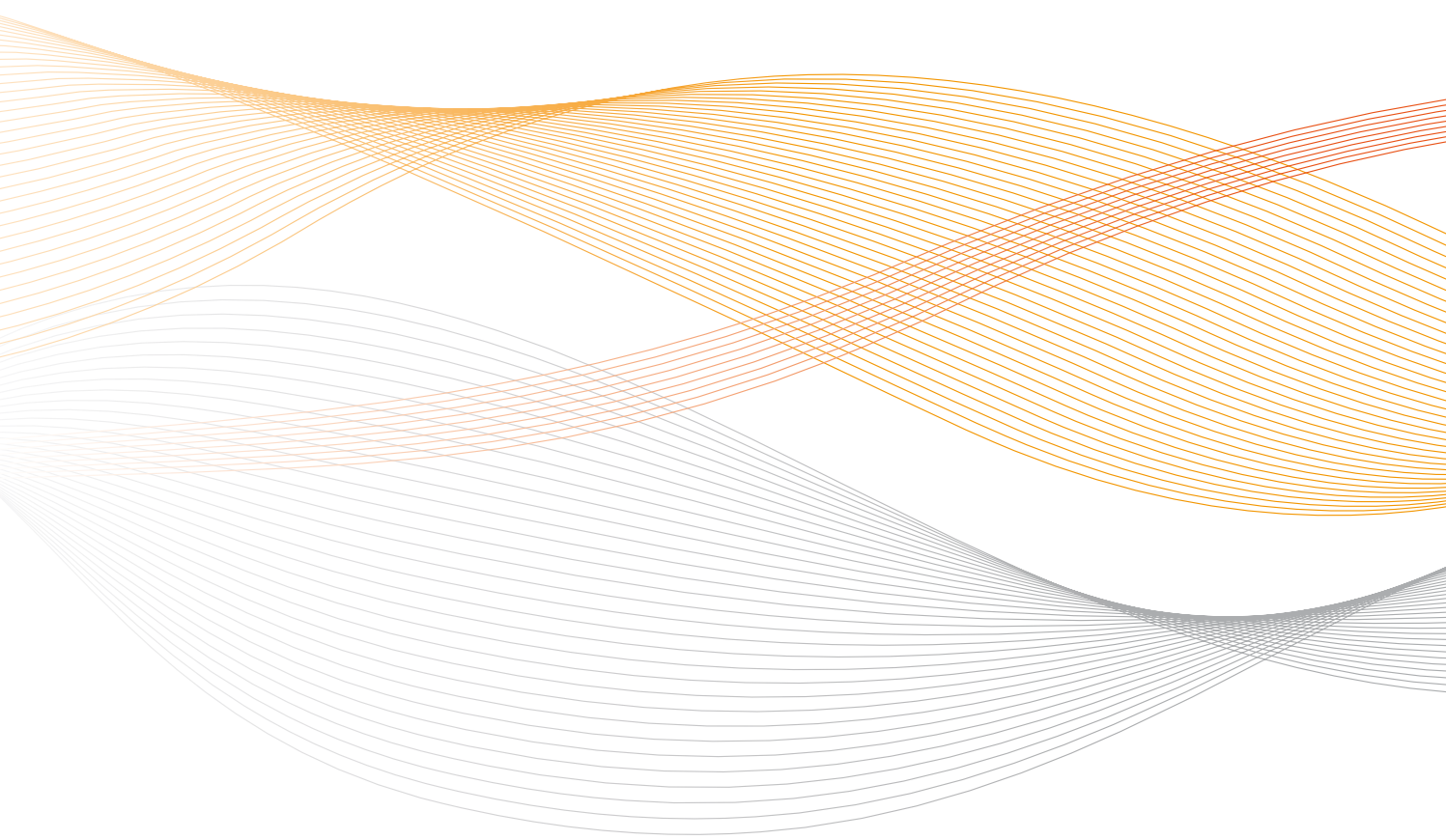


Münsterlandkonferenz_für die Region

Mobilität im ländlichen Raum

Zukunftsperspektiven





Bezirksregierung Münster

Domplatz 1-3, 48143 Münster

Telefon: 0251 411-0

Telefax: 0251 411-2525

poststelle@brms.nrw.de

www.brms.nrw.de



Mobilität im ländlichen Raum

Zukunftsperspektiven

Inhaltsverzeichnis

- 4 Warum eine Arbeitsgruppe „Mobilität im ländlichen Raum?“**
Gewappnet für die Zukunft
- 6 Demografische Entwicklung**
Bevölkerungszahlen beeinflussen Grundversorgung
- 10 Anforderungen an ein zukunftsfähiges Liniennetz**
ÖPNV im Münsterland
- 20 Instrumentenkasten**
Nachfrageorientierte Mobilität
- 32 Radverkehr im Münsterland**
Schnell, gesund und klimafreundlich

Warum eine Arbeitsgruppe „Mobilität im ländlichen Raum“?

„Mobilität im ländlichen Raum“ lautete das Thema der Münsterlandkonferenz im Juli 2013. Die Teilnehmer aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung waren sich darüber einig, dass der Umgang mit diesem Thema in vielerlei Hinsicht Auswirkungen auf die Zukunft haben wird. Es ist für die Zukunftsfähigkeit unserer Gemeinden essentiell wichtig. Wo es keinen öffentlichen Nahverkehr, keine gute Anbindung an die Zentren mehr gibt, da wollen insbesondere junge Familien nicht hinziehen und dort bleiben auch die Unternehmen weg, die Fachkräfte suchen.

