrittenen Gemeindegrenzen + 1.⁴
2. Die Tarifintegration ist Teil der Integration der Nahverkehrsbedienung; sie ist beizubehalten.
3. Im WestfalenTarif soll eine lokale bis regionale differenzierte Preisgestaltung möglich sein, die dem Einfluss der regionalen Akteure nicht entzogen wird.
4. Sowohl für Gelegenheits- als auch für Stammkunden sollen spezielle Ticketangebote vorgehalten werden. Bereits die Tickets für Gelegenheitskunden müssen dabei preislich so gestaltet werden, dass sie günstiger als die entsprechenden Fahrtkosten des (eigenen) PKW sind; die Tickets für die Stammkunden müssen deutlich günstiger sein.
5. Die Ticketpalette sollte nicht so unüberschaubar vielfältig werden, dass die Vielfältigkeit selbst zur Hemmschwelle für die Nutzung des ÖPNV wird. Spezielle Angebote, die nur von sehr wenigen Kunden genutzt werden, sollten aus der Ticketpalette entfernt werden.
6. Es sollen vermehrt Flatrates (zeitlich unbegrenzt und räumlich möglichst großflächig nutzbare Tickets) eingeführt werden. Sinnvoll wäre dabei die Bildung mindestens folgender räumlicher Netze:
 - Gebiet einer Stadt/Gemeinde (= Preisstufe 1)
 - Gebiet des Kreises Gütersloh
 - Gebiet des VVOWL (= Gebiet des heutigen Tarifs „Der Sechser“)
 - Gebiet des NWL (= Gebiet des zukünftigen WestfalenTarifs)

Im Sinne eines Baukastenprinzips sollen dabei perspektivisch Netze von den Kunden selbst zusammengestellt werden. Inhaber einer „Basis-Flatrate“ für eine einzelne Stadt sollen durch Zahlung eines Aufpreises z. B. weitere Stadtgebiete dazu erwerben können. Das gleiche Prinzip soll auch für die Netze „Kreis“ und „VVOWL“ umgesetzt werden. Auf diese Weise lassen sich z. B. Netze wie „Kreis Gütersloh und Kreis Warendorf“ oder „VVOWL“ und „ZVM“ durch die Fahrgäste selbst zusammenstellen.

7. Preise für Tickets des Zeitkartentarifs insbesondere mit dem Geltungsbereich innerhalb einer Stadt/Gemeinde (Preisstufe 1) sollen auf der Basis messbarer Rahmenbedingungen (insb. Angebotsfaktoren) differenziert festgelegt werden können. Die Preise sind für jedes Tarifgebiet so zu gestalten, dass eine möglichst hohe Marktausschöpfung realisiert werden kann. Dafür müssen voraussichtlich die Preise für die Tickets für die Schülerbeförderung abgesenkt werden. Voraussetzung hierfür ist die Sicherstellung der bestehenden Finanzierungsbeiträge der Schulwegkostenträger. Instrumente, um dieses Ziel umzusetzen

⁴ Die Umsetzung des Ziels nach einen stringenten Preisstufengefüge wird bei vielen Relationen zu Preisabsenkungen führen, was insbesondere zu Einsparungen bei den Käufen der Schulwegtickets durch Schulträger führt. Voraussetzungen für die Umsetzung diese Ziels sind ein geeigneter finanzieller Ersatz für diese Einsparungen, die Zustimmung der betroffenen erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen und bei Kreisgrenzen überschreitenden Relationen die Zustimmung der benachbarten Aufgabenträger.

können eine allgemeine Vorschrift oder ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag gem. § 8a PBefG sein.

8. Soweit der Kreis Gütersloh direkt wirtschaftlich von der Ausgestaltung des Tarifs betroffen ist (z. B. im Zuge des Abschlusses öffentlicher Dienstleistungsaufträge), nimmt er die Möglichkeiten der Einflussnahme innerhalb der Tarifgemeinschaft – wenn möglich als Gesellschafter der OWL Verkehr GmbH – aktiv wahr.

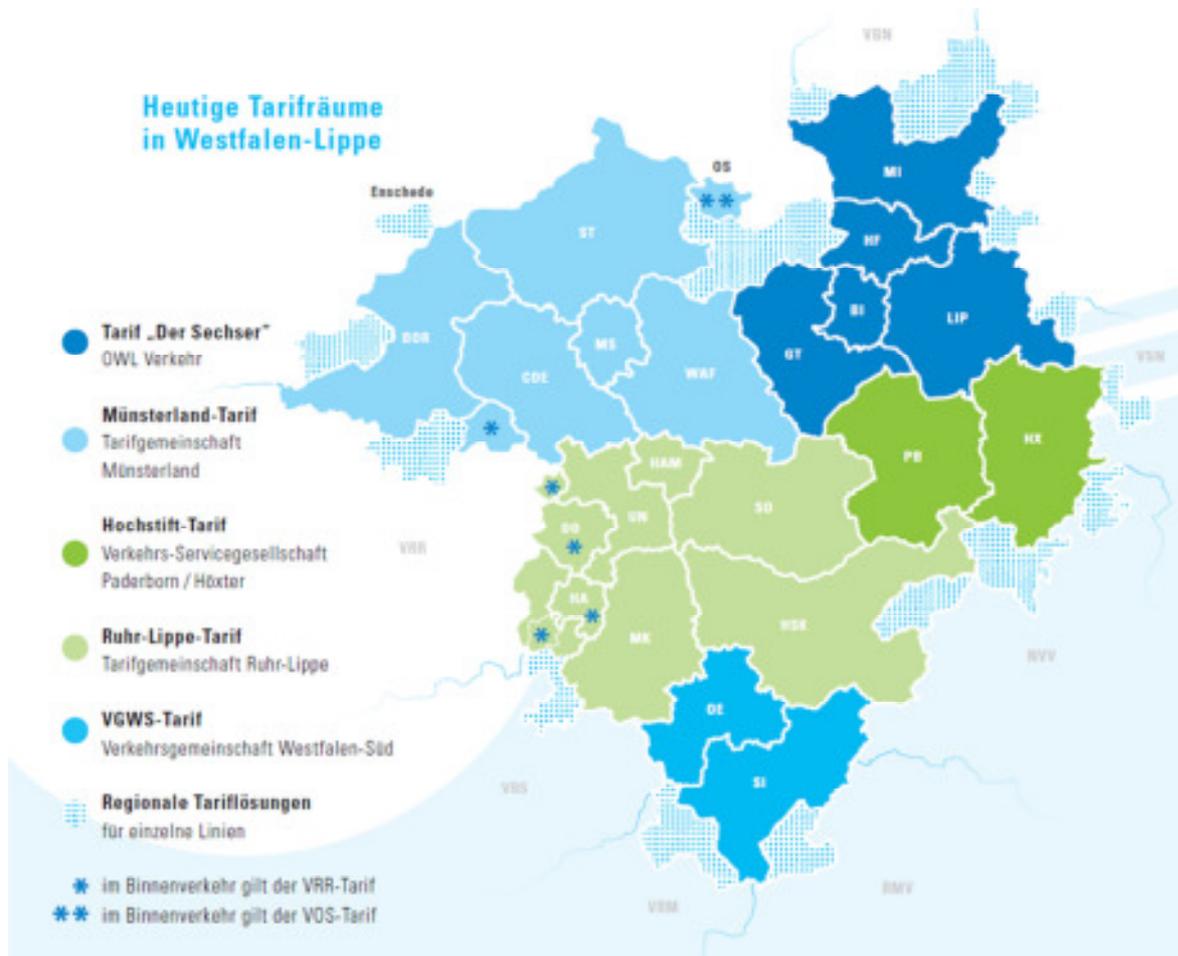


Abbildung 88 Tarife in Westfalen-Lippe (Stand 2016)

(Quelle: www.westfalentarif.de; Download vom 21.09.2016)

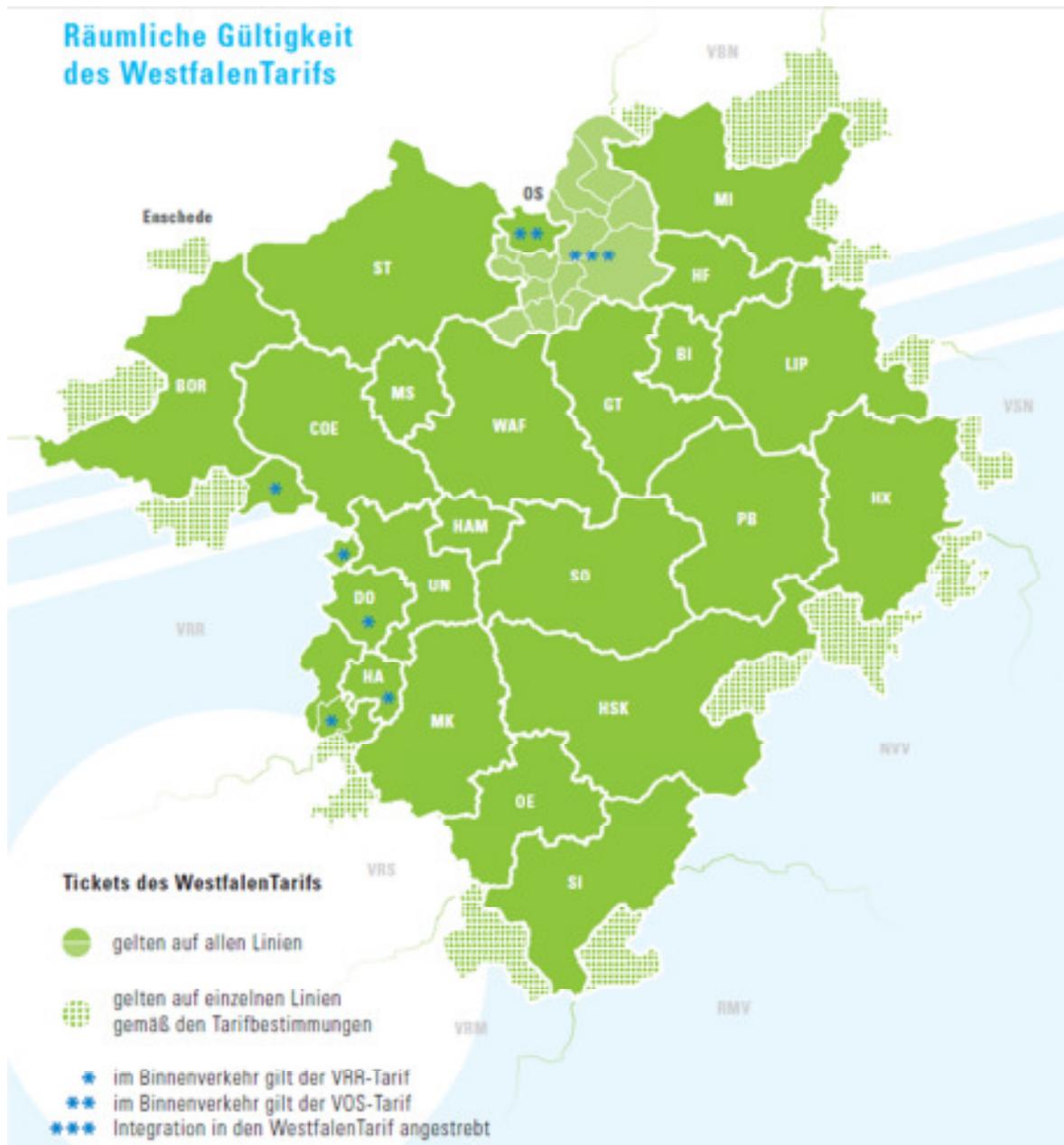


Abbildung 89 Logo und geplantes Tarifgebiet des WestfalenTarifes

(Quelle: www.westfalentarif.de; Download vom 21.09.2016)

3.5.3 Vertrieb – „Nah am Kunden“

Um Zugangsbarrieren potenzieller Kunden abzubauen und die Kundenbindung zu intensivieren, sind die bestehenden Vertriebswege zu vereinheitlichen und zu vereinfachen. Ergänzend hierzu werden neue Vertriebswege geprüft und ausgestaltet. Um den Kunden einfache und wenig zeitaufwendige Möglichkeiten zu bieten, ein Ticket zu erwerben, werden folgende Mindeststandards im Bereich des Kreises Gütersloh angestrebt:

Personenbedienter Verkauf:

Der Verkauf durch das Fahrpersonal in den Fahrzeugen ist weiterhin von zentraler Bedeutung für den Vertrieb im Kreis Gütersloh. In jedem Bus sollen daher Tickets des Kernsortiments (Einzel- und 4er-Tickets, Tages-, 7-Tage- und Monatstickets) aller Preisstufen des WestfalenTarifs verkauft werden können.

Als personenbediente Verkaufsstellen bleiben die bereits bestehenden Verkaufsstellen an den Bahnhöfen und die Mobilitätszentrale am ZOB in Gütersloh erhalten. Dort soll jeweils das komplette Ticketangebot aller Preisstufen verkauft werden können.

Verkauf am Automaten:

Der Vertrieb an Automaten erfolgt über eine möglichst einfache und einheitliche Benutzerführung. Der Vertrieb erfolgt an folgenden Standorten:

- Ticketautomaten an Bahnhöfen an ausgewählten, stark frequentierten Standorten,
- Ticketautomaten im Zug auf den SPNV-Linien RB 67 „Der Warendorfer“, RB 74 „Sennebahn“ und RB 75 „Haller Willem“,

Internetbasierter Vertrieb / Online-Ticket-Shop

Dieser ist ergänzend zum Vertrieb an Automaten und Verkaufsstellen einzurichten. Vertriebswege über weitere elektronische Medien (z.B. per SMS über Handy) werden begrüßt und auf ihre Durchführbarkeit geprüft. Der Kreis Gütersloh strebt diesbezüglich eine verbundweite Zusammenarbeit an.

e-Tickets

Auch nach der Schaffung großräumig geltender Tarife wie dem WestfalenTarif wird sich der Kunde zumindest teilweise (subjektiv) schwer verständlichen Ticketautomaten mit unterschiedlichen Benutzeroberflächen gegenüber sehen. Auch die Tatsache, dass für herkömmliche Papierfahrausweise i. d. R. passendes Kleingeld notwendig ist, da viele Automaten keine bargeldlose Zahlung akzeptieren, führt dazu, dass die Auswahl und der Erwerb von Fahrausweisen vom Kunden oftmals als schwierig und zunehmend lästig empfunden wird, zumal es in anderen Branchen – beispielhaft sei die Telekommunikation angeführt – nicht mehr üblich ist, jede einzelne Dienstleistung – z. B. ein einzelnes Telefongespräch – bar zu bezahlen. Perspektivisch wäre das alleinige Festhalten an den bisherigen Papierfahrausweisen daher als zukünftiges Zugangshemmnis zum ÖPNV einzustufen.

Mit elektronischen Tickets (sog. „e-Tickets“) in der Form einer Chipkarte wird der Fahrgast in die Lage versetzt, sich ungehindert und unkompliziert zwischen den Verkehrsverbänden und -unternehmen zu bewegen, ohne sich mit den unterschiedlichen Tarifzonen und Ticketautomaten befassen zu müssen. Die Abrechnung kann nach Beendigung der Fahrt automatisch, bargeldlos und sicher erfolgen.

Der Vertrieb von e-Tickets für die Bürgerinnen und Bürger im Kreis Gütersloh ist daher zu unterstützen. Die Einführung von e-Tickets ist aber nur umzusetzen, wenn alle eingesetzten

4. Nahverkehrsplan

Fahrzeuge im ÖPNV über geeignete Kontrolltechnik verfügen, um die Gültigkeit eines e-Tickets zu prüfen. Dies setzt Investitionen in die Fahrzeuge voraus. Der Kreis Gütersloh wird daher eine entsprechende Umrüstung als qualitative Vorgabe bei der Fahrzeugausstattung vorsehen (vgl. Kapitel 3.1.5).

3.5.4 Einnahmenaufteilung – „Erlöse gerecht verteilt“

Das Verfahren zur Aufteilung der Einnahmen eines Verbundtarifes ist vertraglich bislang nur zwischen den Verkehrsunternehmen geregelt. Die Aufgabenträger des ÖPNV sind derzeit nicht Vertragspartner, sie müssen jedoch sicherstellen, dass das Einnahmenaufteilungsverfahren (EAV) einen diskriminierungsfreien Zugang für neue Verkehrsunternehmen genauso gewährleistet wie eine transparente und faire Aufteilung von Einnahmen. Eine Vertragspartnerschaft im EAV durch den Kreis Gütersloh wird angestrebt, sofern er öffentliche Dienstleistungsverträge in Form sog. Brutto-Verträge (Erlösverantwortung beim Aufgabenträger) ausschreibt und vergibt.

Ziel des Kreises Gütersloh ist ein offener Verkehrsmarkt für vorhandene und auch neue Unternehmen. Um als Verkehrsunternehmen entscheiden zu können, ob auf eigenes Risiko – also eigenwirtschaftlich im Sinne von § 8 Abs. 4 PBefG – am Markt teilgenommen werden soll, ist als wichtige Grundlage eine klare Regelung zur Einnahmenaufteilung notwendig. Nur durch diese kann ein Verkehrsunternehmen in die Lage versetzt werden, im Vorfeld die von ihm erwarteten Einnahmenanteile aus dem Verbundtarif relativ sicher zu kalkulieren. Das Vorgenannte gilt gleichsam für den Kreis Gütersloh, soweit er – weil auf anderem Wege die Sicherstellung des Verkehrsangebotes nicht möglich ist – öffentliche Dienstleistungsverträge gem. § 8a PBefG nach dem Brutto-Prinzip ausschreiben muss und damit in die Einnahmeverantwortung kommt. Zur Bemessung des vsl. Zuschussbedarfes muss er weitestgehend sicher abschätzen können, wie hoch die entsprechenden Einnahmenanteile für einen Verkehrsvertrag aus dem Verbundtarif ausfallen.

Um diese Grundlage sicher zu stellen, ist ein EAV zum Einsatz zu bringen, das die in den folgenden Kapiteln genannten Standards erfüllt. Bei dem derzeit gültigen EAV ist dies noch nicht vollumfänglich der Fall.

3.5.4.1 Informationszugang: Transparenz und Nachvollziehbarkeit

Für den Kreis Gütersloh ist es unabdingbar, eine Grundlage für die Einstufung von Verkehrsleistungen in zuschussbedürftige und nicht zuschussbedürftige Linien bzw. Linienbündel zu besitzen. Es ist weiterhin notwendig, dass der Kreis Gütersloh die Höhe der notwendigen Zuschüsse der einzelnen Linien bzw. Linienbündel weitestgehend genau abschätzen kann. Soweit bereits Zuschüsse geleistet werden, müssen diese den Linien oder Linienbündeln sachgerecht zugeordnet werden können. Der Kreis Gütersloh muss somit in der Lage sein, das bestehende EAV nachzuvollziehen.

Das EAV muss für alle erlösverantwortlichen Partner (Verkehrsunternehmen sowie der Kreis Gütersloh im Falle des Abschlusses öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach dem Brutto-Prinzip) zu gleichen Konditionen zugänglich sein und hat zudem eine Gleichbehandlung aller Vertragspartner zu gewährleisten. Neue Vertragspartner dürfen nicht durch Sonderregelungen benachteiligt werden. Auch für nicht im Verkehrsmarkt agierende Verkehrsunternehmen, die an einem Marktzugang interessiert sind, ist es wichtig, Informationen zum EAV zu erhalten, um eine Entscheidung über

einen Markteintritt treffen zu können und ggf. das Handeln im Verkehrsmarkt an den Aufteilungsmechanismen des EAV ausrichten zu können. Die Konditionen des Zugangs zum EAV sind am Marktzugang interessierten Verkehrsunternehmen auf Anforderung mitzuteilen.

Das EAV muss dem Aufgabenträger und den am Marktzugang interessierten Verkehrsunternehmen offen zugänglich sein. Damit wird sichergestellt, dass, soweit der Kreis Gütersloh oder ein Verkehrsunternehmen über die notwendigen Daten verfügen (z. B. aus vorgenommenen Verkehrserhebungen), mit diesen und den Regelungen der EAV eine Kalkulation über zu erzielende Einnahmen einzelner Linien oder Linienbündel möglich ist.

3.5.4.2 Sachgerechtigkeit: Nachfrageorientierung

Das EAV hat eine Aufteilung der Fahrgelderlöse nach der realen Nachfrage zu gewährleisten. Fahrgelderlöse müssen den Linien oder Linienbündeln zugerechnet werden, in denen die Beförderungsleistung nachgefragt wird. Nur so können die erlösverantwortlichen Partner ihre wirtschaftliche Verantwortung für die jeweiligen Linien oder Linienbündel wahrnehmen und nur so kann sich ihr unternehmerisches Handeln am Ziel orientieren, Fahrgäste zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen und damit die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu steigern.