„Mobilität“ in ihren unterschiedlichsten Ausprägungen und flexible Erreichbarkeit sind wesentliche Voraussetzungen für die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit einer Region als Wohn- und Wirtschaftsstandort. Wir müssen uns also Gedanken machen, welche Formen der Mobilität wir zukünftig benötigen und vorhalten können und wollen, damit das Münsterland im Wettbewerb der Regionen dauerhaft konkurrenzfähig bleibt und die hohe Lebensqualität für die Menschen, die hier wohnen und arbeiten, erhalten bleibt.

Die Mobilität im ländlichen Raum sieht sich dabei mit besonderen Herausforderungen konfrontiert:

– Der „demografische Wandel“ wird im ländlich geprägten Münsterland immer fühlbarer. Die Bevölkerungszahl wird in den nächsten Jahren stagnieren und später – wie im Bundestrend – eher sinken. Ländliche Gemeinden müssen heute die Anbindung an die Infrastruktur eines städtisch geprägten Zentrums bieten können. Denn die Bewohner zieht es nach wie vor in die Zentren: als Berufs- oder Ausbildungspendler, zum Facharzt- oder Behördenbesuch, zum gemütlichen Bummeln, Shoppen oder sonstiger Freizeitgestaltung. Dies hat deutliche Auswirkungen auf die Mobilitätsanforderungen in den ländlichen Räumen. Dabei darf sich der Blick nicht auf die in der Regel schon gut ausgebauten Verkehrsachsen zu den Zentren verengen.

- Gleiches gilt für die so genannte „Energie-wende“. Die Abkehr von konventionellen Energieträgern erfordert auch ein Umdenken in Fragen der Mobilität. E-Mobilität wandelt sich langsam vom Entwicklungsstadium zur Alltagstauglichkeit, ein Zustand, der beim Radverkehr überwiegend schon erreicht worden ist.
- „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ sind weitere Beispiele für sich ändernde Rahmenbedingungen, die unsere „Mobilität“ von morgen beeinflussen werden.
- Daneben muss die angespannte Situation der öffentlichen Haushalte berücksichtigt werden. Konkret stellt sich die Frage, wie mit knapper werdenden Ressourcen Mobilitätsangebote im ländlichen Raum finanziert und umgesetzt werden können.

Dieser Katalog an Herausforderungen ist nicht abschließend. Er macht aber deutlich, dass die Beschäftigung mit dem Thema „Mobilität“ keineswegs nur in den Verantwortungsbereich der Verkehrsträger fällt, sondern dass viele gesellschaftliche Gruppen bei der Bewältigung der anstehenden Aufgaben in diesem wichtigen Bereich der Daseinsvorsorge gefordert sind. Gefordert sind die Kommunen als ÖPNV-Aufgabenträger, die Bezirksregierung als staatliche Genehmigungsbehörde und Fördermittelgeber, soziale Einrichtungsträger, Umwelt- und Verkehrsverbände.

Wie kann in ländlichen Gebieten trotz mancher Hürden also ein flächendeckendes, zufriedenstellendes und finanzierbares Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufrechterhalten oder sogar verbessert werden? Um zu wissen, wohin man will, muss man erst wissen, wo man ist. Neben einer Bestandsaufnahme „Wo steht die Region eigentlich und wie können wir diesen Herausforderungen begegnen?“ gibt es im Münsterland viele gute Ideen, wie den geänderten Mobilitätsansprüchen entsprochen werden kann und wie nachahmenswerte Pilotprojekte weiterentwickelt werden können.

Auch das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen sucht nach Möglichkeiten und Wegen, wie mit neuen, tragfähigen Lösungsansätzen und flexibleren Konzepten die künftige Mobilität im ländlichen Raum nachhaltig sichergestellt werden kann.

Zahlreiche und intelligente Kombinationen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln wie Bahn, Bus, Auto und Fahrrad sind denkbar. Allerdings müssen die Modelle auch bezahlbar und ökologisch sowie sozial verträglich ausgerichtet sein. Zu berücksichtigen ist zudem, dass moderne Kommunikationsmedien den Informationszugang für eine multimodale Verkehrsmittelwahl erschließen.

Oberste Prämisse bleibt: In ländlichen Regionen ist Mobilität die Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und trägt damit zur Standort- und Qualitätssicherung einer Region maßgeblich bei.

Arbeitsgruppe Mobilität

Zum Abschluss der Münsterlandkonferenz wurde ein „Bündnis für Mobilität im Münsterland“ beschlossen, um wichtige Ziele für eine zukunftsorientierte Mobilität im ländlichen Raum zu identifizieren und projektorientierte Vorschläge für einen vernetzten ÖPNV mit intermodalen Angeboten zu entwickeln. Hierzu hat sich eine Arbeitsgruppe gebildet. Die Arbeitsgruppe hat ausgehend vom Status Quo

Info

Zusammensetzung der AG Mobilität

Moderation:

- ▶ **Dorothee Feller**
Regierungsvizepräsidentin

Mitglieder der Arbeitsgruppe:

- ▶ **Dr. Hermann Paßlick**
*Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM),
Kreis Borken*
- ▶ **Markus Rümke**
ZVM
- ▶ **Gerrit Tranel**
ZVM Fachbereich Bus, Kreis Coesfeld
- ▶ **Heiner Bücken**
Kreis Steinfurt
- ▶ **Friedrich Gnerlich**
Kreis Warendorf
- ▶ **Michael Milde**
Stadt Münster
- ▶ **Josef Himmelmann**
Regionale 2016 Kommune, Stadt Olfen
- ▶ **Joachim Brendel**
Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen
- ▶ **Thomas Harten**
Handwerkskammer Münster
- ▶ **Hajo Kuhlisch und Ulrich Malburg**
*Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und
Verkehr NRW
– in beratender Funktion –*
- ▶ **Sabrina Terfehr und Matthias Richter**
Bezirksregierung Münster

in insgesamt sieben Sitzungen von November 2013 bis Oktober 2014 entsprechende Ideen und Entwicklungsschwerpunkte unter Hinzuziehung weiterer ÖPNV-Experten diskutiert. Die Themenfelder „Schienen- und Busverkehr, Netzstruktur und Querspannen“, „Radverkehr und intermodaler Verkehr“ und „Instrumentenkasten für flexible, vielfältige und effiziente Mobilitätsangebote“ wurden in drei Unterarbeitsgruppen vertieft.

Die erarbeiteten Erkenntnisse und Vorschläge werden der Münsterlandkonferenz in Form dieses Berichts vorgelegt, damit über das weitere konzeptionelle Vorgehen sowie über die Umsetzung effizienter Projekte beraten werden kann.

Bevölkerungszahlen beeinflussen Grundversorgung

Demografische Entwicklung

Abgesehen vom Klimawandel beeinflusst wohl kein anderes gesellschaftspolitisches Thema unser künftiges Leben so tiefgreifend wie der demografische Wandel. Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes und des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung könnte die Bevölkerungszahl in Deutschland von heute rund 81 Millionen Einwohnern bis zum Jahr 2060 auf 68 Millionen sinken.

Ursache ist eine der weltweit niedrigsten Geburtenraten. Sie liegt bereits seit vier Jahrzehnten am unteren Rand des Ländervergleichs.

Unmittelbare Folge ist ein deutlicher Rückgang der Schülerzahlen, bis 2030 insgesamt um 14,3 Prozent. Im Primarbereich ist die Entwicklung eher stagnierend, verläuft aber im Sekundarbereich umso ausgeprägter. Damit einher geht die Gefahr eines Abbaus der Mobilitäts-Grundversorgung. Der Schülerverkehr gilt im ländlichen Raum des Münsterlandes vielerorts als Rückgrat des ÖPNV. *(siehe Grafik 1)*

Die seit einigen Jahren wieder steigende Zahl von Zuwanderern aus dem Ausland mildert den Bevölkerungsrückgang ab, kann ihn aber nicht stoppen. Die Auswirkungen betreffen alle gesellschaftlichen Bereiche, die sozialen Sicherungssysteme und auch den ÖPNV, vor allem in ländlichen Räumen. Die Entwicklung verläuft regional sehr ungleichmäßig. Neben Schrumpfungsräumen gibt es auch noch Wachstumsräume. Beide liegen manchmal sogar direkt nebeneinander. Abseits dicht besiedelter Gebiete und auch am Rand der Ballungsräume wird es aber zunehmend schwieriger, das bisherige ÖPNV-Angebot aufrechtzuerhalten.

Immer mehr Ältere

Gleichzeitig werden die Menschen dank besserer Lebensbedingungen und gesundheitlichen Fortschritts immer älter. Die durchschnittliche Lebenserwartung einer heute in Deutschland (ebenso im Münsterland) geborenen Frau liegt bei 83 Jahren, eines Mannes bei 78 Jahren.

So wird im Jahre 2030 jeder vierte und im Jahre 2060 bereits jeder dritte Bürger über 65 Jahre alt sein. *(siehe Grafik 2)*

Der Anteil der Generation 65+ wird also bis 2030 im Vergleich zu heute um etwa ein Drittel zunehmen. Gleichzeitig verringert sich der Anteil junger Menschen kontinuierlich, gerade im ländlichen Raum. Im Zuge dieser Entwicklungen wird sich auch das Erwerbspersonen-Potenzial bereits bis 2030 um 4,4 Prozent und danach deutlich stärker reduzieren, vor allem im ländlichen Raum und in großen Teilen des Ruhrgebiets. Abgeschwächt wird der Rückgang der Zahl von Erwerbspersonen durch steigende Erwerbsquoten in den höheren Altersgruppen. Dazu trägt die Erhöhung des Renteneintrittsalters bei. *(siehe Grafik 3)*

Die Schrumpfung der Bevölkerung wird nach den Prognosen bis 2030 zunächst langsam einsetzen (minus 2,4 Prozent), danach aber progressiv zunehmen. Betroffen sind vor allem der ländliche Raum und das Ruhrgebiet; moderater verläuft die Entwicklung in der Rheinschiene.