Zusätzlich kann eine Aufwandsorientierung in Bezug auf den Vertrieb in Form von Provisionen vereinbart werden. Die Integration einer Provisionsregelung in das EAV ist für die Unternehmen ein Anreiz zur Etablierung eines eigenen Vertriebsnetzes. Ohne einen solchen Anreiz würde die Umsetzung des Vertriebskonzeptes erheblich erschwert. Die innerhalb des EAV zu zahlenden Provisionen müssen sich an marktüblichen Sätzen orientieren.

3.5.4.3 Datenbasis: Nachfrageorientierte Kalkulation

Im Rahmen des EAV sind einfache Parameter zur Berechnung der Ansprüche der jeweiligen Vertragspartner zu vereinbaren, deren Daten ohne größeren Aufwand mittels Verkehrserhebungen und/oder Verkaufsstatistiken zu ermitteln sind. Dies gewährleistet einen geringen Verwaltungsaufwand im laufenden Geschäft sowie bei Fortschreibungen der jeweiligen Anteile. Die Anteile der Verkehrsunternehmen sind regelmäßig durch Verkehrszählungen und/oder Vertriebsdaten an die Realität anzupassen.

3.5.4.4 Einklang mit dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen

Ein Vertrag zur Einnahmenaufteilung ist gem. § 8 Abs. 3b Satz 2 PBefG bei der Genehmigungsbehörde anzumelden. Das EAV darf nicht als Instrument der missbräuchlichen Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung durch ein oder mehrere Vertragspartner des Vertrages zur Einnahmenaufteilung genutzt werden.

4. Infrastrukturmaßnahmen

Die Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur stellt ein wichtiges Handlungsfeld für eine zielgerichtete Verbesserung des ÖPNV im Kreis Gütersloh dar. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf den Anforderungen und Maßnahmen zur Sicherstellung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV. Nachfolgend werden hinsichtlich der Ausstattung der Haltestellen des ÖPNV sowie der Infrastruktur im Rahmen der Ausrichtung auf Intermodalität die im öffentlichen Verkehrsinteresse stehenden notwendigen Anforderungen und Maßnahmen aufgezeigt.

4.1 Integration von Anforderungen zur Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan

Der Zugang zum System ÖPNV kann für sensorisch- und mobilitätseingeschränkte Menschen eine große Hürde darstellen. Ein großer Anteil der Bevölkerung ist von diesen Einschränkungen betroffen. Rund 9 % der Menschen in Deutschland sind schwerbehindert, andere sind dauerhaft oder temporär von Mobilitätseinschränkungen, z.B. durch das Mitführen von Kinderwagen oder schwerem Gepäck oder durch Krankheiten, betroffen.

Um die Zugangsbarrieren zum ÖPNV abzubauen, ist daher die Zugänglichkeit zum ÖPNV für alle Bevölkerungsgruppen ein Ziel der Novellierung des PBefG, die zum 01.01.2013 in Kraft getreten ist. Denn darin ist eine zentrale, die Barrierefreiheit betreffende Neuerung enthalten. In §8 Absatz 3 Satz 3 heißt es: „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 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ Diese Frist gilt nicht bei im Nahverkehrsplan benannten und begründeten Ausnahmen.

Bei der Haltestellenausstattung ist demnach ein besonderer Fokus auf die Barrierefreiheit zu legen. Innerhalb des Systems ÖPNV ist für mobilitätseingeschränkte Menschen eine verlässliche Planung der gesamten Reisekette von zentraler Bedeutung. Daher ist eine umfassende Betrachtung der Barrierefreiheit an Haltestellen und Verknüpfungspunkten bzw. in deren Umfeld, in Fahrzeugen und im Bereich der Fahrgastinformation erforderlich (siehe Tabelle 81).

Barrierefrei im Zusammenhang mit dem ÖPNV bedeutet laut §4 BGG, dass u.a. Haltestellen, Verkehrsmittel sowie akustische und visuelle Informationsquellen dann barrierefrei sind, wenn Zugang und Nutzbarkeit ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe gewährleistet sind (Inklusionsprinzip).

Tabelle 81 Zu berücksichtigende Bereiche zur Gewährleistung einer Barrierefreiheit im ÖPNV

Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen

- Gemeinsame Betrachtung von Haltestellen und Fahrzeugen
- Inklusionsprinzip: möglichst eigenständige Nutzung, möglichst keine Abhängigkeit von manueller Unterstützung
- Sensibilisierung des (Fahr-) Personals für die Belange sensorisch und motorisch eingeschränkter Fahrgäste
- Wesentliche Teilbereiche
 - Zugang und Wegeföhrung zur Haltestelle sowie zu Informations- und Vertriebseinrichtungen
 - Zusammenspiel von Haltestellen/Fahrzeugen, Zustiegshöhe Fahrzeuge
 - Minimierung Stufenhöhe und Spaltbreite

Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge

- Ausreichend Platz (Mehrzweckbereich mind. 180 cm* 90 cm, Rangierfläche im Fahrzeug für Rollstuhlnutzer*innen 180 cm* 180 cm)
- Information nach „Zwei-Sinne-Prinzip“ (Ansagen und Anzeigen)
- Brailleschrift z.B. an Haltewunsch-Tasten
- Optisch auffällige Gestaltung und Auffindbarkeit bspw. von Haltewunschknöpfen
- Sensibilisierung des (Fahr-) Personals für die Belange sensorisch und motorisch eingeschränkter Fahrgäste
- Ausreichend stufenlos erreichbare Sitze: Einsatz von Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen
- Ausreichende Festhaltungsmöglichkeiten für Stehplätze (z.B. Griffe an den Seiten der Rückenlehnen der Sitze)
- Die Zielanzeige der Busse soll so ausgestattet sein, dass Piktogramme und Farben zur besseren Orientierung von funktionalen Analphabeten dienen.

Fahrgastinformation

Soweit möglich ist zur Fahrgastinformation das „Zwei-Sinne-Prinzip“ anzuwenden. Dies bedeutet mindestens zwei der drei Sinne „Sehen“, „Hören“ und „Tasten“ müssen angesprochen werden. Dies gilt in den Informationsbereichen

- Vor Fahrtantritt (Internet, Fahrplanbuch, etc.)
- Bei Fahrtantritt (an der Zugangsstelle, Fahrzeugaußeninformation)
- Während der Fahrt (Innenanzeigen und Durchsagen) Sensibilisierung des (Fahr-) Personals für die Belange sensorisch und motorisch eingeschränkter Fahrgäste
- Zur besseren Orientierung sind vermehrt Symbole und Farben zusätzlich zu den numerischen Linienbezeichnungen einzusetzen. Diese Symbole sollen im Fahrplanbuch, auf dem Liniennetzplan, auf den Aushangfahrplänen und den Haltestellenschildern und auch in den Zielanzeigen der Busse angezeigt werden

4. Nahverkehrsplan

4.2 Ausstattung von Haltestellen des ÖPNV

Die Haltestellen repräsentieren den ÖPNV - neben den Fahrzeugen - im Straßenraum. Ihr Erscheinungsbild und ihre Funktionalität sind für die Qualität des ÖPNV mitentscheidend. Fahrgäste nutzen Haltestellen beim Ein-, Um- und Aussteigen. Sie können daher erwarten, dass diese nicht nur nach betrieblichen Gesichtspunkten, sondern auch nach Komfortkriterien wie Zu- und Abgangsbequemlichkeit und Aufenthaltskomfort sowie den Kriterien der Barrierefreiheit entsprechend ausgestattet werden.

Anzahl der Bushaltestellen im Kreis Gütersloh

Die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV und deren Ausstattungskomponenten (ohne Haltestellenmasten) befinden sich im Eigentum der Städte und Gemeinden. Die Haltestellenmasten sind im Besitz von Verkehrsunternehmen. In den zwölf Städten und Gemeinden des Kreises Gütersloh (ohne Gütersloh) werden aktuell ca. 800 Haltestellen (ohne reine Taxibus-Haltestellen) angefahren, in der Stadt Gütersloh sind es ca. 280 Haltestellen.

Anforderung an die Ausgestaltung von Bushaltestellen

Bei der Ausstattung der Haltestellen ist zwischen dem gesetzlich vorgeschriebenen Haltestellenschild (grünes "H" auf gelben Grund - Zeichen 224 der StVO) und den zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität beitragenden Wartehallen sowie weiteren Ausstattungsmerkmalen wie Fahrradbügel etc. zu unterscheiden.

Der Kreis Gütersloh definiert im Nahverkehrsplan Anforderungen an die Ausgestaltung der Bushaltestellen. Diese sind ausdrücklich –da der Kreis nicht Eigentümer der Infrastruktur ist- als Empfehlungen an die Städte und Gemeinden zu verstehen, um langfristig eine möglichst für die Fahrgäste qualitativ einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im Kreisgebiet schaffen zu können und dort, wo dies geboten erscheint, diese barrierefrei zu gestalten.

Für die Haltestellenschilder gelten folgende empfohlenen Ausstattungsmerkmale:

- Homogenes Erscheinungsbild der Haltestellenschilder an grünen Masten (Vereinheitlichung weiter fortführen)
- Kreisweit homogen gestalteter Aushangfahrplan

Die konkreten Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen auch mit einem Fokus auf der Barrierefreiheit sind in den folgenden Tabellen ausführlich dargestellt. Bei reinen Schulbushaltestellen kann die Ausstattung abweichen. Für die Bushaltestellen des Grundnetzes gelten kurz zusammengefasst folgende Ausstattungsmerkmale grundsätzlich als erforderlich:

- Taktile Leitstreifen
- Barrierefreier Zugang mit Fußweg
- Erhöhter Bordstein
- Sitzgelegenheiten
- Müllbehälter
- Moderne Fahrradbügel
- Vitrine mit Informationen zum ÖPNV-Angebot

- Fahrgastunterstand

Zusätzlich sind folgende Kriterien zu beachten:

- Gute Integration in das Orts- oder Stadtbild
- Anlage der Haltestellen an Punkten, die eine optimale Einbindung ins Fußwegenetz des Ortes und kurze Wege zu den Fahrtzielen (Einkaufgebiete, Behörden, Schulen, etc.) und in die Wohngebiete ermöglichen
- Keine Behinderung durch den Individualverkehr
- Ausreichende Beleuchtung
- Gepflegtes Erscheinungsbild des Haltestellenmobiliars
- Sicheres und sauberes Umfeld

Ein Beispiel für die Gestaltung einer Haltestelle, die den Vorgaben des NVP entspricht, ist in Abbildung 90 dargestellt.



Abbildung 90 Beispiel einer barrierefreien Haltestelle (Verl Sielhorst)

Die spezifizierten Empfehlungen zur Haltestellenausstattung sind in der folgenden Tabelle konkretisiert.

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 82 Empfehlungen zur Haltestellenausstattung

Merkmale	Ziel	Ausführung	Anmerkungen	Priorität
Wartefläche				
Bordstein	Minimierung von Spalt und Stufe zwischen Fahrzeug und Wartefläche	Bordsteinhöhe ca. 16 -20 cm.		Erforderlich
Beschaffenheit	Auch für Rollstuhlnutzer*innen bei jeder Witterung befahrbar	Befestigter Bodenbelag	Kopfsteinpflaster sind mit Rücksicht auf Rollstuhlnutzer*innen zu vermeiden	Erforderlich
Neigung	Rollstuhlnutzer*innen sollen die Wartefläche ohne erhöhten Kraftaufwand befahren können	Die Längs- und Querneigung der Wartefläche darf maximal 2,5% betragen		Erforderlich
Abmessungen	Rollstuhlnutzer*innen können problemlos auf die bzw. von der Busrampe gelangen	Im Bereich der zweiten Bustür ist eine hindernisfreie Bewegungsfläche von 2,5 m x 2,5 m vorzusehen	Bei sehr beengten Platzverhältnissen kann die Bewegungsfläche auf 2 m x 2 m (im Ausnahmefall 1,50 x 1,50) reduziert werden, wenn kein anderer Haltestellenstandort gewählt werden kann	Erforderlich
Durchgangsbreiten	Rollstuhlnutzer*innen können die Haltestelle erreichen bzw. verlassen und die Fahrgastinfos sowie ggf. den Fahrgastunterstand nutzen	Mindestens 90 cm besser 100 cm		Erforderlich
Taktiler Leitstreifen	Der taktile Leitstreifen soll blinde und sehbehinderte Menschen zum Haltestellenmast leiten	Auf Höhe der ersten Tür des haltenden Fahrzeuges ist ein 60 cm bis 90 cm breiter taktiler Streifen quer zum Verlauf des Gehwegs anzuordnen	Die taktilen Bodenelemente müssen aus unterschiedlichen Richtungen gut wahrnehmbar sein (z.B. Noppensteine, Hohlkörper-Bodenindikatoren)	Erforderlich
Fahrfläche				
Beschaffenheit/ Neigung	Die Quer- und Längsneigungen haltender Busse sind zu minimieren	Die Fahrflächen dürfen keine Senkungen, Schlaglöcher oder über das für die Entwässerung erforderliche Maß hinausgehende Neigungen aufweisen		Wünschenswert
Abmessungen	Durch eine optimale Anfahrt ist der Spalt zwischen Fahrzeugboden und Wartefläche zu minimieren			Erforderlich

Haltestellenmast

Position	Der Haltestellenmast soll blinden und sehbehinderten Menschen das Auffinden der ersten Bustür ermöglichen	Der Haltestellenmast ist so zu platzieren, dass er sich auf der Höhe der Fahrzeugfront eines haltenden Busses befindet	Der Haltestellenmast darf nicht beim Einstieg behindern	Erforderlich
Form	Der Haltestellenmast soll von blinden Menschen durch seine Form eindeutig erkannt werden. Alternativ kann auch Brailleschrift am Masten angebracht werden	Es sind einheitliche Mastformen zu verwenden, die sich zudem von anderen Masten im Straßenraum unterscheiden		Wünschenswert
Farbe	Der Haltestellenmast soll im Sinne einer Corporate Identity als Teil des Systems „Bus im Kreis Gütersloh“ erkannt werden	Fortführung des Einsatzes grüner Haltestellenmasten		Erforderlich
Taktile Leitstreifen	Der taktile Leitstreifen soll blinde und sehbehinderte Menschen zum Haltestellenmast leiten	Auf Höhe der ersten Tür des haltenden Fahrzeuges ist ein 60 cm bis 90 cm breiter taktile Streifen quer zum Verlauf des Gehwegs anzuordnen	Die taktilen Bodenelemente sollten aus unterschiedlichen Richtungen gut wahrnehmbar sein (z.B. Noppensteine, Hohlkörper-Bodenindikatoren)	Erforderlich

Haltestellenschild

Schnellbus	Entwicklung der Schnellbushaltestellen als Marke („Branding“)	Sämtliche grün-gelben Schilder an Haltestellen, die von der Produktkategorie „Schnellbus“ angefahren werden, sind durch entsprechende Schilder auszustatten.	Die in Ansätzen vorgenommene Vereinheitlichung in Bezug auf Form und Farbe bei der Neuanschaffung der Schilder ist weiterzuführen	Erforderlich
Sichtbarkeit	Bessere Auffindbarkeit der Haltestellen	Beklebung des „H“-Zeichens mit selbstleuchtender Folie	Das Haltestellenschild soll durch die Reflektion besser erkannt werden	wünschenswert

Fahrgastinformation an den Haltestellen

Lesbarkeit	Die Fahrgastinformationen sollen von allen Fahrgästen gelesen werden können	Die Fahrgastinformationen sind so anzuordnen, dass diese auch von Rollstuhlfahrern gesehen werden können und Lesehilfen von sehbehinderten Fahrgästen benutzt werden können	Vor Aushängen sind keine Sitzgelegenheiten anzuordnen. Bei der Platzierung von Aushängen sind die Beleuchtungsverhältnisse zu berücksichtigen. Ferner müssen sich auch Rollstuhlnutzer*innen vor den Aushängen aufstellen können.	Erforderlich
Sprache	Die Fahrgastinformationen	An Haltestellen, an denen ein verstärktes		Wünschenswert

4. Nahverkehrsplan

	soll auch Menschen mit geringen Deutschkenntnissen verständlich sein	Aufkommen von Fahrgästen ohne oder mit nur geringen Deutschkenntnissen erwartbar ist, sind die relevanten Informationen auch in anderen Sprachen bereitzustellen	
Einheitlicher Umfang und Darstellung der Informationen	Verlässlichkeit für Bürgerinnen und Bürger über bereitstehende Informationen an Haltestellen	Auflistung aller Haltestellen der betroffenen Linie, möglichst auch in grafischer Form, Informationen über Anschlusslinien am Zielort und Erläuterungen der Handhabung von Transportsonderformen (Taxi-Bus, Anrufsammeltaxi etc.)	Wünschenswert

Fahrgastunterstand

Position	Der Fahrgastunterstand soll allen Fahrgästen einen Schutz vor der Witterung bieten	Fahrgastunterstände müssen stufenlos erreicht werden können, sollten sich mindestens 200 cm vom Bordstein befinden und dürfen den Einsatz von Rampen nicht behindern	Erforderlich	
Sitzgelegenheiten	Sitzgelegenheiten sollen den Wartekomfort erhöhen. Zudem sollen Sitzgelegenheiten gehbehinderten Menschen das Warten auf den Bus erleichtern	Sitzgelegenheiten sind witterungsgeschützt anzubringen	Erforderlich	
Gestaltung	Die Sicht zwischen Fahrgästen und Bussen soll gewährleistet sein. Die Fahrgastunterstände müssen auch von blinden und sehbehinderten Menschen gut erkannt werden	Möglichst transparente Gestaltung (Einsicht von mindestens zwei Seiten) Scheiben mit Warnmarkierung für sehbehinderte Menschen. Freischwebende Wände von mehr als 25 cm über dem Boden müssen durch eine Querstange in Bodennähe gesichert werden. Nicht eingefasste Kanten von Seitenscheiben an der Vorderseite müssen kontrastreich markiert werden, damit sie von sehbehinderten	Für sehbehinderte und blinde Menschen sind Fahrgastunterstände sehr hilfreich für die Orientierung. Sie sind daher nach einer einheitlichen Systematik aufzustellen. Im Dunkeln sind vor allem beleuchtete Fahrgastunterstände eine große Orientierungshilfe für sehbehinderte Menschen	Erforderlich

Fahrgästen erkannt werden.

Sonstiges

Erreichbarkeit der Haltestelle	Die Haltestelle muss für Rollstuhl- und Geh- und Kinderwagennutzer*innen stufenlos erreichbar sein. Dennoch muss die Fahrbahnkante von sehbehinderten Menschen wahrgenommen werden können	Es sollten Überquerungsstellen mit einer differenzierten Bordhöhe geschaffen werden. Ist dies nicht möglich, sind Bordsteine an den angrenzenden Übergängen auf 3 cm abzusenken. Die Gehwege sind ausreichend zu dimensionieren und zu befestigen	Die Anforderungen für gehbehinderte und sehbehinderte Menschen widersprechen sich. Wenn möglich sollten daher Überquerungsstellen mit einer differenzierten Bordhöhe geschaffen werden	Erforderlich
Beleuchtung	Die Haltestelle soll aus dem Umfeld gut erkennbar sein und den Fahrgästen auch bei Dunkelheit ein sicheres Betreten ermöglichen	Haltestellen sind nach Möglichkeit in unmittelbarer Nähe von Lichtquellen anzuordnen oder mit eigener Lichtquelle auszustatten		Wünschenswert
Fahrrad-abstellanlage	Fahrräder sollen sicher an der Haltestelle abgeschlossen werden können	Fahrradabstellanlage mit Anschlussmöglichkeit	Empfohlen wird hierzu bei der Ausführungsplanung die Ausstattung gemäß der vom ADFC ausgezeichneten fahrradfreundlichen Abstellanlagen bzw. -produkte zu wählen. Der Kreis Gütersloh erarbeitet in 2017 außerdem einen Planungsleitfaden für Fahrradabstellanlagen mit Modellempfehlungen.	Erforderlich

4. Nahverkehrsplan

4.3 Priorisierung des Haltestellenausbaus

Von den 804 in Bedienung befindlichen Bushaltestellen im Kreis Gütersloh (ohne Stadt Gütersloh) sind 40 nach NVP-Vorgaben vollständig ausgebaut. Anhand der Bedeutung der Haltestellen im Netz, des Fahrgastaufkommens sowie der Lage der Haltestellen zu Einrichtungen oder anderen Strukturen, die der Barrierefreiheit besondere Bedeutung zukommen lassen, ist eine Prioritätenliste für den barrierefreien Ausbau der verbleibenden 764 Haltestellen erarbeitet worden. Außerdem werden Haltestellen, die nicht barrierefrei über einen befestigten Weg erreichbar sind, nicht umgestaltet.