Münster gehört als Universitätsstadt zu den wenigen noch wachsenden Großstädten, neben Bonn, Düsseldorf und Köln; davon profitieren auch die Münsterlandkreise und die unmittelbar benachbarten Kommunen in geringem Umfang. Bereits seit einigen Jahren stagniert das Bevölkerungswachstum in der Region Münsterland. Ab 2021 ist mit einem leichten, aber kontinuierlichen Rückgang zu rechnen (bis 2030 insgesamt minus 0,5 Prozent), wobei die Münsterlandkreise unterschiedlich stark betroffen sind. *(siehe Grafiken 4 und 5)*

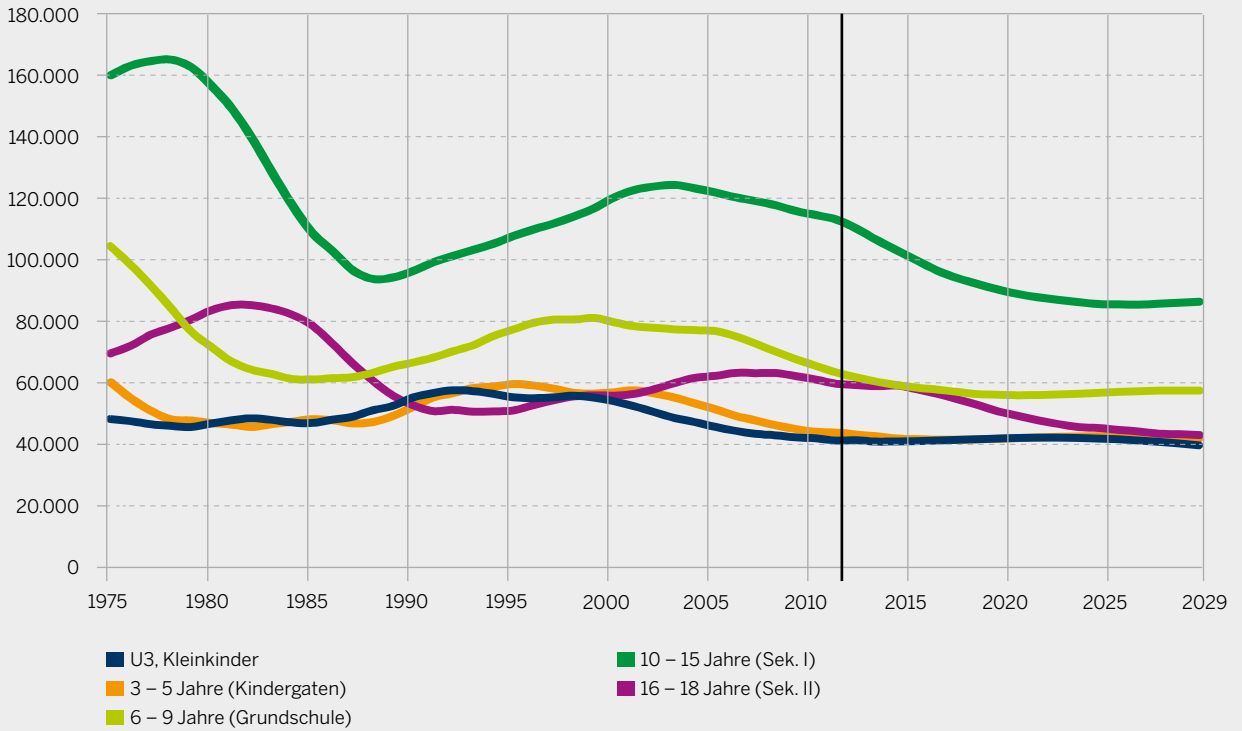
Info

Die statistischen Daten für den Regierungsbezirk Münster gibt es im Internet auf www.brms.nrw.de/statistik

Info

Grafik 1: Entwicklung junger Altersgruppen im Münsterland

1975 bis 2012 und Erwartung bis Ende 2029

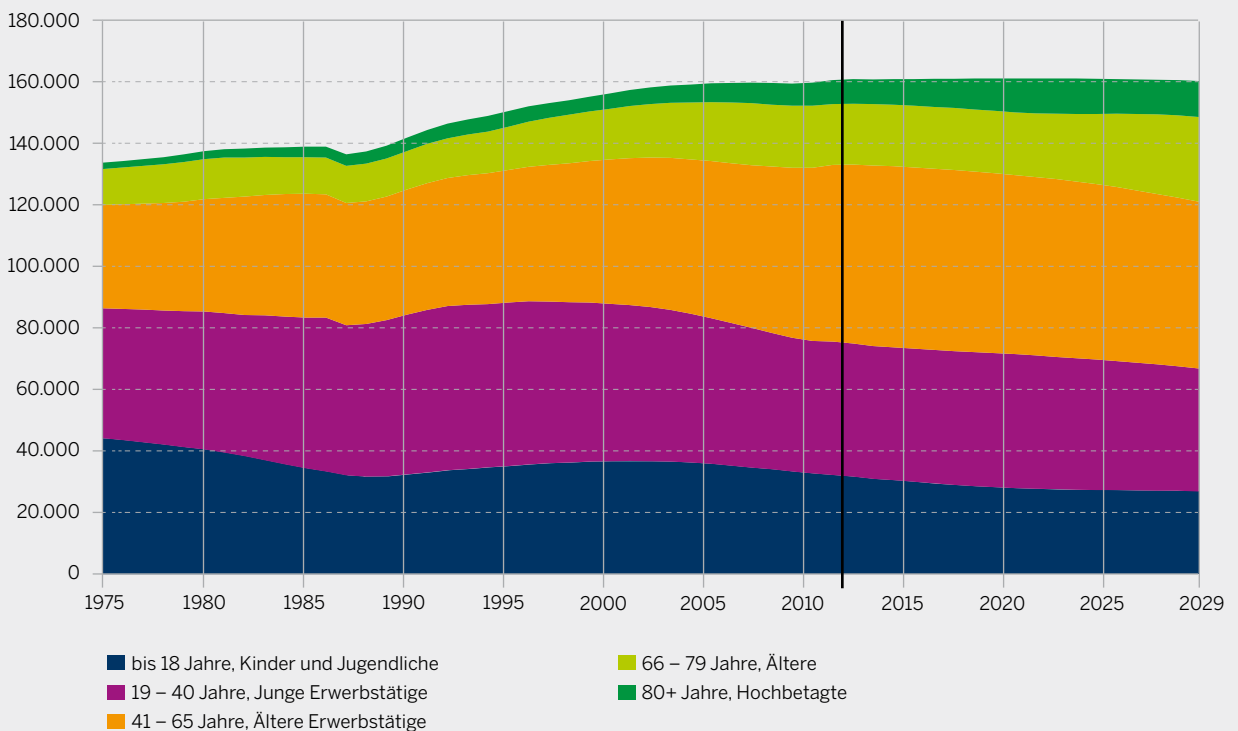


Datenquelle: Landesdatenbank NRW und IT.NRW

Info

Grafik 2: Entwicklung ausgesuchter Altersgruppen im Münsterland

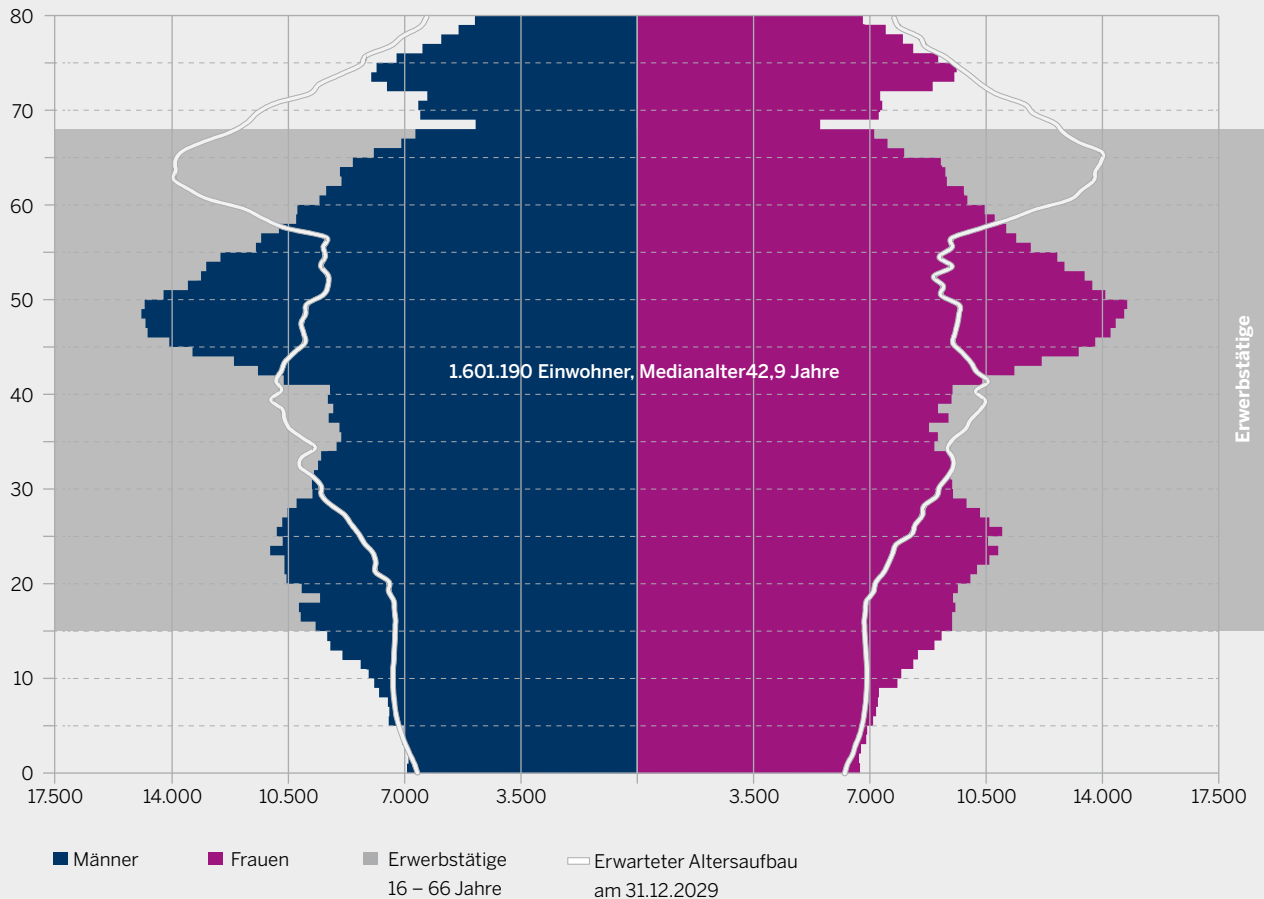
1975 bis 2012 und Erwartung bis Ende 2029



Datenquelle: Landesdatenbank NRW und IT.NRW

Grafik 3: Erwarteter Altersaufbau der Bevölkerung im Münsterland am 31.12.2013

Modellrechnung



Datenquelle: Landesdatenbank NRW und IT.NRW

VERKEHRSENTWICKLUNG

Für die Verkehrsprognose 2030 des Bundesverkehrsministeriums wurden jährlich ein moderates Wachstum des Bruttoinlandsproduktes von 1,14 Prozent sowie ein Zuwachs des Außenhandels von 3,8 Prozent in Deutschland angenommen. Bei einem ebenfalls nur moderaten Anstieg der Verkehrsmittelnutzerkosten im Personenverkehr von maximal 1 Prozent pro Jahr wird der Pkw-Bestand bis 2030 um etwa 7 Prozent zunehmen, da immer mehr ältere Personen, Frauen und Zuwanderer über einen Führerschein verfügen und die Freizeitmobilität und damit der Privatverkehr weiter wächst. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am gesamten Kraftverkehr bleibt aber mit etwa 83 Prozent relativ konstant. Auch bleiben die Anteile aller Verkehrsarten am Modal-Split weitgehend gleich. Ausnahmen bilden hierbei ein zurückgehender Fußgängerverkehr (minus 0,4 Prozent pro Jahr) und ein deutliches Wachstum im Luftverkehr (plus