Zur Kategorisierung wurden die Haltestellen in vier Prioritätsstufen anhand von Kriterien eingeordnet. Die Prioritätsstufen und die Kriterien zur Einordnung der Bushaltestellen sind folgende:

Tabelle 83 Kategorisierung der Haltestellen im Kreis Gütersloh

Kategorie	Kriterien	Ausbauhorizont
A	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen mit außergewöhnlich hohen Fahrgastzahlen (über 100 Einsteiger täglich) Hohes bis sehr hohes Fahrgastpotential durch räumliche Lage im beplanten oder unbeplanten Innenbereich Hohes bis sehr hohes Fahrgastpotential durch entsprechende Anzahl der täglichen Halte der die Haltestelle bedienende Linie(n) Mindestens eine Haltestelle je Ortsteil Haltestellen an Schulen Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Seniorenheime und Freizeit- und Kultureinrichtungen 	Kurzfristig (bis 2019)
B	<ul style="list-style-type: none"> Hohe tägliche Einsteigerzahl (51- 100 Einsteiger täglich) Hohes Fahrgastpotential durch räumliche Lage im beplanten oder unbeplanten Innenbereich Hohes Fahrgastpotential durch entsprechende Anzahl der täglichen Halte der die Haltestelle bedienende Linie(n) 	Mittelfristig: (bis 2020)
C	<ul style="list-style-type: none"> Mittelhohe tägliche Einsteigerzahl (10- 50 Einsteiger täglich) mittelhohes Fahrgastpotenzial durch entsprechende Anzahl der täglichen Halte der die Haltestelle bedienenden Linie(n) 	Langfristig: (bis 2021)
D	<ul style="list-style-type: none"> Niedrige tägliche Einsteigerzahl bis keine Einsteiger (weniger als 10 Einsteiger täglich) niedriges Fahrgastpotenzial durch räumliche Lage im Außenbereich und/oder durch nur wenige Halte der 	Ausbau im Bedarfsfall

die Haltestelle bedienenden Linie(n)

Die gesetzlich in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG festgelegte Frist, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, gilt nicht, sofern im NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Diese Ausnahmen bilden die Haltestellen, die der Kategorie D zugeordnet werden.

Alle Haltestellen, die nicht in die Kategorien A bis C fallen, sind nicht oder nur im Bedarfsfall für einen Ausbau vorgesehen. Der Hauptgrund dafür ist die geringe Verkehrsbedeutung der Haltestelle durch eine nur sehr niedrige aktuell feststellbare Einsteigerzahl und -durch die räumliche Lage- auch keinem oder nur sehr bedingt vorhandenem Potenzial nach zukünftig größerem Fahrgastaufkommen. Sollte sich trotz dieser Einschätzung zeigen, dass eine der Kategorie D eingeordnete Haltestelle zukünftig für auf eine barrierefrei gestaltete Haltestelle angewiesene Fahrgäste notwendig werden sollte, tritt der in der v. g. Tabelle aufgeführte Bedarfsfall ein. In diesem Fall kann je nach vorliegenden Mobilitätseinschränkungen auch ein nur teilweiser Ausbau der Haltestelle den Anforderungen nach Barrierefreiheit der betroffenen Fahrgäste entsprechen.

Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG werden Haltestellen als begründete Ausnahmen zum Gebot eines barrierefreien Ausbaus bis 1. Januar 2022 definiert, wenn

- sie der Kategorie D zugeordnet sind,
- ein Ausbau baulich-technisch nicht möglich ist,
- die Haltestelle aus ihrem Erschließungsbereich nicht barrierefrei erreichbar ist,
- wenn ausschließlich Schülerinnen und Schüler einer bestimmten Schule an der Haltestelle einsteigen, das Schulgebäude selbst aber barrierefrei nicht zugänglich ist oder
- Fördermittel zum Ausbau der Haltestelle im ausreichenden Umfang nicht oder erst verspätet gewährt werden.

4. Nahverkehrsplan

4.4 Priorisierung des Haltestellenausbaus in den einzelnen Städten und Gemeinden

Um den Bedarf des Haltestellenausbaus zu ermitteln, wurden die Haltestellen in den einzelnen Städten und Gemeinden unter Anwendung der oben beschriebenen Kriterien bewertet und in die Kategorien zur zeitlichen Umsetzung der Ausbaumaßnahmen „A-kurzfristig“ bis „C-langfristig“ und „D-im Bedarfsfall“ eingeteilt. Zusätzlich wurden die zentralen Haltestellen in den Städten und Gemeinden als Kandidaten zur Einrichtung von Mobilstationen bestimmt (siehe Kapitel 4.5.2).

Tabelle 84 Anzahl der Haltestellen je Kategorie A-C und Stadt/ Gemeinde

Stadt/ Gemeinde	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Gesamt A-C
Borgholzhausen	8	2	9	19
Halle	9	2	14	25
Harsewinkel	8	6	13	27
Herzebrock-Clarholz	5	3	12	20
Langenberg	1	4	3	8
Rheda-Wiedenbrück	12	2	19	33
Rietberg	5	3	19	27
Schloß Holte-Stukenbrock	5	3	25	33
Steinhagen	16	0	18	34
Verl	6	3	18	27
Versmold	10	3	13	26
Werther	7	2	8	17
Gesamt	92	33	171	296

Im Anschluss erfolgte ein Abgleich mit dem Bedarf von Haltestellenausbauten. Dafür wurde ein Abgleich der Daten von Haltestellenerhebungen mit den geforderten Kriterien für Bushaltestellen durchgeführt und auf dessen Basis bestimmt, an welchen Haltestellen noch ein Ausbaubedarf besteht.

Im Kreis Gütersloh gibt es viele Haltestellen, die in einer Richtung den NVP-Vorgaben bereits entsprechen, in der anderen jedoch nicht. Zu beachten ist, dass in den Vorschlägen zur Priorisierung als Zielzustand ein Ausbau beider Fahrrichtungen zugrunde gelegt wurde.

Dieses ist notwendig, damit sensorisch bzw. motorisch eingeschränkte Menschen diese Haltestelle auch vollumfänglich nutzen können. Je nach Einzelfall kann es jedoch auch sinnvoll sein, nur eine Fahrrichtung auszubauen, bspw. wenn die Haltestelle nur in einer Fahrrichtung bedient wird. Dieser Umstand ist je nach Einzelfall vor Ort zu prüfen und zu berücksichtigen.

Die Karten stellen den grundsätzlichen Ausbaubedarf der Haltestellen dar, der sich zur Erfüllung der im NVP geforderten Kriterien ergibt. Nur wenn sämtliche geforderten Kriterien erfüllt sind, ist die Haltestelle in den Karten als „bereits NVP-konform“ gekennzeichnet. Es lässt sich daraus aber nicht der Umfang des nötigen Ausbaus ableiten. Ausbau notwendig kann so z.B. bedeuten, dass die Haltestelle zwar barrierefrei ausgebaut ist, aber dass Fahrradbügel fehlen. Es kann aber auch bedeuten, dass die Bushaltestelle noch nicht barrierefrei ausgebaut ist. In den beigefügten Tabellen wird der Zustand der Bushaltestellen gemessen an den im NVP geforderten Kriterien im Detail beschrieben.

4. Nahverkehrsplan

In den Tabellen sind alle Haltestellen in den jeweiligen Städten und Gemeinden mit der Priorisierung gelistet. Zusätzlich sind die Angaben aus der Bestandserhebung beigefügt und die Bushaltestellen, die zum Ausbau zu einer Mobilstation (siehe Kapitel 4.5.2) vorgesehen sind, gekennzeichnet. Zusätzlich ist zu erkennen, ob eine Bushaltestelle eine Schulhaltestelle, eine Haltestelle im Regelverkehr oder eine Haltestelle ausschließlich für den Schulverkehr ist. Die Bushaltestellen der Kategorie „D- Ausbau im Bedarfsfall“ sind jeweils in der Karte dargestellt, aber da in der Regel kein Ausbau vorgesehen ist, wurde auf eine Darstellung der vorgenommenen Bestandsaufnahmen an diesen Haltestellen verzichtet.

Die nachfolgenden Karten und Tabellen je Gemeinde sind das Ergebnis der Priorisierung des Haltestellenumbaus. Die Übersichtskarten zeigen die Bewertung der einzelnen Stationen, in den Tabellen kann die Bewertung der einzelnen Haltestellen nachvollzogen werden.

Der Kreis Gütersloh hat ein Haltestellenkataster erstellen lassen, das kreisweit die Ausstattung der Haltestellen inventarisiert sowie zusätzliche Informationen wie bspw. Fahrgastaufkommen und Lage enthält und den Städten/Gemeinden als Planungs- und Entscheidungshilfe zur Verfügung gestellt wird. Das Kataster bildet die Grundlage für die Ist-Analyse in den folgenden Tabellen.

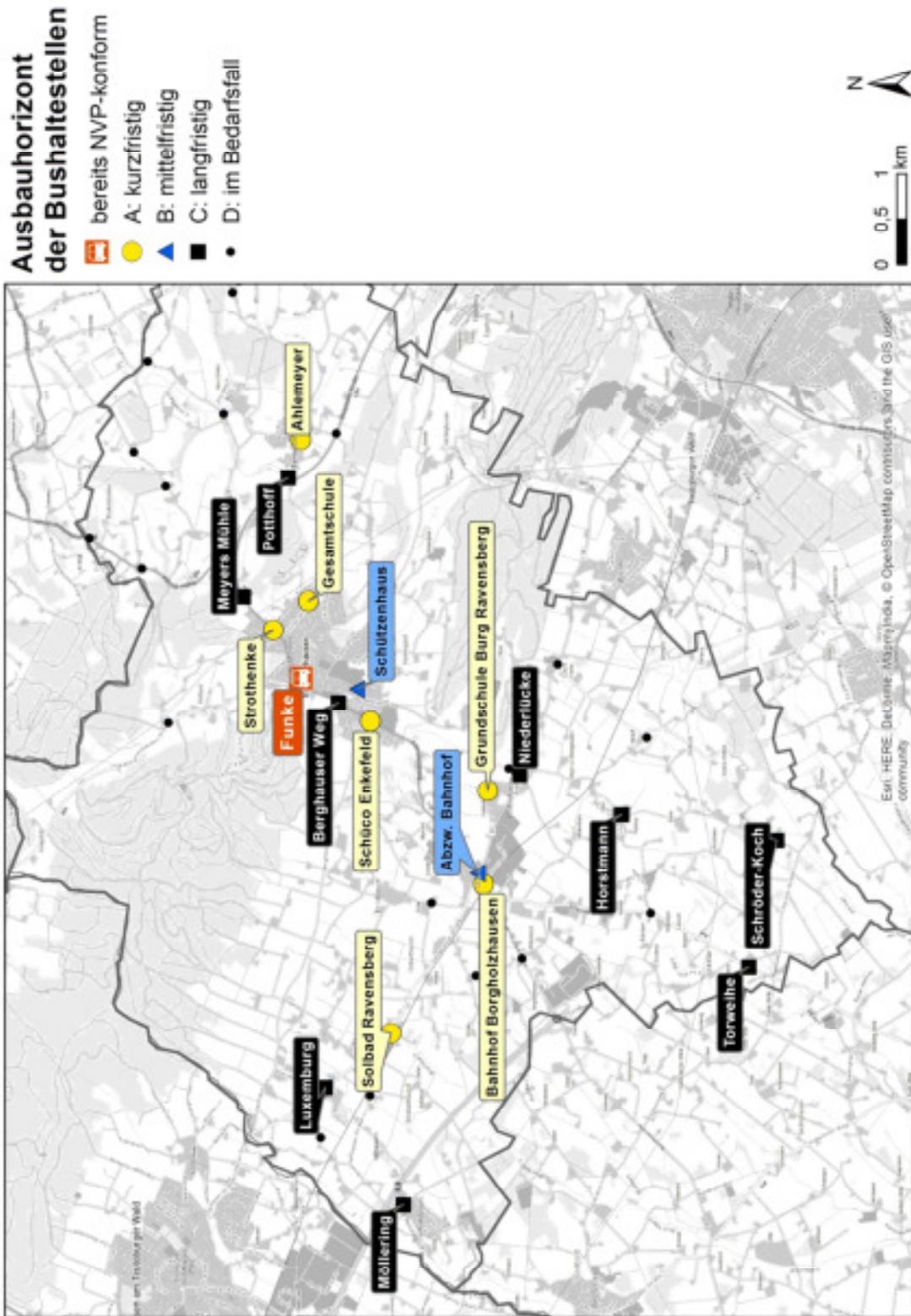


Abbildung 91 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Borgholzhausen

Tabelle 85 Ist-Analyse der Haltestellen in Borgholzhausen

Haltestelle	Kategorie (A-C)	Fahrgast- unterstand	Taktiler Leitstreifen	Erhöhter Bordstein (16 cm oder höher)	Barrierefreier Zugang mit Fußweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheiten	Bedienung durch	Ausbau abgeschlossen?
Solbad Ravensberg	A	ja	nein	nein	nein	ja	ja	Schulverkehr	nein
Ahlemeyer	A	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Bahnhof Borgholzhausen	A	ja	nein	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Funke	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Gesamtschule	A	ja	nein	ja	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Grundschule Burg Ravensberg	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulhaltestelle	nein
Schüco Enkefeld	A	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Strothenke	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	Nein (Wartehaus fehlt in einer Richtung)
Abzw. Bahnhof	B	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
Schützenhaus	B	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Horstmann	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulverkehr	nein
Luxemburg	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulverkehr	nein
Möllering	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
Niederlücke	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulverkehr	nein
Schröder-Koch	C	ja	nein	nein	nein	ja	ja	Schulverkehr	nein
Torweihe	C	ja	nein	nein	nein	ja	ja	Schulverkehr	nein
Berghauser Weg	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Meyers Mühle	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Potthoff	C	ja	nein	nein	nein	ja	ja	Regelverkehr	nein

**Ausbauhorizont
der Bushaltestellen**

-  bereits NVP-konform
-  A: kurzfristig
-  B: mittelfristig
-  C: langfristig
-  D: im Bedarfsfall

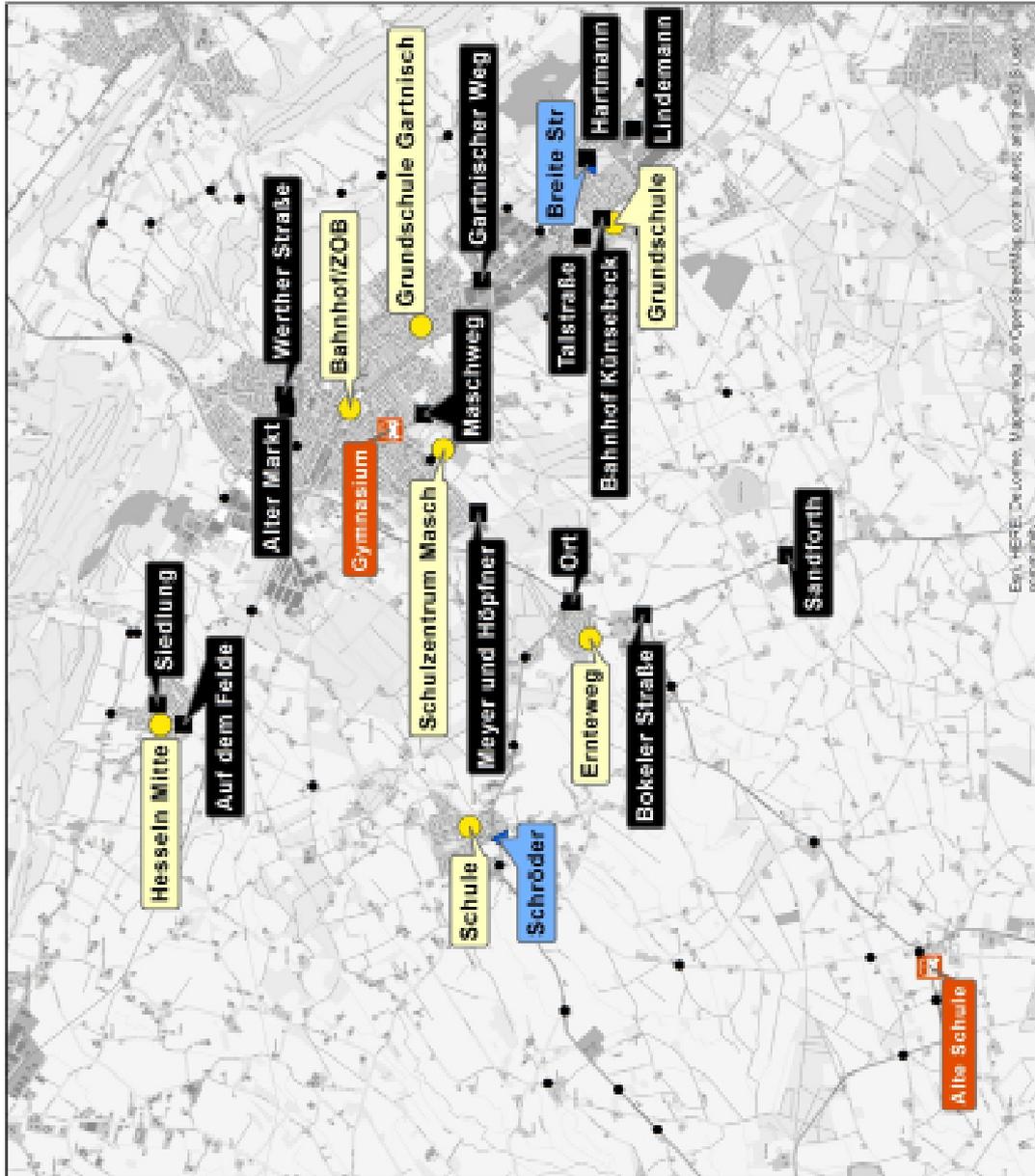


Abbildung 92 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Halle

Tabelle 86 Ist-Analyse der Haltestellen in Halle

Haltestelle	Kategorie (A-C)	Fahrgast- unterstand	Taktiler Leitstreifen	Erhöhter Bordstein (16 cm oder höher)	Barrierefreier Zugang mit Fußweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheiten	Bedienung durch	Ausbau abgeschlossen?
Alte Schule	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Schulverkehr	ja
Bahnhof/ZOB	A	ja	nein	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Ernteweg	A	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
Grundschule	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulverkehr	nein
Grundschule Gartnisch	A	ja	nein	nein	ja	nein	nein	Schulverkehr	nein
Gymnasium	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Hesseln Mitte	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulverkehr	nein
Schule	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulverkehr	nein
Schulzentrum Masch	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulverkehr	nein
Breite Str	B	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulverkehr	nein
Schröder	B	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Alter Markt	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulverkehr	nein
Auf dem Felde	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulverkehr	nein
Bahnhof Künsebeck	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulverkehr	nein
Bokeler Straße	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Gartnischer Weg	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Hartmann	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Lindemann	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Maschweg	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein (Ausbau nur einseitig)
Meyer und Höpfner	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Ort	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Sandforth	C	ja	nein	nein	nein	nein	ja	Regelverkehr	nein
Siedlung	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulverkehr	nein
Talstraße	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulverkehr	nein
Werther Straße	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 87 Ist-Analyse der Haltestellen in Harsewinkel

Haltestelle	Kategorie (A-C)	Fahrgast- unterstand	Taktiler Leitstreifen	Erhöhter Bordstein (16 cm oder höher)	Barrierefreier Zugang mit Fußweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheiten	Bedienung durch	Ausbau abgeschlossen?
Bahnhof Marienfeld	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Claas	A	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Kolpingsstraße	A	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Nordstr.	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Theo-Claas-Damm	A	ja	ja	ja	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein (Ausbau einstufig)
Heilmathaus	A	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Schulverkehr	nein
Marienschule	A	nein	ja	ja	ja	nein	nein	Schulverkehr	nein
Rathaus	A	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulverkehr	nein
Zentrum	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Farwickstr	B	ja	nein	nein	nein	nein	nein	Regelverkehr	nein
Stroer	B	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Von-Galen-Str	B	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Wadenhardstraße	B	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Schwarzer Weg	B	ja	nein	nein	ja	ja	nein	Schulverkehr	nein
Flughafen Gütersloh	C	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Regelverkehr	nein
Abt-Bernhard- Straße	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Bessmann	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein (Ausbau einstufig)
Boomberge	C	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Regelverkehr	nein
Deutsches Haus	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Drepper	C	ja	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Haus Bergmann	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Johanneschule	C	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Schulverkehr	nein
Paulusstraße	C	nein	nein	nein	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
Rüschhoff	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Bussemaustr.	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
Im Westfeld	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulverkehr	nein
Zum Kamp	C	ja	ja	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein

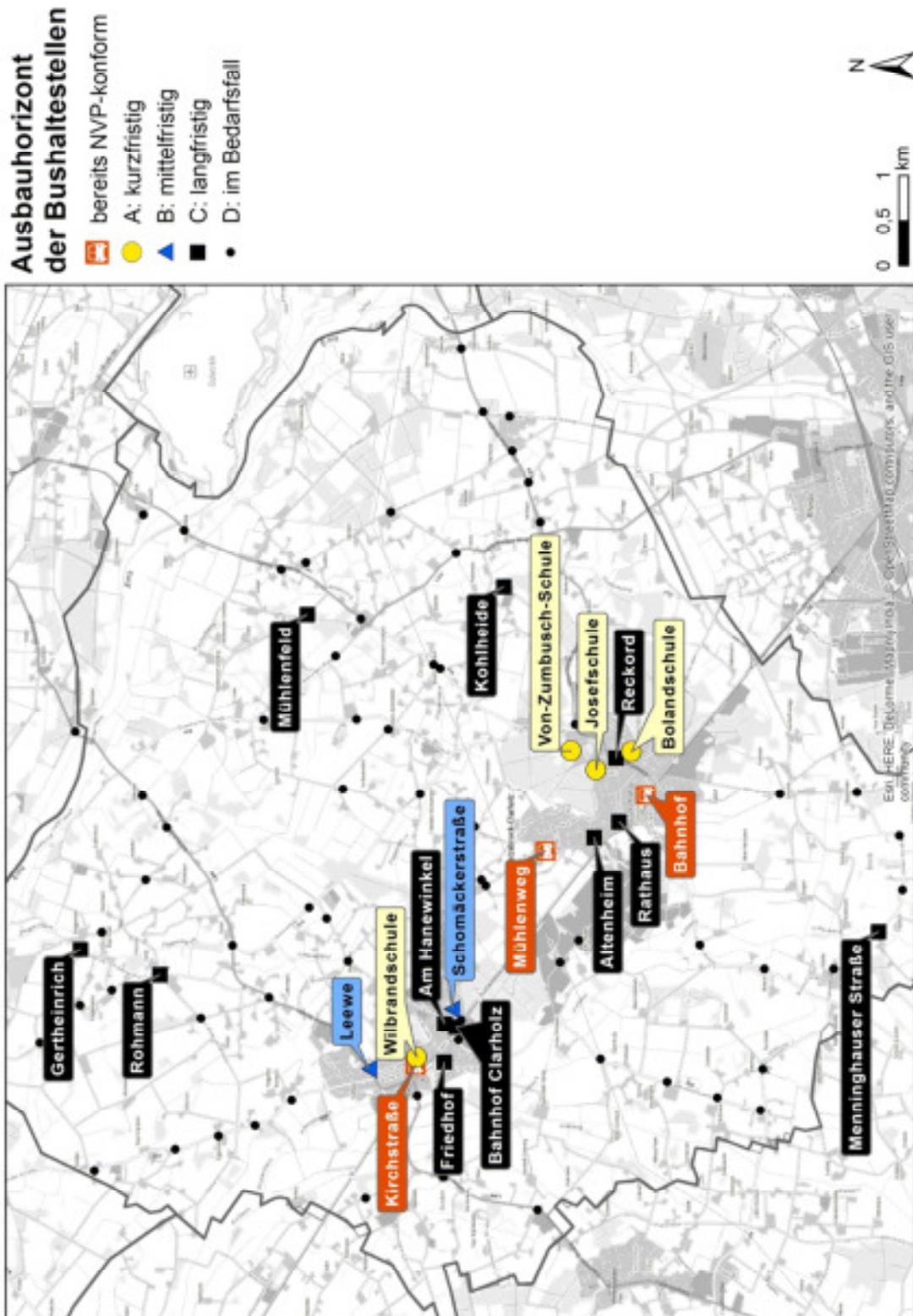


Abbildung 94 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Herzebrock-Clarholz

4. Nahverkehrsplan

Tabelle 88 Ist-Analyse der Haltestellen in Herzebrock-Clarholz

Haltestelle	Kategorie (A-C)	Fahrgast- unterstand	Taktiler Leitstreifen	Erhöhter Bordstein (16 cm oder höher)	Barrierefreier Zugang mit Fußweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheiten	Bedienung durch	Ausbau abgeschlossen?
Bahnhof Herzebrock	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Bolandschule	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulhaltestelle	nein
Josefschule	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulhaltestelle	nein
Von-Zumbusch- Schule	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulhaltestelle	nein
Wilbrandschule	A	nein	ja	ja	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Leewe	B	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein (Ausbau nur einseitig)
Mühlenweg	B	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Schomäckerstraße	B	ja	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Altenheim	C	ja	ja	ja	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein (Ausbau nur einseitig)
Am Hanewinkel	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein (Ausbau nur einseitig)
Bahnhof Clarholz	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Friedhof	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Gertheinrich	C	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Regelverkehr	nein
Kirchstraße	C	nein	ja	ja	ja	nein	nein	Regelverkehr	ja
Kohlheide	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
Menninghauser Straße	C	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Schulverkehr	nein
Mühlenfeld	C	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Schulverkehr	nein
Rathaus	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulverkehr	nein
Reckord	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Rohmann	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein

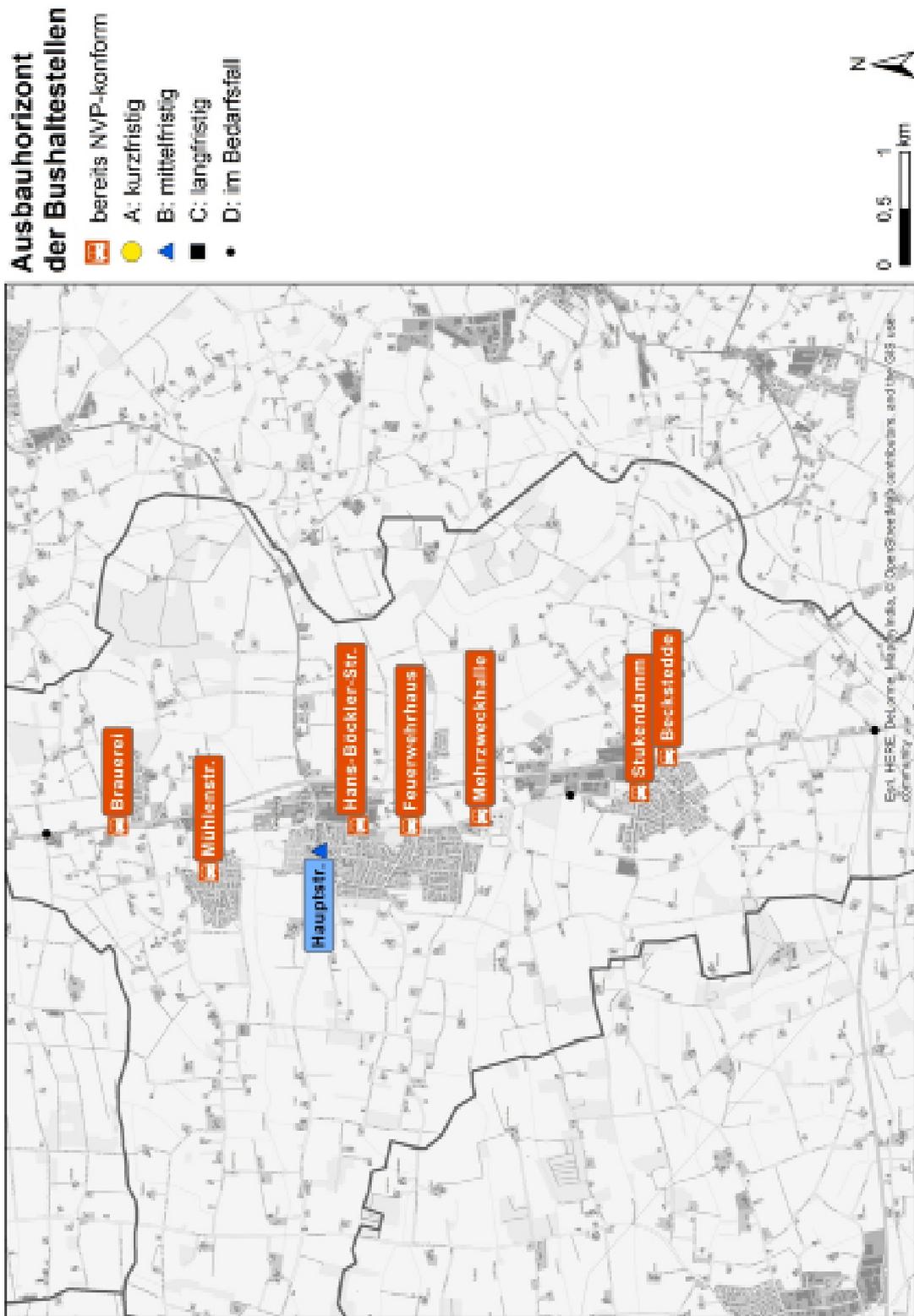


Abbildung 95 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Langenberg

Tabelle 89 Ist-Analyse der Haltestellen in Langenberg

Haltestelle	Kategorie (A-C)	Fahrgast- unterstand	Taktiler Leitstreifen	Erhöhter Bordstein (16 cm oder höher)	Barrierefreier Zugang mit Fußweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheiten	Bedienung durch	Ausbau abgeschlossen?
Mehrzweckhalle	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Mühlenstraße	B	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Hauptstraße	B	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Feuerwehrhaus	B	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Stukendamm	B	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Brauerei	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Hans-Böckler-Str.	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Beckstedde	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja

4. Nahverkehrsplan

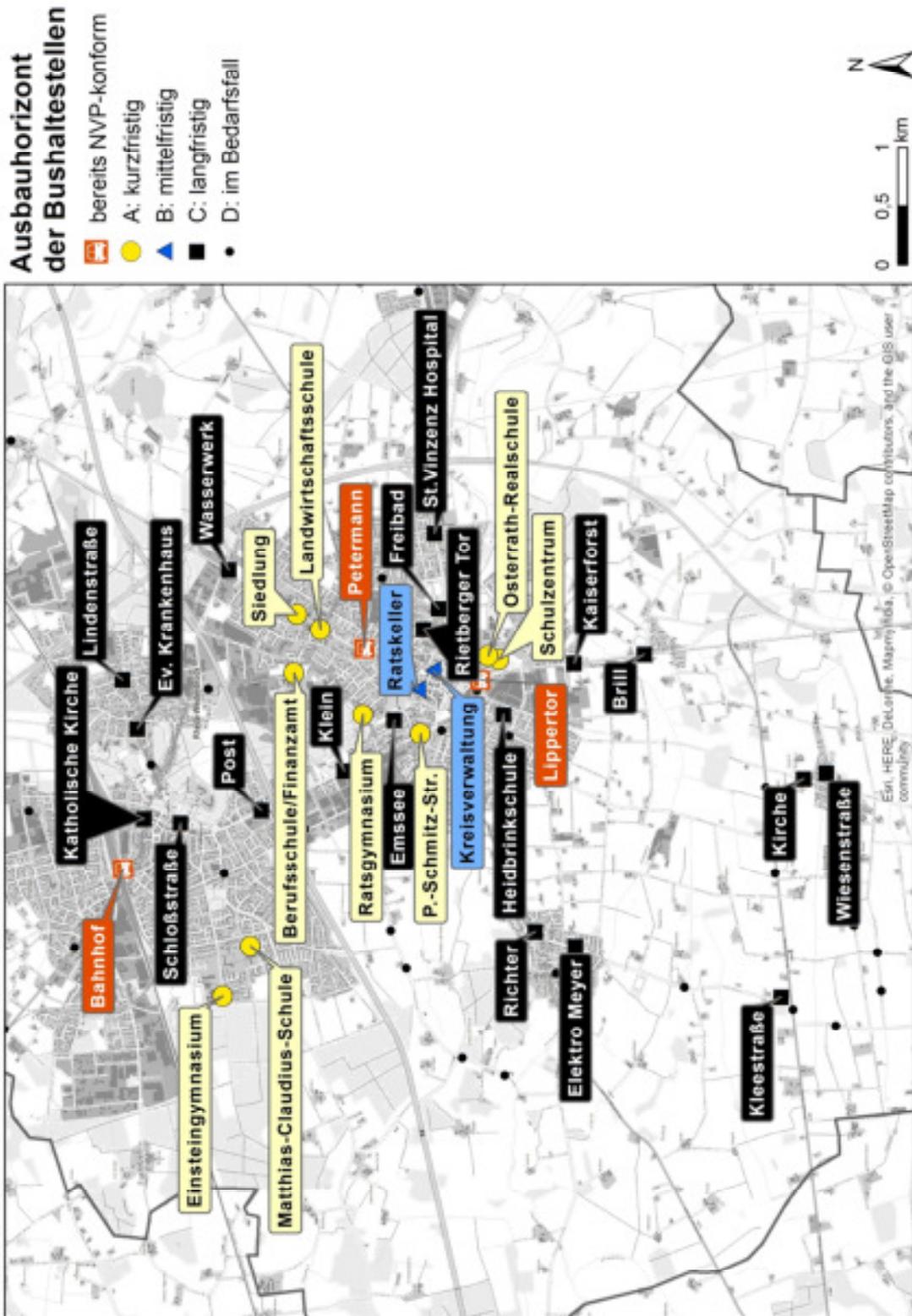


Abbildung 96 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Rheda-Wiedenbrück

Haltestelle	Kategorie (A-C)	Fahrgast- unterstand	Taktiler Leitstreifen	Erhöhter Bordstein (16 cm oder höher)	Barrierefreier Zugang mit Fußweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheiten	Bedienung durch	Ausbau abgeschlossen?
Bahnhof	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Berufsschule/ Finanzamt	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Einsteingymnasium	A							Schulhaltestelle	nein
Landwirtschafts-schule	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Lippertor	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Matthias-Claudius- Schule	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulhaltestelle	nein
Osterrath-Realschule	A	ja	nein	nein		nein	ja	Schulhaltestelle	nein
P.-Schmitz-Str.	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Petermann	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Ratsgymnasium	A	ja	ja	nein	ja	nein	ja	Schulhaltestelle	nein
Schulzentrum	A	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Schulhaltestelle	nein
Siedlung	A	ja	ja	ja	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Kreisverwaltung	B	nein	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Ratskeller	B	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
(Gaststätte) Klein	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Brill	C	nein	nein	nein		nein	nein	Regelverkehr	nein
Elektro Meyer	C	ja	nein	ja	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
Emssee	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulverkehr	nein
Ev. Krankenhaus	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Freibad	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Heidbrinkschule	C	nein	nein	ja	ja	nein	nein	Schulhaltestelle	nein
Kaiserforst	C	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Regelverkehr	nein
Katholische Kirche	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Kirche	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulverkehr	nein
Kleestraße	C	ja	nein	nein	nein	nein	ja	Schulverkehr	nein
Lindenstraße	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Post	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Richter	C	ja	nein	nein	ja	nein	nein	Schulverkehr	nein
Rietberger Tor	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Schloßstraße	C	ja	ja	ja	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
St.Vinzenz Hospital	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Wasserwerk	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
Wiesenstraße	C	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Schulverkehr	nein

Tabelle 90 Ist- Analyse der Haltestellen in Rheda-Wiedenbrück

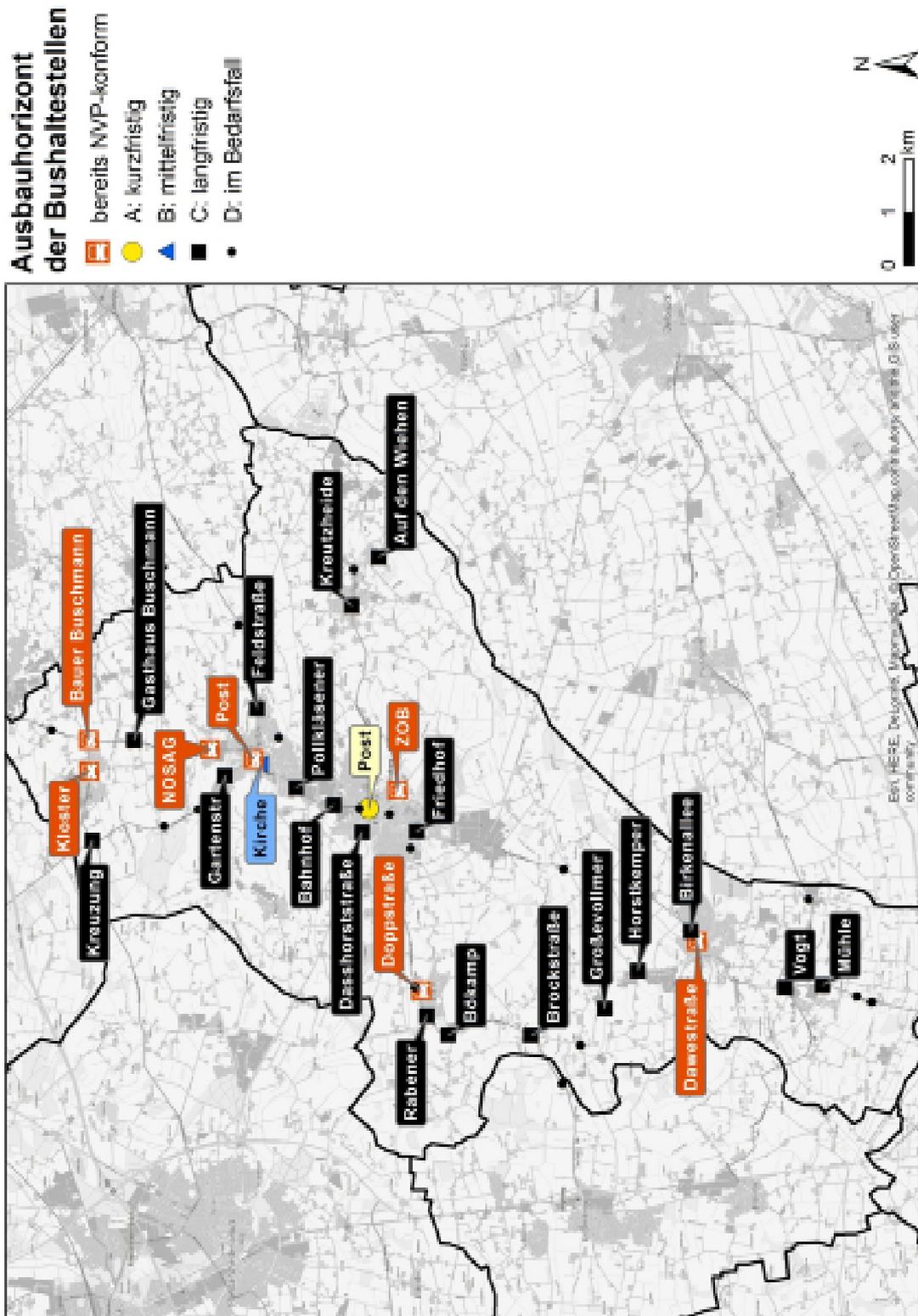


Abbildung 97 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Rietberg

Haltestelle	Kategorie (A-C)	Fahrgast- unterstand	Taktiler Leitstreifen	Erhöhter Bordstein (16 cm oder höher)	Barrierefreier Zugang mit Fußweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheiten	Bedienung durch	Ausbau abgeschlossen?
Dawestraße	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Kloster	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Post Neuenkirchen	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Post Rietberg	A	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
ZOB	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Doppstraße	B	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Schulverkehr	ja
Kirche	B	ja	ja	ja	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
NOSAG	B	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Auf den Wiehen	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulverkehr	nein
Bahnhof	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Bauer Buschmann	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Birkenallee	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein (nur einseitig Ausgebaut)
Bökamp	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
Brockstraße	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulverkehr	nein
Dasshorststraße	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Feldstraße	C	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Schulverkehr	nein
Friedhof	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Gartenstr	C	ja	ja	nein	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
Gasthaus Buschmann	C	ja	ja	nein	ja	ja	ja	Schulverkehr	nein
Großvollmer	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
Horstkemper	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulverkehr	nein
Kreutzheide	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulverkehr	nein
Kreuzung	C	ja	ja	nein	nein	nein	ja	Regelverkehr	nein
Mühle	C	ja	ja	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Polkläsener	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein (nur einseitig Leitstreifen und Erhöhung)
Rabener	C	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Schulverkehr	nein
Vogt	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein (nur einseitig Ausgebaut)