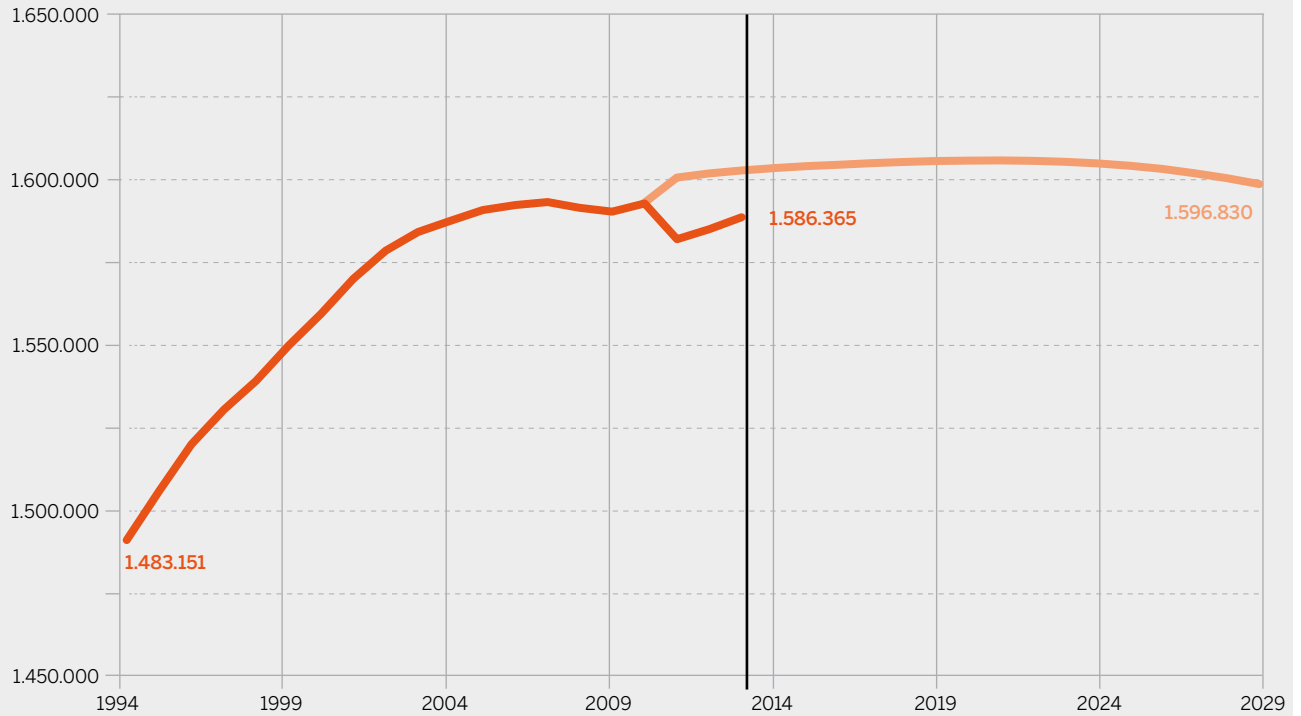
2,4 Prozent pro Jahr) sowie insbesondere im Fernbuslinienverkehr (über 20 Prozent plus pro Jahr). Das Fahrrad gewinnt als Verkehrsmittel in innerstädtischen Bereichen und in der Freizeit weitere Bedeutung.

Im Münsterland wird im Bereich „Personenverkehr“ das regionale Quell- und Binnenverkehrsaufkommen am Gesamtverkehr bis 2030 moderat um bis zu 10 Prozent steigen, der motorisierte Verkehr noch darüber hinaus, insbesondere im Kreis Borken. Der Fußgängerverkehr wird aufgrund der zurückgehenden Schülerzahlen auch hier abnehmen, ebenso der ÖPNV einschließlich des SPNV. Ausnahme wird das Stadtgebiet Münster aufgrund des nachhaltigen Bevölkerungswachstums sein. Einem Rückgang des ausbildungs- und berufsbedingten Verkehrs steht auch in der Tourismusregion Münsterland eine Zunahme des Freizeitverkehrs gegenüber.

(aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030, BMVI, Juni 2014)

Info

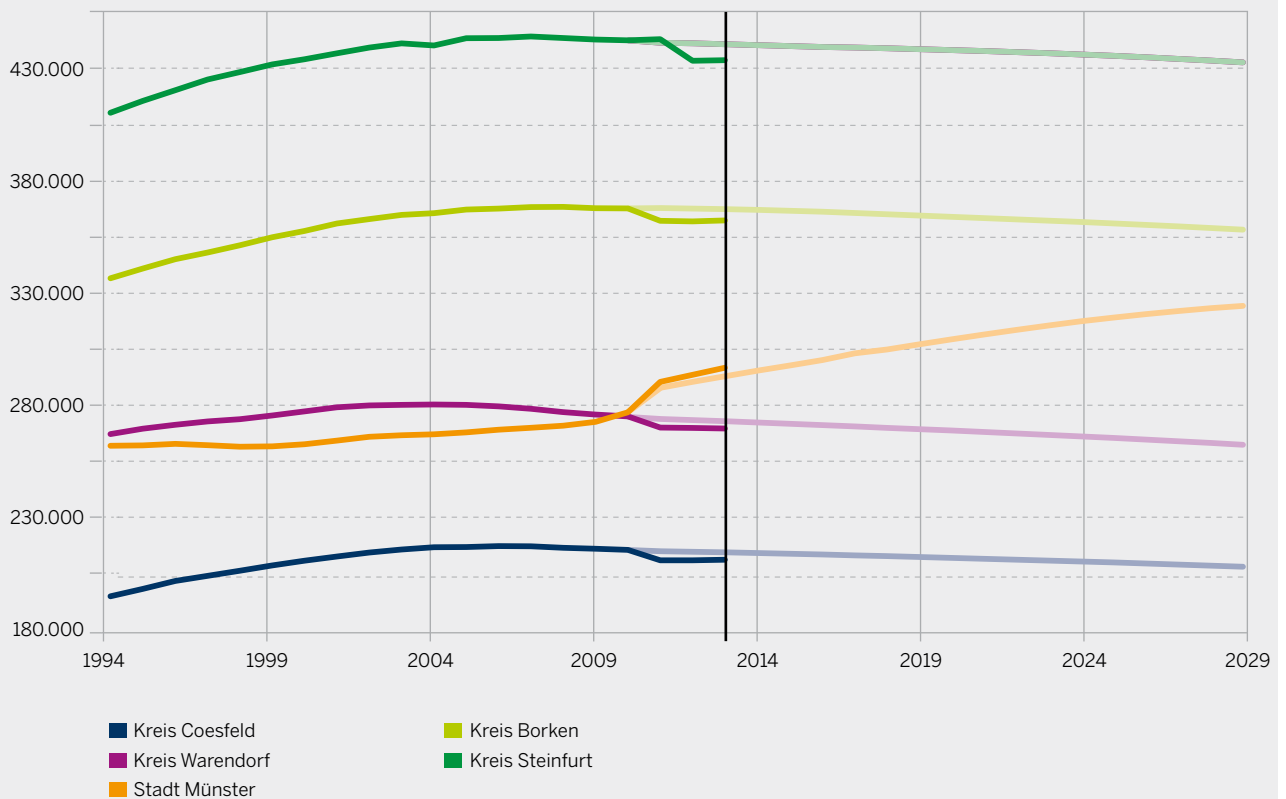
Grafik 4: Bevölkerungsentwicklung im Münsterland *
1993 bis 2013 und Erwartung bis Ende 2029



Datenquelle: Landesdatenbank NRW und IT.NRW

Info

Grafik 5: Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen des Münsterlandes *
1994 bis 2013 und Erwartung bis Ende 2029



Datenquelle: Landesdatenbank NRW und IT.NRW

*Information: Als Datengrundlage ab 2011 dient der „Zensus 2011“.

Anforderungen an ein zukunftsfähiges Liniennetz

Wie wird das Münsterland durch den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen? Wer das wissen möchte, sucht vergeblich einen Netzplan, in dem sämtliche Linienverbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs, also Bus und Schiene gemeinsam, dargestellt sind. Einen Gesamtnetzplan für das Münsterland kann es zurzeit schon deshalb nicht geben, weil es eine auf einer gemeinsamen Strategie beruhende Nahverkehrsplanung für den ÖPNV Schiene und Straße nicht gibt. Und erst recht gibt es keine Planung, die multimodale Elemente einbezieht.

Info

Das vollständige Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen gibt es im Internet auf www.recht.nrw.de.

Das kann in Anbetracht des gesetzlichen Planungs- und Kompetenzsystems des nordrhein-westfälischen ÖPNVG nicht verwundern: Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße sind die Kreise und kreisfreien Städte, jene für den Schienenpersonennahverkehr sind drei gesetzliche Zweckverbände beziehungsweise Anstalten des öffentlichen Rechts. Im Münsterland ist dies der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) mit seinem regionalen Verbandsmitglied „Zweckverband SPNV Münsterland“ (ZVM). Jeder Aufgabenträger ist für seinen räumlichen und sachlichen Zuständigkeitsbereich verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Das Gesetz sieht zwar Abstimmungs- und Berücksichtigungsgebote zwischen den Nahverkehrsplanungen vor, ein Nahverkehr aus einem Guss ist damit aber nicht zwingend sichergestellt. Im Münsterland haben jeder Kreis, die Stadt Münster und der NWL jeweils einen Nahverkehrsplan aufgestellt. Einen das gesamte Münsterland abdeckenden Nahverkehrsplan, der alle Verkehrsmittel des ÖPNV einbezieht, gibt es aber nicht. Eine zusammenfassende Bestandsaufnahme aller Planungen für das Münsterland lässt deshalb entsprechende Defizite erkennen.