Tabelle 91 Ist-Analyse der Haltestellen in Rietberg

**Ausbauhorizont
der Bushaltestellen**

-  bereits NVP-konform
-  A: kurzfristig
-  B: mittelfristig
-  C: langfristig
-  D: im Bedarfsfall

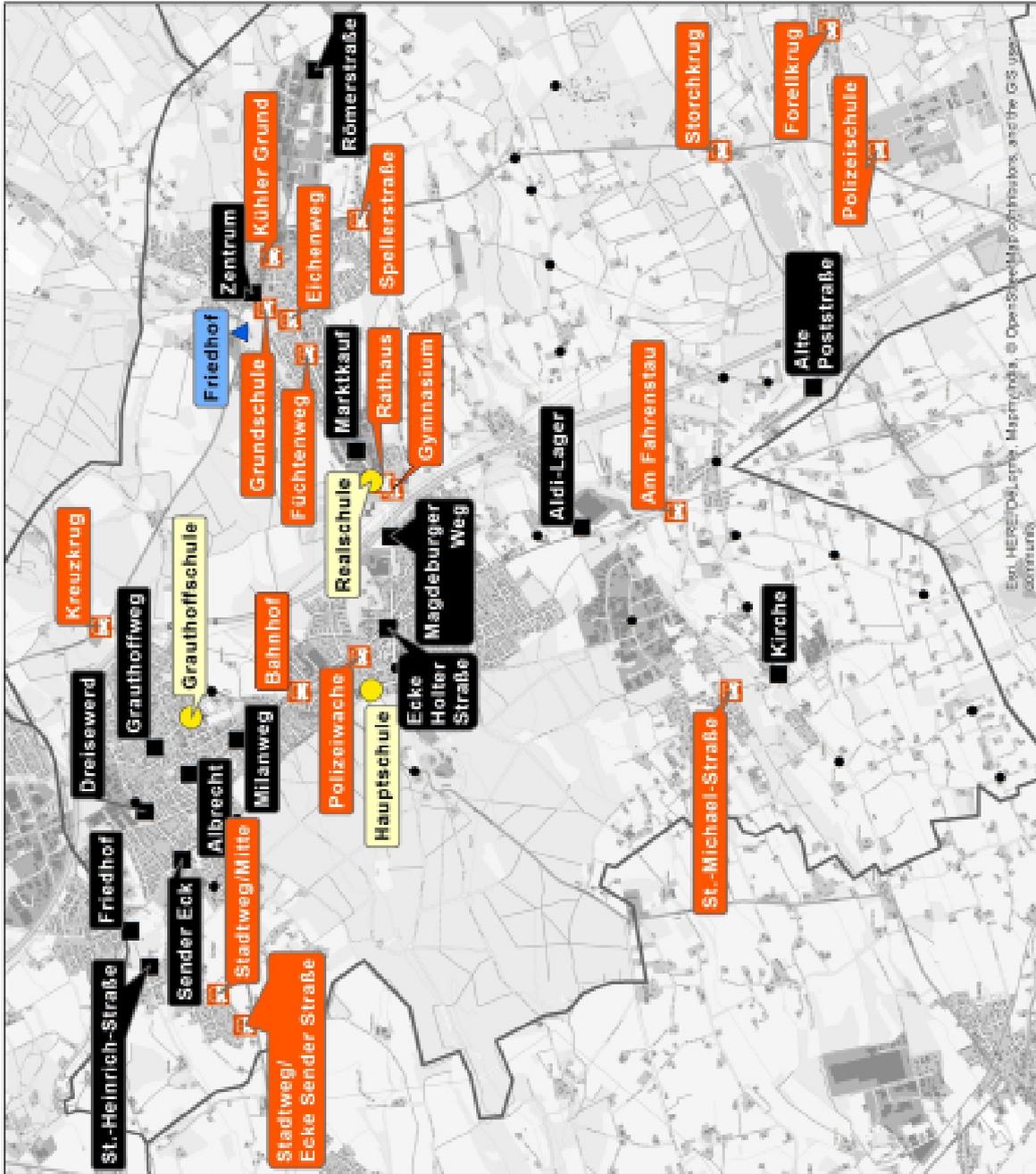


Abbildung 98 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Schloß-Holte-Stukenbrock

Tabelle 92 Ist- Analyse der Haltestellen in Schloß-Holte-Stukenbrock

Haltestelle	Kategorie (A-C)	Fahrgast- unterstand	Taktiler Leitstreifen	Erhöhter Bordstein (16 cm oder höher)	Barrierefreier Zugang mit Fußweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheiten	Bedienung durch	Ausbau abgeschlossen?
Bahnhof	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Grauthoffschule	A	nein	nein	nein	ja	ja	nein	Schulhaltestelle	nein
Gymnasium	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Schulhaltestelle	ja
Hauptschule	A	ja	nein	nein	ja	ja	nein	Schulhaltestelle	nein (wird 2018 ausgebaut)
Realschule	A	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulhaltestelle	nein (wird 2018 ausgebaut)
Friedhof Stukenbrock	B	ja	ja	ja	Ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Kühler Grund	B	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Spellerstraße	B	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Albrecht	C	nein	ja	ja	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Aldi Lager	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein (Ausbau nur einseitig)
Alte Poststraße	C	ja (einseitig)	nein	nein	nein	nein	nein	Schulverkehr	nein
Am Fahrenstau	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Dreisewerd	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Ecke Holter Straße	C	nein	nein	ja	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Eichenweg	C	ja (einseitig)	ja	ja	ja	Ja (einseitig)	ja	Regelverkehr	ja
Forellkrug	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Friedhof Sende	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Füchtenweg	C	ja (einseitig)	ja	ja	ja	ja (einseitig)	ja	Regelverkehr	ja
Grauthoffweg	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulverkehr	nein
Grundschule	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Kirche	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Kreuzkrug	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	Ja
Magdeburger Weg	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Marktkauf	C	nein	ja	ja	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Milanweg	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Polizeischule	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Polizeiwache	C	ja (einseitig)	ja	ja	ja	ja (einseitig)	ja	Regelverkehr	ja
Rathaus	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Römerstraße	C	ja	ja	ja	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein (Ausbau 2017)
Sender Eck	C	ja	ja	ja	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein (Ausbau 2017)
St.-Heinrich-Straße	C	ja (einseitig)	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
St.-Michael-Straße	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Stadtweg/ Sender Straße	C	ja	ja	ja	ja	ja (einseitig)	ja	Regelverkehr	ja
Stadtweg/Mitte	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Storchkrug	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Zentrum	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein (wird 2018 ausgebaut)

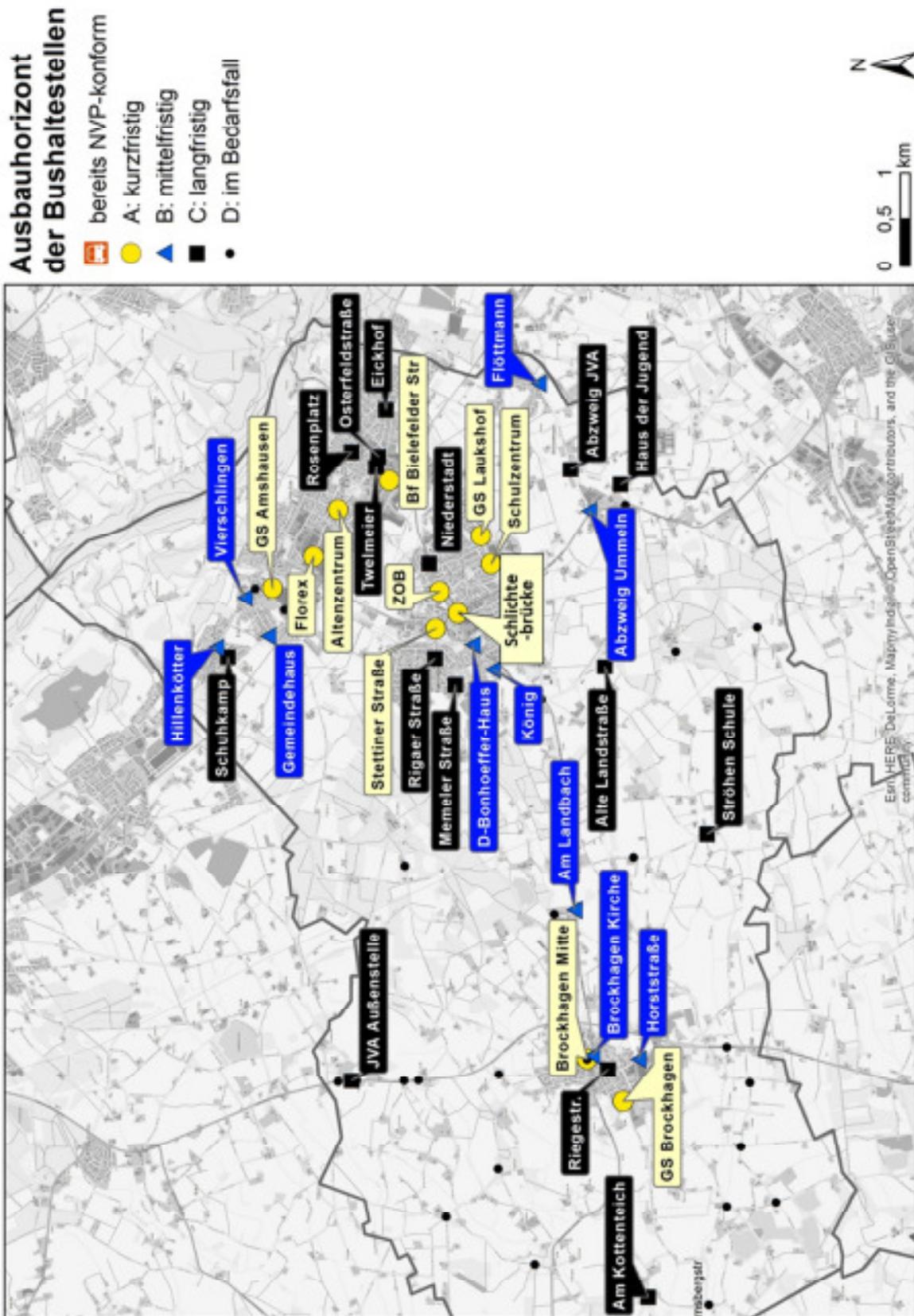


Abbildung 99 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Steinhausen

Tabelle 93 Ist- Analyse der Haltestellen in Steinhagen

Haltestelle	Kategorie (A-C)	Fahrgast- unterstand	Tafel- Leitstreifen	Erhaltener Bordstein (1/6 cm oder höher)	Barrierefreier Zugang mit Fußweg	Fahrrad- ständer	Sitzplatzgeheimen	Bedienung durch Regelverkehr	Ausbau abgeschlossen?
Altenestrum	A	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Schlüchlerbühde (ehem. Am Markt)	A	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Bahnhof Bleichfelder Str.	A	nein	ja	ja	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Brochlagen Mitte	A	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Elberg	A	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Grundschule Amschause	A	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulhaltestelle	nein
Grundschule Brochlagen	A	ja	nein	nein	nein	ja	ja	Schulhaltestelle	nein
Grundschule Lautkefel	A	ja	nein	nein	ja	nein	nein	Schulhaltestelle	nein
Schulzentrum	A	ja	nein	nein	nein	nein	ja	Schulhaltestelle	nein
Seertaler Straße	A	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
ZOB	A	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Abzweig Ummeln	B	ja	nein	nein	nein	nein	ja	Regelverkehr	nein
Am Landbach	B	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Brochlagen Kirche	B	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
D-Bechseffer-Haus	B	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Elötman	B	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Gemeindehaus	B	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Schulverkehr	nein
Hilfenötter	B	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Horsstraße	B	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
König	B	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Vierschlagen	B	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Abzweig IVA	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Abzweig Ströhen	C	ja	nein	nein	nein	ja	ja	Regelverkehr	nein
Alte Landstraße	C	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Schulverkehr	nein
Am Kolonnenich	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
Eichhof	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
Haus der Jugend	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
JVA Außenstelle	C	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Regelverkehr	nein
Messeler Straße	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Niederstadt	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Osterfeldstraße	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Riepsitz	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Riggen Straße	C	ja	ja	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Revenplatz	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
Schulcamp	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Schulverkehr	nein
Stöhen Schule	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulverkehr	nein
Tweilmeier	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein

4. Nahverkehrsplan

Ausbauhorizont der Bushaltestellen

-  bereits NVP-konform
-  A: kurzfristig
-  B: mittelfristig
-  C: langfristig
-  D: im Bedarfsfall



Abbildung 100 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in Verl

Haltestelle	Kategorie (A-C)	Fahrgast- unterstand	Taktiler Leitstreifen	Erhöhter Bordstein (16 cm oder höher)	Barrierefreier Zugang mit Fußweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheiten	Bedienung durch	Ausbau abgeschlossen?
Bahnhof	A	ja	nein	nein	nein	nein	ja	Regelverkehr	nein
Blaue Grotte	A	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Bühlbuschschule	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Katholische Grundschule	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulhaltestelle	nein
Schulzentrum	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
St-Georg-Schule	A	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Helfgerd	B	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Kirchstraße	B	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Post	B	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Ahlers	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Bahnhof	C	ja	ja	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Beiwinkel	C	ja	ja	nein	nein	ja	ja	Regelverkehr	nein
Berensweg	C	ja	nein	nein	nein	ja	ja	Regelverkehr	nein
Bischoff	C	ja	ja	nein	nein	ja	ja	Schulverkehr	nein
Bleiweg	C	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	Schulverkehr	k
Böwingloh	C	ja	ja	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Eichendorffstraße	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Heitmeier	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Helfberend	C	ja	ja	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Kraxweg	C	ja	nein	nein	nein	nein	ja	Schulverkehr	nein
Marienstraße	C	ja	nein	nein	nein	ja	ja	Regelverkehr	nein
Pagenkemper	C	ja	ja	nein	ja	ja	ja	Schulverkehr	nein
Siedlung	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Sielhorst	C	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Tönskrug	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Trakehner Straße	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Westfalenweg	C	ja	nein	nein	nein	nein	ja	Schulverkehr	nein

Tabelle 94 Ist- Analyse der Haltestellen in Verl

4. Nahverkehrsplan

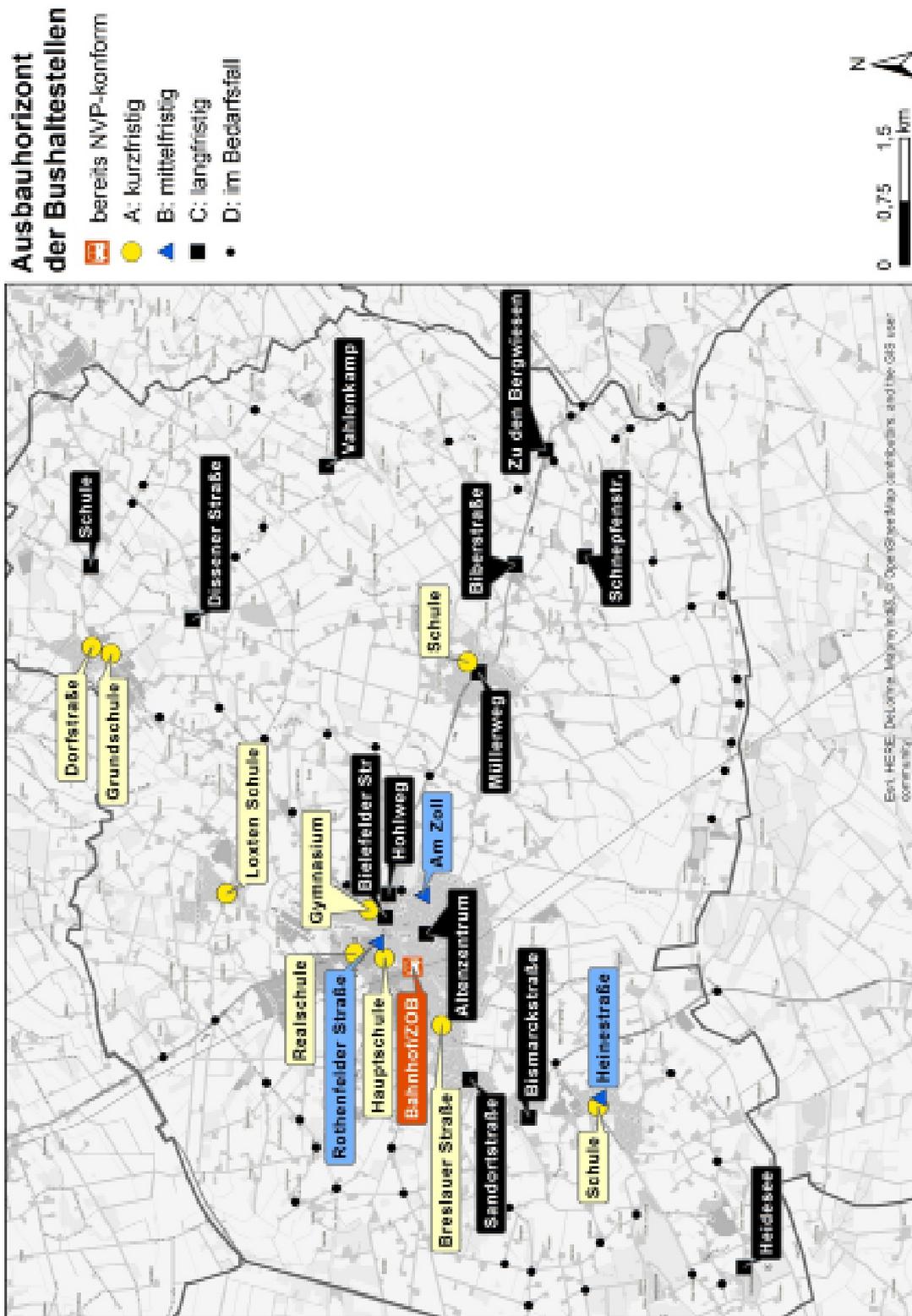


Abbildung 101 AusbauhORIZONT der Bushaltestellen in Versmold

Tabelle 95 Ist- Analyse der Haltestellen in Vermold

Haltestelle	Kategorie (A-C)	Fahrgast- unterstand	Taktiler Leitstreifen	Erhöhter Bordstein (16 cm oder höher)	Barrierefreier Zugang mit Fußweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheiten	Bedienung durch	Ausbau abgeschlossen?
Bahnhof/ZOB	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	ja
Breslauer Straße	A	nein	nein	ja	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Dorfstraße	A	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Grundschule	A	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	Schulhaltestelle	nein
Gymnasium	A	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Schulhaltestelle	nein
Hauptschule	A	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Schulhaltestelle	nein
Loxten Schule	A	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Schulhaltestelle	nein
Realschule	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulhaltestelle	nein
Schule Peckeloh	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Schulhaltestelle	nein
Schule Oesterweg	A	ja	nein	nein	nein	nein	nein	Schulhaltestelle	nein
Am Zoll	B	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Heinestraße	B	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Rothenfelder Straße	B	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Altenzentrum	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Biberstraße	C	nein	nein	nein	ja	nein		Regelverkehr	nein
Bielefelder Straße	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Bismarckstraße	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Dissener Straße	C	ja	nein	nein	ja	nein	ja	Regelverkehr	nein
Heidensee	C	ja	nein	nein	nein	nein	nein	Schulverkehr	nein
Hohlweg	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Müllerweg	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Sandortstraße	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Schnepfenstr.	C	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	Schulverkehr	nein
Schule	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Vahlenkamp	C	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	Schulverkehr	nein
Zu den Bergwiesen	C	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein

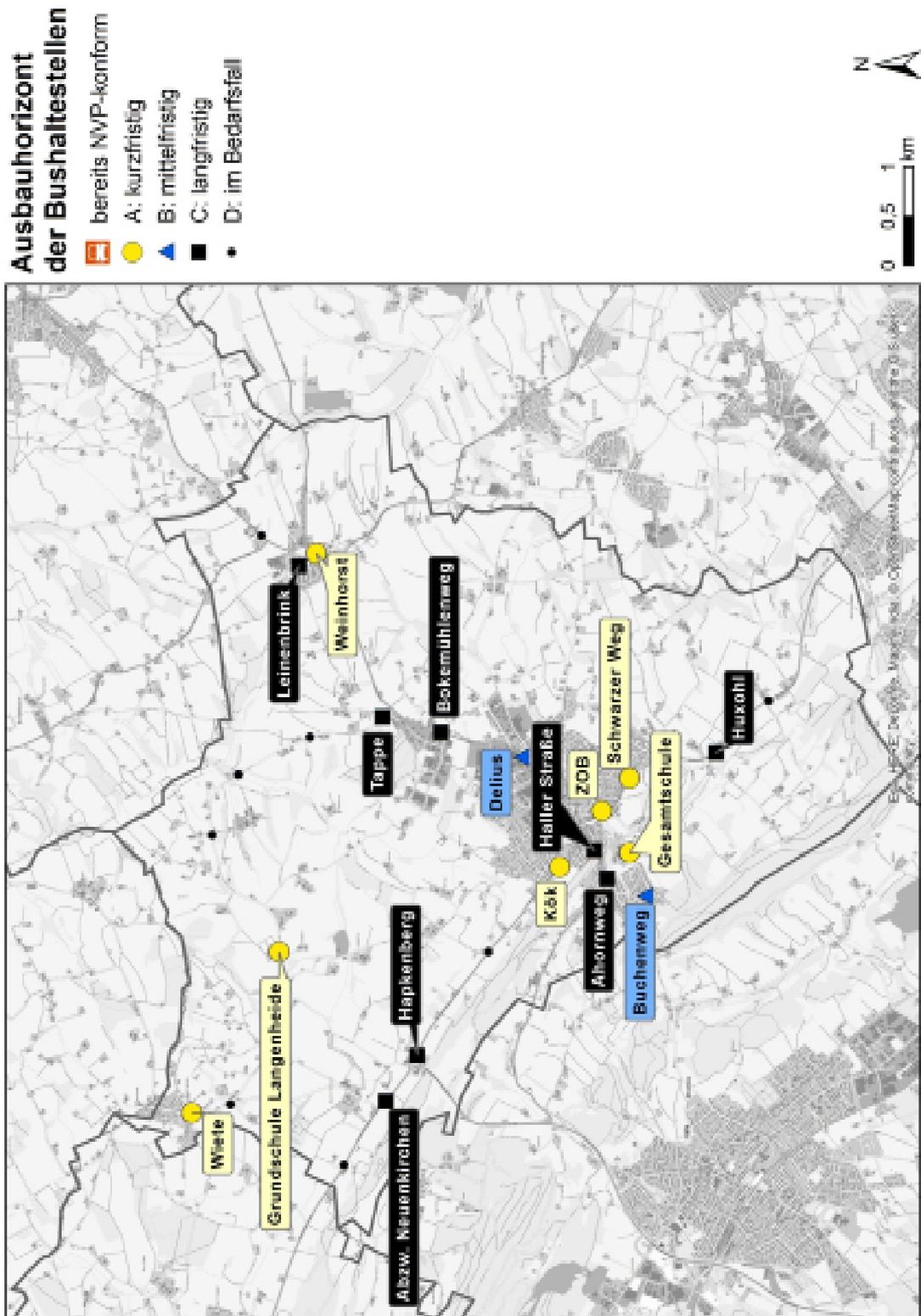


Abbildung 102 AusbauhORIZONT der Bushaltestellen in Werther

Tabelle 96 Ist- Analyse der Haltestellen in Werther

Haltestelle	Kategorie (A-C)	Fahrgast- unterstand	Taktiler Leitstreifen	Erhöhter Bordstein (16 cm oder höher)	Barrierefreier Zugang mit Fußweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheiten	Bedienung durch	Ausbau abgeschlossen?
Gesamtschule	A	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Grundschule Langenheide	A	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Kök	A	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Schwarzer Weg	A	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Weinhorst	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Wiete	A	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
ZOB	A	nein	nein	nein	ja	ja	nein	Regelverkehr	nein
Buchenweg	B	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Delius	B	ja	nein	nein	ja	ja	ja	Regelverkehr	nein
Abzw. Neuenkirchen	C	ja	nein	nein	nein	nein	ja	Regelverkehr	nein
Ahornweg	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Bokemühlenweg	C	ja	nein	nein	ja	ja	nein	Regelverkehr	nein
Haller Straße	C	nein	nein	nein	ja	nein	nein	Regelverkehr	nein
Hapkenberg	C	ja	nein	nein	nein	ja	ja	Regelverkehr	nein
Huxohl	C	ja	nein	nein	nein	ja	ja	Regelverkehr	nein
Leinenbrink	C	ja	nein	nein	ja	ja	nein	Regelverkehr	nein
Tappe	C	ja	nein	nein	ja	ja	nein	Regelverkehr	nein

4. Nahverkehrsplan

4.5 Verkehrsschnittstellen, Intermodalität

4.5.1 Verknüpfungspunkte mit dem SPNV

Verknüpfungen der Buslinien mit dem SPNV sind sinnvoll und erwünscht, um Reisenden möglichst komfortable Reiseketten vom Start- zum Zielpunkt anbieten zu können und keine aus Landessicht unerwünschten Parallelverkehr aufbauen zu müssen. Haltestellen mit direkten Verknüpfungsfunktionen zwischen straßengebundenem ÖPNV und SPNV sowie mit entsprechend kurzen Wegen zwischen den Verkehrsmitteln befinden sich bereits an vielen Bahnstationen im Kreis Gütersloh (siehe Tabelle 97). Eine Busbedienung an den meisten Bahnstationen ist anzustreben.

Tabelle 97 Verknüpfungspunkte Straßengebundener ÖPNV und SPNV

Bahnhof (Bahnlinie)	zugehörige Bushaltestelle	Buslinien
Borgholzhausen (RB 75)	Bahnhof Borgholzhausen	90, 190
Clarholz (RB 67)	Bahnhof Clarholz	72, 74
Gütersloh (RB 67, RE 6, RB 69)	Gütersloh ZOB	Stadtbus GT 43, 71, 71SB, 73, 74, 77, 79, 85. 87. 94, 95
Halle (RB 75)	Bahnhof/ZOB	43, 88, 89, 61
Herzebrock (RB 67)	Bahnhof	72, 74
Rheda-Wiedenbrück (RB67)	Bahnhof Rheda	70, 76, 78, 79
Schloß Holte (RB74)	Bahnhof	47, 83, 84, 84.1, 85
Steinhagen, Bielefelder Straße (RB75)	Bahnhof Bielefelder Str	48, 88

Status quo barrierefreier Umstieg Bus/Bahn

Bei folgenden Bushaltestellen ist bereits ein stufenfreier Übergang vom Bus zur Bahn möglich:

- Bahnhof Borgholzhausen
- Gütersloh ZOB
- Halle Bahnhof/ZOB
- Herzebrock Bahnhof
- Schloß Holte Bahnhof
- Bahnhof Rheda
- Steinhagen Bielefelder Straße

4.5.2 Mobilstationen

Die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs funktioniert nur multimodal, da immer auch Wege zur Haltestelle und von dort zum Zielort zurückgelegt werden müssen. Diese Wege werden meist zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem eigenen Auto zurückgelegt. Um den ÖPNV für die Fahrgäste nutzerfreundlich und attraktiv zu gestalten, müssen die gesamten Wegekette, also auch die Zu- und Abgangswege, betrachtet werden. Neue intermodale bzw. multimodale Verkehrsangebote verstehen

das System ÖPNV über die Anfangs- bzw. Endpunkte „Haltestelle/Haltepunkt/Bahnhof“ hinaus und bieten zudem neue Möglichkeiten für Freizeitverkehre.

Aktuelle Studien zeigen, dass es in jüngster Zeit zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens gekommen ist. Es ist ein Trend hin zu multi- und intermodalen Verkehrsmittelnutzungen zu erkennen.

Das Verhalten jüngerer Menschen hat sich in den vergangenen Jahren verändert. Vor allem ist der Pkw-Besitz der 18-29-Jährigen stark rückläufig, ohne Rückgänge bei den Anteilen des Führerscheinerwerbes. Von dieser Altersgruppe werden Carsharing-Angebote und weitere neue Mobilitätsformen aktiv genutzt.

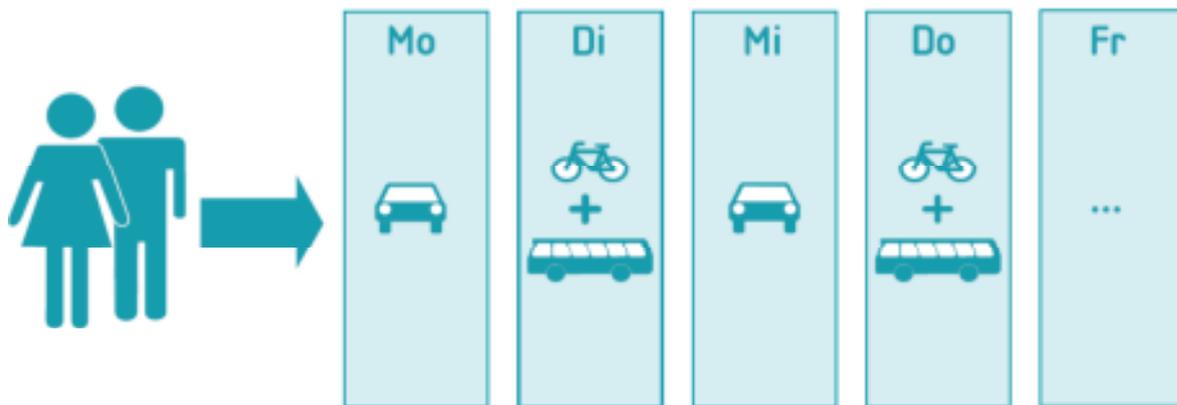


Abbildung 103 Multimodales Verkehrsverhalten (aus Handbuch Mobilstationen NRW)

Zudem hat der höhere Anteil älterer Menschen vor allem zwei Effekte auf die Mobilität insgesamt:

- Bei gleichbleibender Bevölkerungszahl werden weniger und kürzere Wege zurückgelegt⁵
- Der Zweck der Wege verschiebt sich vermehrt von Arbeits- und Schulwegen zu mehr Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitwegen.

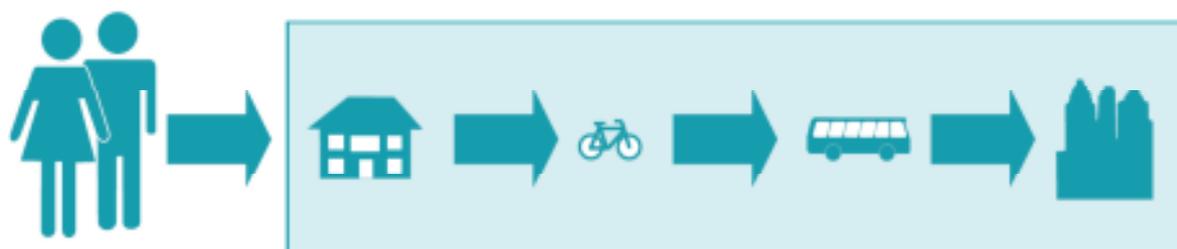


Abbildung 104 Intermodales Verkehrsverhalten

Um diesen veränderten Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden, ist die Idee von Mobilstationen entstanden.

⁵ Die Bevölkerung im Kreis Gütersloh steigt indes voraussichtlich in einem solchen Maße an, dass insgesamt trotz des Anstiegs des Anteils älterer Menschen von der Zunahme der Wege insgesamt auszugehen ist.

4. Nahverkehrsplan

Begriffsbestimmung

Für den öffentlichen Personennahverkehr sind Verknüpfungen mit dem eigenen PKW (P&R) oder dem Fahrrad (B&R) von großer Bedeutung. Auch hängt die Attraktivität des ÖV mit einem verständlichen Informationssystem zusammen. Hier sind vor allem auf elektronischer Basis in den letzten Jahren starke Entwicklungen zu beobachten gewesen. Eine weitere Innovation, die insbesondere durch elektronische Zugangsmöglichkeiten gefördert wurde, sind Verleihsysteme. CarSharing und BikeSharing können durch elektronische Tickets oder per Smartphone ausgeliehen werden, sodass ein eigenes Fahrzeug nicht mehr notwendig ist. Diese Innovationen im Bereich der verknüpften Verkehrsmittel haben auch Einfluss auf den öffentlichen Verkehr im Bus oder auf der Schiene. In Abstimmung mit diesen Angeboten können attraktive, intermodale Wegebeziehungen entstehen, die eine gute Alternative zum eigenen PKW bieten. Das System der „Haltestellen“ kann dabei beibehalten, jedoch um ein Vielfaches an Angeboten erweitert werden. Neben dem Umstieg innerhalb des ÖV-Systems und den bereits genannten Verknüpfungspunkten P&R und B&R können Fahrzeuge für die Fahrgäste zum Verleih vorgehalten werden, vielfältige Informationen über digitale Auskunftssysteme gegeben und weitere Service-Angebote, wie Ladesäulen für E-Autos oder Schließfächer, vorgehalten werden. Durch diese Möglichkeiten der Vernetzung entwickelt sich die/der konventionelle Haltestelle/Haltepunkt zur sogenannten „Mobilstation“. Die diversen Möglichkeiten für den Zu- und Abgangsverkehr verbessern damit auch den Zugang zum ÖPNV/SPNV und verschiedene Praxisbeispiele zeigen bereits, dass die Integration dieser Angebote in den Tarif des Nahverkehrs sinnvoll und kundenfreundlich ist. Da Mobilstationen besonders gut in einem Netz von vielen Stationen funktionieren, sind an verschiedenen Standorten im Kreis Gütersloh die multimodalen Verknüpfungspunkte auszubauen.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat über das Zukunftsnetz Mobilität ein Handbuch zu Mobilstationen entwickelt, welches detailliert Auskunft über die genaue Definition, die verschiedenen Qualitätsmerkmale und praktische Umsetzungstipps gibt⁶.

Integriertes Verkehrsmittelangebot

Viele Bahnhöfe verfügen bereits über ein intermodales Verkehrsmittelangebot. P&R-Anlagen, Fahrradabstellanlagen, Taxi-Stände sowie die Verknüpfung von Bussen und Zügen untereinander sind vielerorts vorzufinden. Auch an einigen, wichtigen Bushaltestellen und ZOB findet man ähnliche Angebote, meist in kleinerer Form. Verleihsysteme, die bislang noch deutlich weniger in Erscheinung treten, bieten vor allem Fahrgästen, die über kein eigenes Fahrzeug verfügen, eine Möglichkeit der Weiterreise. Im Kreis Gütersloh gibt es im Bereich CarSharing bereits einige Ansätze, bei denen die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern jedoch noch weiterentwickelt werden kann. Für Fahrradabstellanlagen, die an vielen Verknüpfungspunkten bereits vorhanden sind, sind gewisse Qualitätskriterien einzuhalten: Überdachung, Anschließmöglichkeit, keine Felgenbrecher, evtl. abschließbare Boxen oder zugangsbeschränkte Fahrradgaragen, Beleuchtung etc.

Öffentliche Fahrradverleihsysteme sind bislang noch zu bezuschussende Leistungen, die abhängig von der Haushaltslage einer Stadt angeboten werden können. Die Finanzierung durch Nutzerentgelte

⁶http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/2015-10-14_handbuch_mobilstationen_nrw_download_neu.pdf

und Werbung ist nicht ausreichend und bei einem guten Konzept erst nach einer Hochlaufphase (kann mehrere Jahre betragen) möglich. Hier muss in enger Abstimmung mit den Kommunen, einer evtl. Bedarfsabfrage und einem Plan zur Betriebsfinanzierung die Möglichkeit der Umsetzung geprüft werden. Dabei sollen vergünstigte Preise für das Ausleihen für Stammkunden des ÖPNV (Inhaberinnen und Inhaber von Zeitkarten im Abonnement) in Erwägung gezogen werden.

An dem Bahnhof in Gütersloh gibt es derzeit schon einen Standort eines Fahrradverleihsystems und an den Radstationen in Gütersloh, Rheda-Wiedenbrück sowie Halle gibt es die Möglichkeit, Fahrräder zu leihen.

Elektromobilität

Gerade im Hinblick auf den Klimaschutz sollen Mobilstationen den Umweltverbund stärken und damit ein umweltfreundliches Verkehrsmittelangebot im Vordergrund stehen. Im Bereich der Verknüpfung mit dem eigenen PKW können hier Anreize zur Elektromobilität geschaffen werden, in dem gekennzeichnete Parkflächen mit Ladesäulen eingerichtet werden. Gerade bei P&R-Anlagen steht das Auto einen Großteil des Tages, die zum Laden genutzt werden kann. In Zusammenarbeit mit den Stadtwerken oder anderen Stromanbietern können auch hier kundenfreundliche Integrationen sowie Rabatte mit dem ÖV-Angebot angeboten werden.

Servicedienstleistungen

Mobilstationen können durch verschiedene weitere Angebote erweitert werden, diese können, müssen aber nicht direkt mit Mobilität zu tun haben. Ein Fahrradreparaturservice (z.B. Fahrradschlauchautomat) sowie Schließfächer für Fahrradhelme oder Gepäck können dabei ebenso bereitgestellt werden wie Gastronomie oder WLAN-Hotspots. Je nach Größe und Frequentierung der Mobilstation können Beratungs- und Verkaufsstellen für die Mobilitätsangebote eingerichtet werden.

Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität & Gestaltungsmerkmale

Mobilstationen sollen nicht nur ein umfangreiches Angebot an Mobilitätsdienstleistungen bieten, sondern diese auch auf die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen ausrichten. Das Thema Barrierefreiheit (siehe auch Kapitel 4.1) spielt daher nicht nur bei den Haltestellen sondern auch bei der Weiterentwicklung zu Mobilstationen eine wichtige Rolle, um die Teilnahme von mobilitätseingeschränkten Personen zu ermöglichen. Auch Sitzgelegenheiten sollen dafür eingerichtet werden und ein attraktives Umfeld geschaffen werden. Denn nicht nur durch evtl. Umsteigezeiten ist ein Aufenthalt an den Mobilstationen erforderlich, je nach Lage der Verknüpfungspunkte können dort auch Treffpunkte in einem Quartier entstehen. Die Funktion einer Mobilstation kann daher über ein Verkehrsmittelangebot hinausgehen und auch soziale Aspekte aufgreifen. Eine städtebauliche Integration der Anlagen ist dabei auch zu berücksichtigen. In einem Spannungsfeld zwischen bestmöglicher baulicher Anpassung sollen Mobilstationen aber auch auffällig sein, um den Fahrgästen zu signalisieren, dass sie dort weiterkommen. Ein Wiedererkennungswert ist bei einem Netz an Mobilstationen besonders wichtig (ähnlich dem Haltestellenzeichen).

4. Nahverkehrsplan

Fragen wie Verfügbarkeit und Besitz der Flächen, Empfindsamkeit der Nutzungen im unmittelbaren Umfeld der Haltestellen, Zuständigkeiten, Sicherheitsaspekte usw. sind zu klären und dabei im Sinne einer attraktiven Nahverkehrsplanung die jeweils bestmöglichen Ergebnisse anzustreben. Eine Aufnahme weiterer Haltestellen in den Katalog derjenigen, die mit multimodalen Angeboten ausgestattet werden sollen, ist während der Laufzeit des NVP ebenso problemlos möglich wie das Herausnehmen von Haltestellen, sofern sich für diese keine Möglichkeiten der Umsetzung ergeben. Eine enge Zusammenarbeit mit den Kommunen ist für die Umsetzung vorgesehen.

Folgende Haltestellen/ Bahnhöfe bieten sich zur Weiterentwicklung als Mobilstation an:

Tabelle 98 Bushaltestellen/ Bahnstationen zur Weiterentwicklung als Mobilstationen

Kommune	Bushaltestelle/Bahnhof zur Weiterentwicklung als Mobilstation
Borgholzhausen	Bahnhof
Gütersloh	Bahnhof/ZOB
Halle	Bahnhof/ZOB
Harsewinkel	Bahnhof (nach Reaktivierung TWE-Strecke)
Herzebrock-Clarholz	Herzebrock Bahnhof
Langenberg	Hans-Böckler Straße
Rheda-Wiedenbrück	Rheda Bahnhof
Rietberg	ZOB
Schloß Holte	Bahnhof
Steinhagen	Bhf Bielefelder Straße und/ oder ZOB
Verl	Bahnhof
Versmold	Bahnhof/ZOB
Werther	ZOB

5. Finanzierung

Gemäß § 8 Absatz 3 ÖPNVG NRW hat der Nahverkehrsplan Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen.

5.1 Kosten der Ausweitung des Angebotes

Die Umsetzung des Linienkonzeptes wird zwischen 2018 und 2024 schrittweise erfolgen. Erwartet werden für die bestehenden Linienbündel (also mit Ausnahmen des RegioTaxi-Linienbündels) – inflationsbereinigt – ab dem Jahr 2024 zusätzliche Kosten ggü. dem Jahr 2015 in Höhe von rd. 0,6 Mio. € je Jahr, wobei diesen nach einer Einschwing- oder Konsolidierungsphase zusätzliche Einnahmen von rd. 0,4 Mio. € gegenüberstehen. Die Umsetzungsschritte sind determiniert durch die jeweils anstehenden Neuvergaben der bestehenden Linienbündel, zu denen die Maßnahmen spätestens zu realisieren sind.

- Linienbündel Nordwest: zum 01.01.2018
 - Zusatzaufwand rd. 270 T€ je Jahr,
 - Zusatzeinnahmen (nach Konsolidierung): rd. 120 T€ je Jahr
- Linienbündel Südost: zum 01.09.2019
 - Zusatzaufwand: rd. 30 T€ je Jahr,
 - Zusatzeinnahmen (nach Konsolidierung): rd. 20 T€ je Jahr
- Linienbündel Südwest: zum 01.09.2019
 - Zusatzaufwand: rd. 20 T€ je Jahr,
 - Zusatzeinnahmen (nach Konsolidierung): rd. 60 T€ je Jahr
- RegioTaxi-Linienbündel: zum 01.09.2020
 - Zusatzaufwand: rd. 240 T€ je Jahr,
 - Zusatzeinnahmen (nach Konsolidierung): rd. 60 T€ je Jahr
- Linienbündel Nord: zum 01.01.2021
 - Zusatzaufwand: rd. 120 T€ je Jahr,
 - Zusatzeinnahmen (nach Konsolidierung): rd. 100 T€ je Jahr
- Linienbündel Ost: zum 01.01.2024
 - Zusatzaufwand: rd. 190 T€ je Jahr,
 - Zusatzeinnahmen (nach Konsolidierung): rd. 120 T€ je Jahr

Das neue RegioTaxi-Linienbündel wird bei einer Realisierung mit rd. 240 T€ je Jahr vergleichsweise geringe zusätzlichen Kosten nach sich ziehen, da das gesamte Linienbündel aus bedarfsgesteuerten Verkehren besteht und die einzelnen Fahrten nur auf Bestellung durchgeführt werden. Den Kosten stehen wegen der zu erwartenden geringen Nachfrage aber auch nur rd. 60 T€ an Einnahmen gegenüber.

Die Kosten für die Umsetzung eines Schnellbuskonzeptes gemäß Kap. 3.4 kann zum jetzigen Zeitpunkt kaum valide abgeschätzt werden, da weder das Fahrplangerüst konkret definiert werden kann und damit auch nicht klar ist, wie viele zusätzliche Fahrzeuge zum Einsatz kommen müssen. Auch der Fahrzeugtyp und die Ausstattung derselben sind noch nicht klar. Wenn von einem

4. Nahverkehrsplan

durchschnittlichen Kostensatz von – inflationsbereinigt – 2,50 € / km⁷ ausgegangen wird, würden alle drei Schnellbuslinien vermutlich insgesamt Kosten von 2,3 Mio. € je Jahr verursachen, wobei davon auf die im Kreis Gütersloh entfallenden Betriebsleistungen etwa 1,0 Mio. € je Jahr entfielen. Die anzusetzenden Einnahmen sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht annähernd valide abzuschätzen.

Frühere Umsetzungszeitpunkte sind für alle Linienbündel möglich, bedeuten aber einen Eingriff in die Bestandskonzessionen der einzelnen Linienbündel. Soweit ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag vorliegt, kann der Kreis Gütersloh dies über Zubestellungen vornehmen. Bei allen eigenwirtschaftlich betriebenen Linienbündeln hängt die vorzeitige Umsetzung von der Bereitschaft des jeweiligen Verkehrsunternehmens ab. Inwieweit die Bezirksregierung Detmold als Genehmigungsbehörde bei eigenwirtschaftlichen Verkehren auf eine Umsetzung der Vorgaben dieses Nahverkehrsplans innerhalb laufender Konzessionszeiten hinwirken kann, ist im Einzelfall zu klären.

Die zugrunde gelegte Finanzierungsplanung baut grundsätzlich darauf auf, dass die Höhe der derzeit zur Verfügung stehenden Landesmittel (insb. Mittel nach §§ 11 (2) und 11a ÖPNVG NRW) zur Finanzierung des ÖPNV-Angebotes nicht ggü. dem Stand 2015 absinkt, dass der Kreis mit seinen zur Verfügung stehenden Mitteln Verkehrsdienstleistungen nach wettbewerblichen Grundsätzen „einkauft“ und die Stadt Gütersloh die Stadtwerke Gütersloh weiterhin mit den Verkehrsleitungen des Linienbündels Stadtverkehr Gütersloh beauftragt.

Sollten die bereitgestellten Landesmittel nicht weiterhin in der bisherigen Höhe zur Verfügung stehen, bzw. die zur Verfügung stehenden Mittel nicht für ein den Vorgaben dieses Nahverkehrsplans entsprechendes Verkehrsangebot ausreichen, entscheidet der Kreis im Einzelfall über die evtl. Bereitstellung zusätzlicher Mittel oder die Einstellung einzelner Verkehrsleistungen. Hierfür ist jeweils ein gesonderter Beschluss erforderlich.

5.2 Finanzierung des betrieblichen Leistungsangebots

5.2.1 Ausgangslage 2015

Im Sinne des derzeit gültigen PBefG wird das ÖPNV-Angebot im Zuständigkeitsgebiet des Kreises Gütersloh im Jahr 2015 zu großen Teilen gemeinwirtschaftlich erbracht. Einzig die Verkehrsleistungen im Linienbündel Nord sowie einzelner nicht gebündelter Linien werden im Jahr 2015 ohne einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erbracht. Das Linienbündel Ost bildet einen Sonderfall: Das Verkehrsunternehmen moBiel GmbH bedient das Bündel auf Basis eines Betrauungsaktes des benachbarten Aufgabenträgers Stadt Bielefeld, der Kreis Gütersloh muss indes keine Defizite ausgleichen.

Der Finanzbedarf für die Erbringung der Betriebsleistungen im straßengebundenen ÖPNV im Kreis Gütersloh, wurde im Jahr 2015 aus folgenden Finanzierungsquellen gedeckt:

- Fahrgeldeinnahmen durch Schulwegkostenträger,
- Fahrgeldeinnahmen durch Selbstzahler (Jedermannverkehr und selbst zahlende Schüler),

⁷ Der relativ geringe Wert ist darauf zurückzuführen, dass es sich um Schnellbusse mit einer relativ hohen Durchschnittsgeschwindigkeit handelt.

- bundesgesetzliche Ausgleichsleistungen für unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten gemäß § 148 SGB IX,
- landesgesetzliche Ausgleichsleistungen für nicht aufwandsdeckende Erträge der Beförderung von Schülern gemäß § 11a ÖPNVG NRW (Landesmittel für Stadt und Kreis Gütersloh),
- Landesmittel aus den ÖPNV-Pauschalen (Mittel für Stadt und Kreis Gütersloh) gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW,
- Mittel kreisangehöriger Städte und Gemeinden,
- eigene Mittel des Kreises sowie
- Mittel des Querverbundausschleichs innerhalb der Stadtwerke Gütersloh

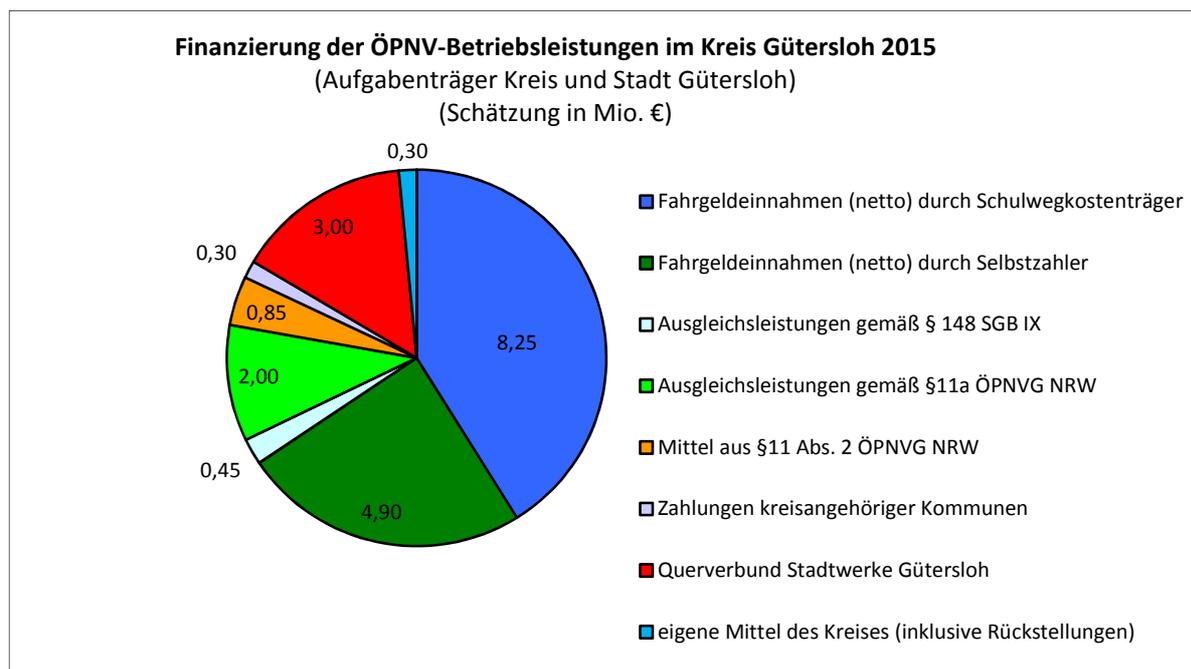


Abbildung 105 Finanzierung der ÖPNV-Betriebsleistungen im Kreis Gütersloh im Jahr 2015

Insgesamt stand im Jahr 2015 für die Finanzierung der Kosten des ÖPNV-Angebotes (Stadt- und Regionalverkehr in Stadt und Kreis Gütersloh) eine Summe von rd. 19,9 Mio. € zur Verfügung.

Da die Zuständigkeiten für den ÖPNV im Kreis Gütersloh auf Stadt und Kreis Gütersloh mit jeweils eigener Finanzplanung aufgeteilt sind, wird die Finanzierung beider Systeme nachfolgend separat dargestellt.

Regionalverkehr 2015

Die Betriebsleistungen, die im straßengebundenen ÖPNV ausschließlich im Zuständigkeitsbereich des Kreises Gütersloh⁸ erbracht werden, wurden im Jahr 2015 dabei folgendermaßen finanziert:

⁸ Zur Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen der Stadt und dem Kreis Gütersloh vgl. Kap. 2.1.3 unter „Zuständigkeiten“

4. Nahverkehrsplan

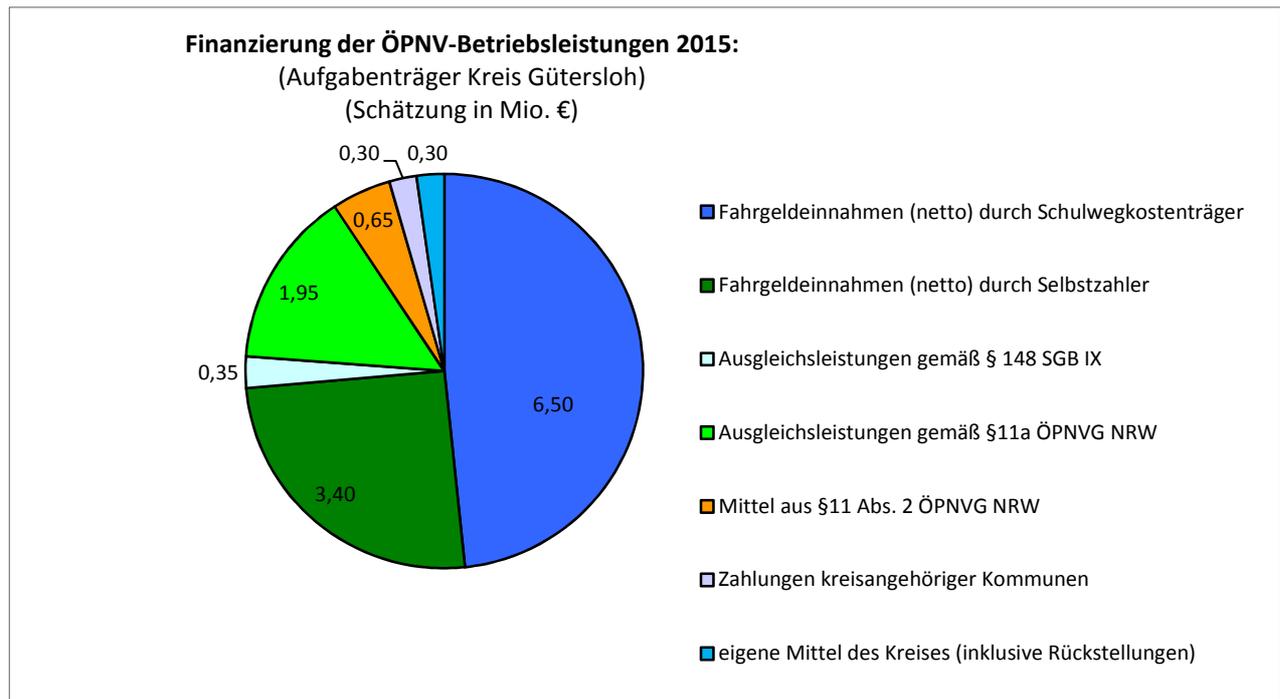


Abbildung 106 Finanzierung der ÖPNV-Betriebsleistungen im Zuständigkeitsbereich des Kreises Gütersloh im Jahr 2015

Die Summe der Netto-Fahrgeldeinnahmen, die im Regionalverkehr Kreis Gütersloh erzielt wurden, kann mit Stand 2015 auf jährlich rd. 9,9 Mio. € angesetzt werden, hiervon stammen rd. 6,5 Mio. € aus Mitteln kommunaler und sonstiger Schulträger für die Schülerbeförderung, die Summe der Fahrgeldeinnahmen von selbst zahlenden Fahrgästen ist mit 3,4 Mio. € (oder 34% gemessen an allen Fahrgeldeinnahmen) für den Regionalverkehr in einem ländlich strukturierten Raum wie dem Kreis Gütersloh als durchaus hoch einzustufen.

Die Ausgleichsleistungen gemäß § 11a ÖPNVG NRW betragen im Jahr 2015 1,95 Mio. €, die aufgrund § 148 SGB IX liegen bei etwa 0,35 Mio. € pro Jahr. Der Kreis Gütersloh erhielt aus Mitteln der Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW im Jahr 2015 einen Betrag in Höhe von 0,8 Mio. €, von denen er 0,65 Mio. € an Verkehrsunternehmen zur Finanzierung der Verkehrsleistungen weiterleitete und musste aus eigenen Haushaltsmitteln eine Summe von 0,3 Mio. € (inklusive Rückstellungen) zur Finanzierung der Verkehrsleistungen zur Verfügung stellen.

Insgesamt stand im Jahr 2015 für die Finanzierung der Kosten des Regionalverkehrs im Kreis Gütersloh eine Summe von rd. 13,5 Mio. € zur Verfügung.

Da die überwiegende Zahl der Schulträger kommunal ist, stammten mehr als 90% der Ausgaben für die Schülerbeförderung aus kommunalen Kassen. Summiert man diese Ausgaben zu den anderen aufgeführten kommunalen Zahlungen und staatlichen Ausgleichleistungen, wurde der ÖPNV im Zuständigkeitsbereich des Kreises Gütersloh mit rd. 60% zum überwiegenden Anteil von der öffentlichen Hand (Städte und Gemeinden, Kreis, Land, Bund) finanziert.

Stadtverkehr Gütersloh 2015

Die Betriebsleistungen, die im straßengebundenen ÖPNV ausschließlich im Zuständigkeitsbereich der Stadt Gütersloh⁹ erbracht werden, wurden im Jahr 2015 dabei folgendermaßen finanziert:

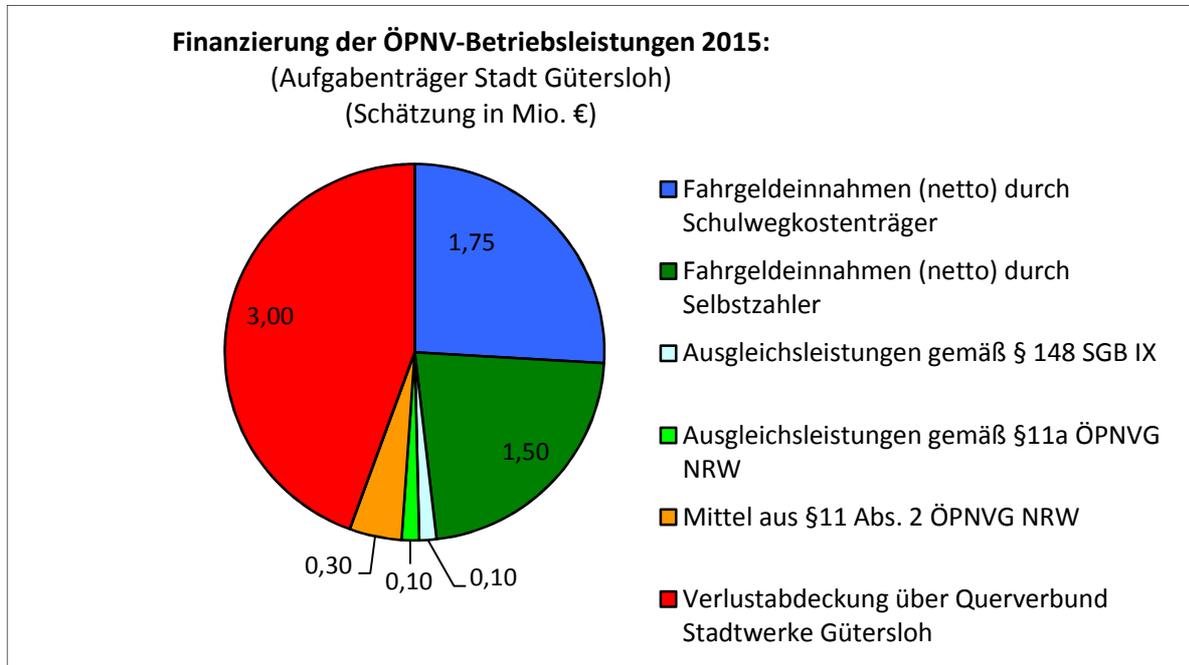


Abbildung 107 Finanzierung der ÖPNV-Betriebsleistungen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Gütersloh im Jahr 2015

Die Summe der Beförderungserlöse (netto), die im Stadtverkehr Gütersloh erzielt wurden, kann mit Stand 2015 auf jährlich rd. 3,25 Mio. € angesetzt werden, hiervon stammen rd. 1,75 Mio. € aus Mitteln kommunaler und sonstiger Schulträger für die Schülerbeförderung, die Summe der Fahrgeldeinnahmen von selbst zahlenden Fahrgästen ist mit 1,5 Mio. € (oder gut 45% gemessen an allen Fahrgeldeinnahmen) für einen reinen Stadtverkehr als ausbaufähig einzustufen.

Die Ausgleichsleistungen gemäß § 11a ÖPNVG NRW betragen im Jahr 2015 0,05 Mio. €, die aufgrund § 148 SGB IX liegen bei etwa 0,1 Mio. € pro Jahr. Die Stadt Gütersloh erhielt aus Mitteln der Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW im Jahr 2015 einen Betrag in Höhe von 0,25 Mio. €; das aus den gewinnbringenden Sparten der Stadtwerke Gütersloh (als sog. Querverbund) zu finanzierende Defizit betrug im Jahr 2015 eine Summe von rd. 3,0 Mio. €.

Insgesamt stand im Jahr 2015 für die Finanzierung der Kosten des Stadtverkehrs Gütersloh eine Summe von rd. 6,8 Mio. € zur Verfügung.

Da die überwiegende Zahl der Schulträger kommunal ist, stammten mehr als 90% der Ausgaben für die Schülerbeförderung aus kommunalen Kassen. Summiert man diese Ausgaben zu den anderen aufgeführten kommunalen Zahlungen und staatlichen Ausgleichleistungen und wird die Verlustabdeckung über den Querverbund der Stadtwerke Gütersloh ebenfalls als kommunale Zahlung definiert, wurde der ÖPNV im Zuständigkeitsbereich der Stadt Gütersloh mit rd. 75% noch zu

⁹ Zur Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen der Stadt und dem Kreis Gütersloh vgl. Kap. 2.1.3 unter „Zuständigkeiten“

4. Nahverkehrsplan

einem noch höherem Anteil als im Zuständigkeitsbereich des Kreises Gütersloh von der öffentlichen Hand (Städte und Gemeinden, Kreis, Land, Bund) finanziert.

5.2.2 Situation im Jahr 2025

Mit der in diesem Nahverkehrsplan vorgesehenen Entwicklung des ÖPNV-Angebotes in den Jahren bis 2025 können die Ziele umgesetzt werden, den Bürgerinnen und Bürgern einen möglichst attraktiven ÖPNV anzubieten und zugleich möglichst wenig Mittel von Stadt und Kreis Gütersloh zur Finanzierung des Angebotes einzusetzen.

Die folgenden Zahlen sind Schätzungen für einen Zeitraum von zehn Jahren und geben einen groben Überblick, wie sich die Kosten und Einnahmen entwickeln können, wenn die heutigen Rahmenbedingungen weiterhin ohne gravierende Veränderungen gälten. Es ist davon auszugehen, dass innerhalb dieses Zeitraums der Nahverkehrsplan mindestens einmal fortgeschrieben wird. Wenn dies erfolgt, müssen die Kosten- und Einnahmenabschätzungen neu justiert werden.

In allen folgenden Zahlen sind die geschätzten Zusatzkosten für die Umsetzung regionaler Schnellbusse nicht enthalten, weil die in Kap. 3.4 genannten Schnellbusse als erste Vorschläge zu verstehen sind und deren Realisierung von der Finanzierung durch den NWL abhängig gemacht wird.

Wird unterstellt, dass

- die Fahrgeldeinnahmen durch Schulwegkostenträger insbesondere wegen der Rückgänge der Schülerzahlen ggü. dem Jahr 2015 im Jahr 2025 – inflationsbereinigt – um 0,8 Mio. € oder rd. 10% im Betrachtungszeitraum sinken,
- die Fahrgeldeinnahmen aufgrund der steigenden Einwohnerzahlen und eines allgemeinen Wertewandels hinsichtlich des Stellenwertes des ÖPNV um 1,5 % – inflationsbereinigt – je Jahr bis zum Jahr 2025 steigen,
- die im Kap. 4.1 unterstellten Fahrgeldzuwächse wegen der Angebotsausweitungen – inflationsbereinigt – eintreten,
- die Höhe der Ausgleichszahlungen gemäß §11a ÖPNVG NRW weiterhin nicht dynamisiert wird,
- die Höhe der vom Land NRW bereit gestellten ÖPNV-Pauschalmittel gemäß §11 (2) ÖPNVG NRW aufgrund der Ausweitung des Fahrplanangebotes leicht ansteigt,
- die Ausgleichsmechanismen des §148 SGB IX sich nicht verändern und diese damit weiterhin abhängig von den erzielten Fahrgeldeinnahmen sind und
- die kreisangehörigen Städte und Gemeinden weiterhin in der heutigen Höhe Finanzmittel bereit stellen,

kann im Jahr 2025 das ÖPNV-Angebot im Regionalverkehr Gütersloh langfristig – inflationsbereinigt – mit nur einer leichten Erhöhung der kreiseigenen Mittel ggü. dem Jahr 2015 finanziert werden. Dies kann auch für den Stadtverkehr Gütersloh unterstellt werden, womit davon ausgegangen wird, dass die Mittel des Querverbundes der Stadtwerke Gütersloh nicht erhöht werden müssen, jedoch auch nicht absinken.

Da Angebotsausweitungen im Regionalverkehr nicht sofort zu einer Nachfragesteigerung führen, kann davon ausgegangen werden, dass in den Jahren bis 2025 übergangsweise ein höherer jährlicher

Einsatz kreiseigener Mittel notwendig wird. Die übergangsweise – notwendige – höhere Belastung des Kreises Gütersloh kann dabei – wie in den vergangenen Jahren bereits mehrfach erfolgreich praktiziert – durch Fördermittel des VVOWL geschmälert werden.

Kreisweit sähe die Finanzierung des ÖPNV im Jahr 2025 dann wie folgt aus:

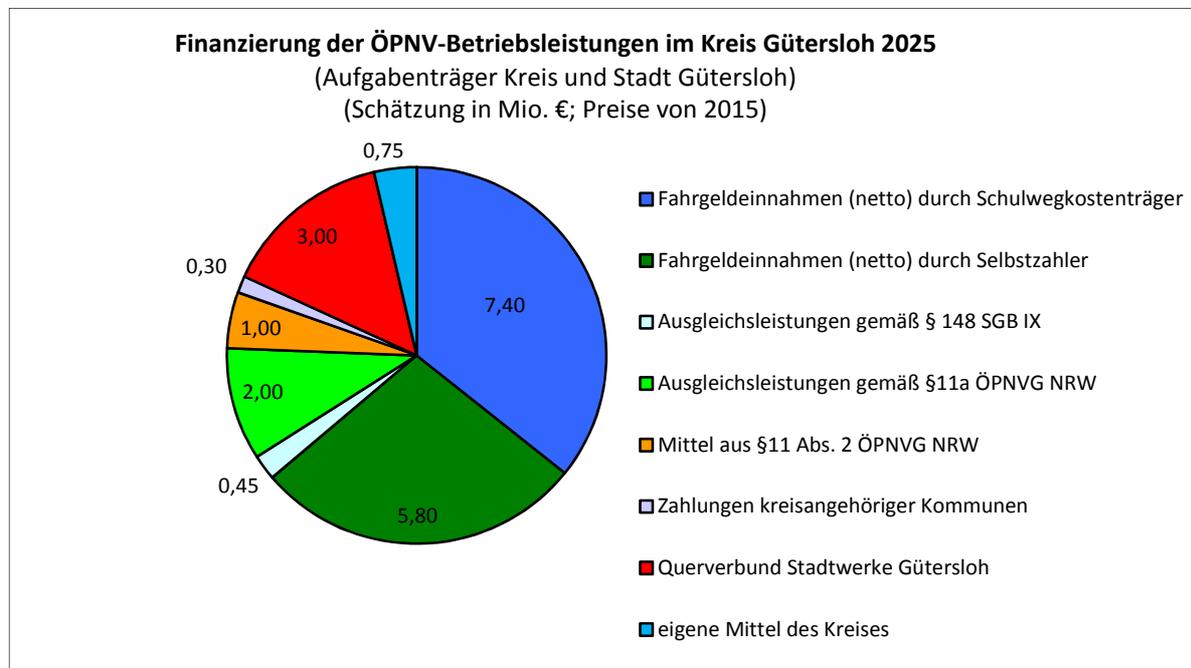


Abbildung 108 Finanzierung der ÖPNV-Betriebsleistungen im Kreis Gütersloh im Jahr 2025 (inflationsbereinigt ggü. 2015)

Vorausgesetzt, die oben getroffenen Annahmen treten ein, stehen für die Finanzierung des ÖPNV im Regional- und Stadtverkehr Gütersloh im Jahr 2025 – inflationsbereinigt (also nach Preisen von 2015) rd. 20,7 Mio. € zur Verfügung. Ggü. 2015 würden damit rd. 800 T€ mehr an jährlichen Mitteln zur Verfügung stehen, womit die Angebotsmehrung ggü. 2015 dauerhaft finanziert wird. Dabei würde der Kreis Gütersloh aus eigenen Mitteln vsl. rd. 750 T€ je Jahr aufwenden müssen. Die Belastung des Kreises Gütersloh wäre damit ggü. anderen Kreisen wohl weiterhin als gering einzustufen. Die Mittel des Querverbundes der Stadtwerke Gütersloh verblieben auf dem Stand von 2015.

Regionalverkehr 2025

Da davon ausgegangen wird, dass die Zuständigkeiten für den ÖPNV im Kreis Gütersloh auch weiterhin auf Stadt und Kreis Gütersloh mit jeweils eigener Finanzplanung aufgesplittet sein werden, wird die geschätzte Finanzierung beider Systeme im Jahr 2025 nachfolgend separat dargestellt.

4. Nahverkehrsplan

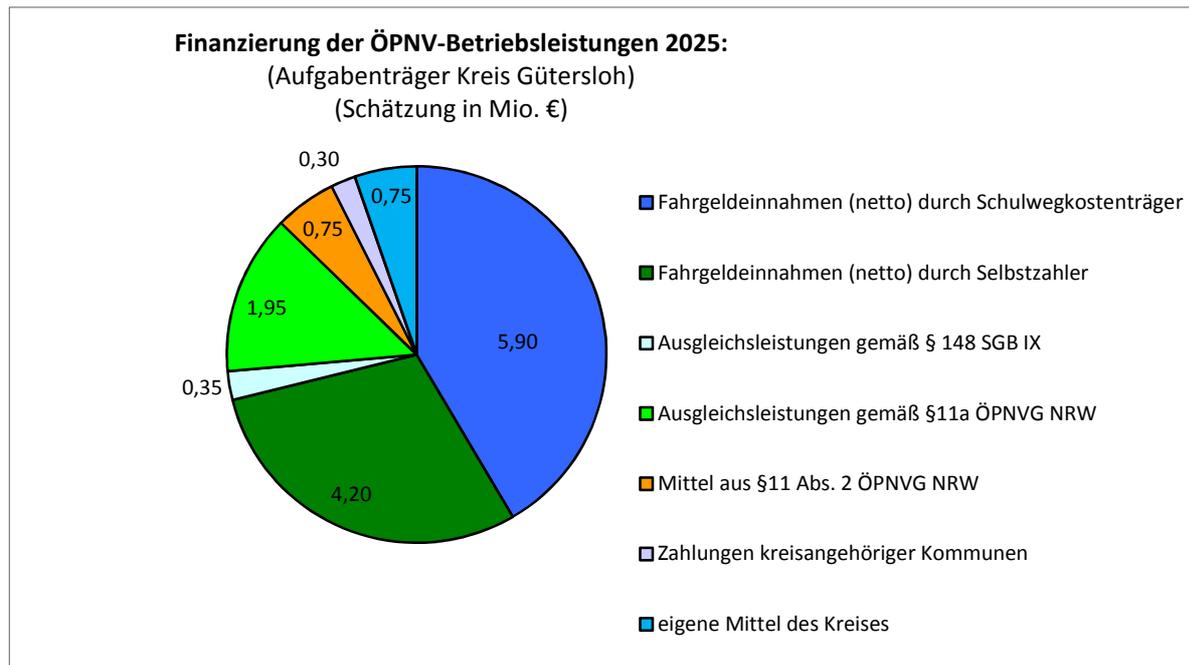


Abbildung 109 Finanzierung der ÖPNV-Betriebsleistungen im Zuständigkeitsbereich des Kreises Gütersloh im Jahr 2025 (inflationsbereinigt ggü. 2015)

Hervorzuheben wäre, dass bei Eintritt dieses Zielszenarios die Summe der Fahrgeldeinnahmen trotz des Absinkens der Zahl der Schüler ggü. 2015 gleich hoch bleibt, weil der Anteil der Fahrgeldeinnahmen durch Selbstzahler von 34% auf 41% gemessen an allen Fahrgeldeinnahmen anwächst. Diese Entwicklung kann nur erreicht werden, wenn das Angebot insgesamt nicht reduziert wird und der Ausbau des Angebots sich auf die potenzialreichen Regionalbuslinien fokussiert. Der zu finanzierende Aufwand steigt damit schrittweise von 13,5 Mio. € im Jahr 2015 auf rd. 14,2 Mio. € im Jahr 2025. Der Ausbau des Netzes wird bis zum Jahr 2025 nicht nur durch öffentliche Mittel, sondern auch durch einen Zuwachs der Fahrgeldeinnahmen finanziert. Mit dem Ausbau wird zudem der auch im Kreisgebiet in den letzten Jahren wahrnehmbare Wertewandel hin zu einer vermehrten Inanspruchnahme des ÖPNV zusätzlich verstärkt. Diese Effekte lassen für das Jahr 2025 erwarten, dass das Weniger an Einnahmen aus dem Segment Schülerbeförderung durch ein Mehr an Fahrgeldeinnahmen durch selbst zahlende Fahrgäste kompensiert wird. In geringem Maße positiv wirkt sich auch die durch den Ausbau des Linienverkehrs zu erwartende Erhöhung der Mittel der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW aus.

Stadtverkehr Gütersloh 2025

Die Betriebsleistungen, die im straßengebundenen ÖPNV ausschließlich im Zuständigkeitsbereich der Stadt Gütersloh¹⁰ erbracht werden, würden im Jahr 2025 dann folgendermaßen finanziert:

¹⁰ Zur Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen der Stadt und dem Kreis Gütersloh vgl. Kap. 2.1.3 „Zuständigkeiten“

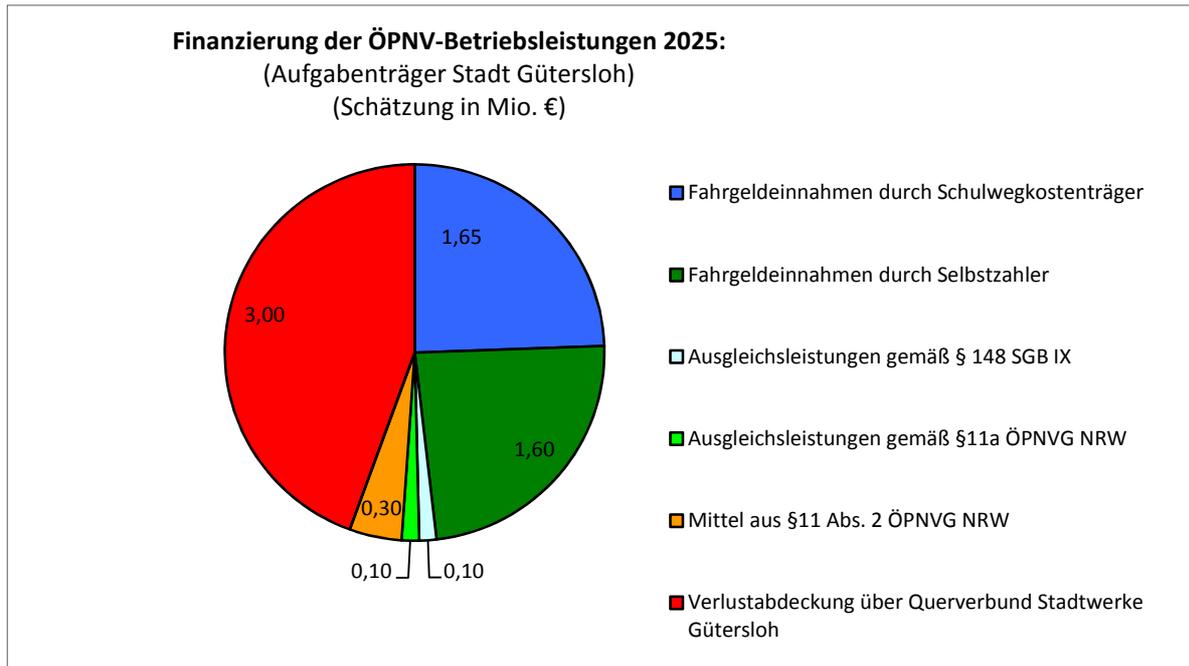


Abbildung 110 Finanzierung der ÖPNV-Betriebsleistungen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Gütersloh im Jahr 2025 (inflationsbereinigt ggü. 2015)

Hervorzuheben wäre, dass bei Eintritt dieses Zielszenarios ähnlich wie im Regionalverkehr die Summe der Fahrgeldeinnahmen trotz des Absinkens der Zahl der Schüler ggü. 2015 insgesamt gleich hoch bleibt, weil infolge einer allgemeinen vermehrten Inanspruchnahme des ÖPNV und der im Jahr 2015 umgesetzten Maßnahmen im Angebot des Stadtverkehrs Gütersloh ein Anwachsen des Anteils der Fahrgeldeinnahmen durch Selbstzahler von 45% im Jahr 2015 auf knapp 50% gemessen an allen Fahrgeldeinnahmen zu erwarten ist. Der Rückgang der Einnahmen aus dem Segment der Schülerbeförderung wird also durch eine Erhöhung der Einnahmen aus dem Segment der Selbstzahler vollständig kompensiert. Die Höhe der Mittel aus dem Querverbund müssten nicht steigen, blieben allerdings auf recht hohem Niveau.

Schrittweise Umsetzung der Maßnahmen

Die Finanzierung kann langfristig mit den oben dargestellten Finanzierungsmitteln erfolgen. Da die vollständige Nachfragesteigerung sich im ÖPNV erfahrungsgemäß nicht sofort einstellt, sondern jeweils nach erst nach zwei bis drei Jahren, so ist übergangsweise von leicht höheren Zuschussbedarfen auszugehen. Wenn die Maßnahmen schrittweise umgesetzt werden können, lässt sich der Einsatz überproportional hoher Finanzmittel in einzelnen Jahren verhindern.

5.3 Kosten des Ausbaus der Infrastruktur

Die im Nahverkehrsplan vorgesehene Entwicklung im Bereich Infrastruktur hat als Ziel die Erreichung einer Barrierefreiheit des ÖPNVs.

Die folgenden Zahlen und Schätzungen je Gemeinde basieren auf folgenden Annahmen:

- Kosten zum Vollausbau einer Haltestelle inklusive Wartehalle: 20 T€

4. Nahverkehrsplan

- Kosten zum barrierefreien Ausbau (Wartehalle bereits vorhanden) 10 T€
- Kosten für kleinere Maßnahmen (Hochbord und Wartehalle bereits vorhanden, es müssen z.B. nur Fahrradständer oder Sitzplätze nachgerüstet werden): 5 T€

In nachfolgender Tabelle werden die Kostenabschätzungen je Gemeinde dargestellt.

Tabelle 99 Kostenschätzungen für Infrastrukturausbau je Gemeinde

Gemeinde	Anzahl der Haltestellen (je Richtung)			Geschätzte Kosten
	Vollausbau (20 T€)	barrierefreier Ausbau (10 T€)	kleine Maßnahmen (5 T€)	
Borgholzhausen	6	29	0	410 T€
Halle	12	33	0	570 T€
Harsewinkel	16	18	0	500 T€
Herzebrock- Clarholz	22	9	0	530 T€
Langenberg	2	0	0	40 T€
Rheda- Wiedenbrück	34	22	4	920 T€
Rietberg	15	13	8	470 T€
Schloß Holte- Stukenbrock	20	30	0	700 T€
Steinhagen	12	56	0	800 T€
Verl	20	28	0	680 T€
Versmold	18	32	0	680 T€
Werther	9	23	1	415 T€

Die Infrastrukturmaßnahmen sind schrittweise umzusetzen, mit dem Ziel, eine vollständige Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 zu erreichen.

5.4 Finanzierung von Infrastrukturvorhaben

Zur Umsetzung von Infrastrukturvorhaben gemäß dem Nahverkehrsplankonzept soll die derzeitige Struktur der Finanzierungszuständigkeiten und Fördermöglichkeiten erhalten bleiben. Die finanziellen Zuständigkeiten für Maßnahmen der ÖPNV-Infrastruktur sind nachfolgend aufgeführt. Es wird davon ausgegangen, dass im Nahverkehrsplankonzept genannte Infrastrukturvorhaben grundsätzlich förderfähig sind.

Tabelle 100 Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen

Maßnahme	Zuständigkeit
Wartehalle	Stadt / Gemeinde
Haltestellenschild	Verkehrsunternehmen
LSA-Beeinflussung (straßenseitig)	Straßenbaulastträger / Kommune / Verkehrsunternehmen
LSA-Beeinflussung (im Fahrzeug)	Verkehrsunternehmen
Busspur	Straßenbaulastträger
Verkehrsschnittstelle (Bus/Bus, Bus/Schiene, B&R, P&R)	Stadt / Gemeinde

Die Infrastrukturvorhaben werden durch den NWL im hohen Maße gefördert. Gemäß ÖPNVG NRW stehen dem NWL für Infrastrukturvorhaben pro Jahr rd. 25 Mio. Euro zur Verfügung. Davon müssen mindestens 50 % in Vorhaben investiert werden, die nicht dem SPNV dienen. Derzeit fördert der NWL den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen mit einem Fördersatz von 90%, d.h., nur noch 10% der in Kapitel 4.3 genannten Beträge müsste von den Städten und Gemeinden getragen werden.