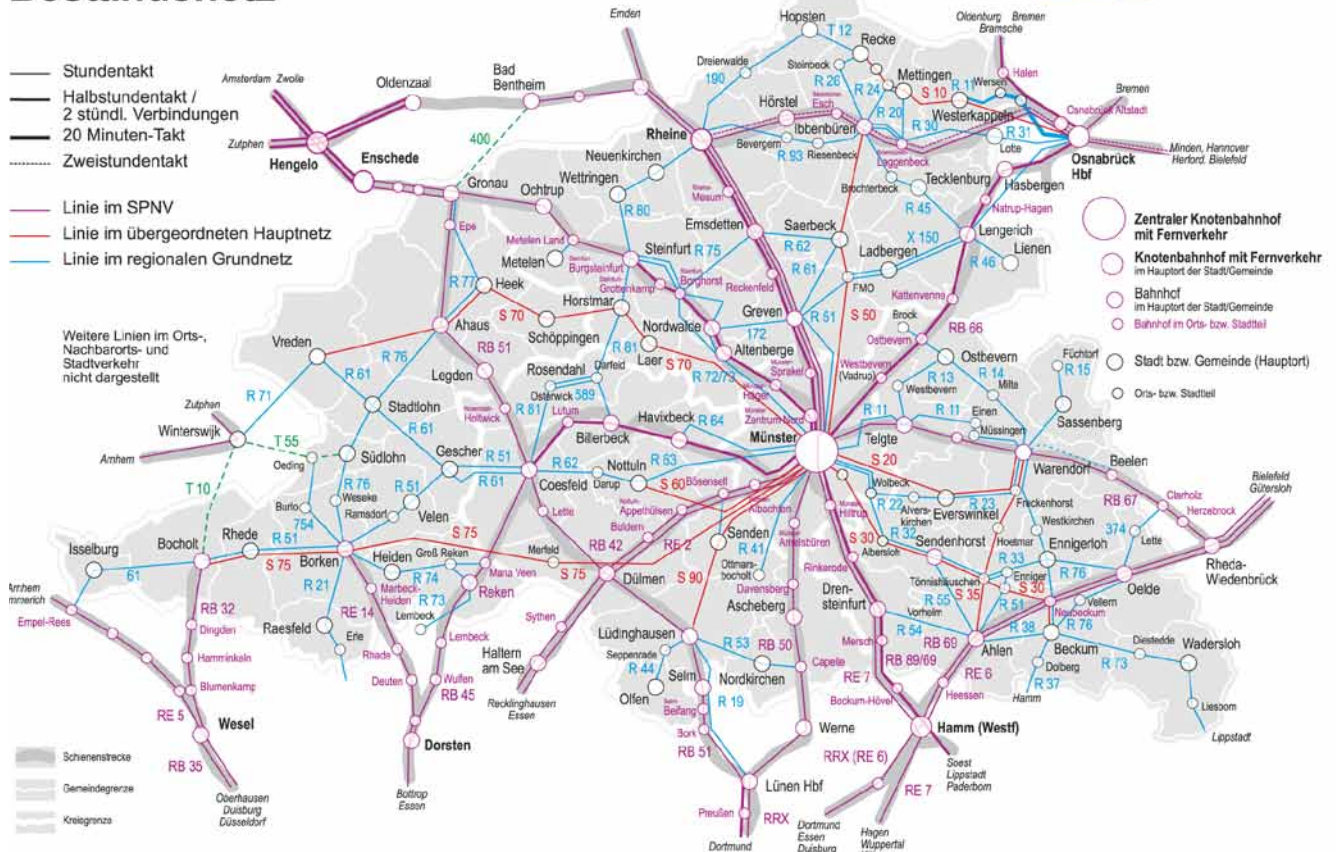
Die Arbeitsgruppe hat aus den vorhandenen Planungen und Netzgrafiken der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen eine ÖPNV-Netz Karte mit den wesentlichen regionalen (und überregionalen) ÖPNV-Verbindungen mit



Bus und Bahn (ohne Ortsverkehre) im Status quo erstellt. (siehe Karte)

Ein Blick auf diese Karte zeigt ein zumindest optisch ansprechendes Netz von Eisenbahn- und Busverbindungen, mit Regionalexpress, Regionalbahn, Schnellbus, Regiobus bis hin zum Schulbus-Linienverkehr. Mit einem solchen Netz muss sich das Münsterland im bundesweiten Vergleich mit anderen Regionen nicht verstecken. Vor allem im Busbereich hat eine frühzeitige interkommunale Zusammenarbeit über die Gründung eines gemeinsamen kommunalen Verkehrsunternehmens (RVM) Früchte getragen. Dennoch lassen sich Defizite erkennen, zumindest im Hinblick auf die Qualität der Bedienung. Außerdem muss die Zukunftsfähigkeit zur Diskussion gestellt werden, insbesondere die Demografie-Festigkeit unter besonderer Berücksichtigung der Finanzierbarkeit.

Netz Bus & Bahn im Münsterland Bestandsnetz



Handlungsbedarf ergibt sich aus Sicht der Arbeitsgruppe aus folgenden Erkenntnissen:

- ▶ Das vorhandene Netz ist kein Produkt einer synergetischen Planung, sondern eher historisch/zufällig entstanden, bildet aber Dank fortwährender Optimierung seitens der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ein gutes Grundgerüst.
- ▶ Das Netz ist sehr zentral ausgerichtet auf die Oberzentren Münster und Osnabrück; Tangenten sind nur wenige zu erkennen.
- ▶ Ein auf die Kernqualitäten des ÖPNV, Erreichbarkeit der Ziele, Fahrtenhäufigkeit, Bedienungszeiten, Reisegeschwindigkeit und Durchgängigkeit der Verbindungen ausgeichtetes Netz lässt sich im Status quo nicht abbilden. Die Durchgängigkeit der Wegeketten ist nicht garantiert; viele Bus-Bus und Bus-Schiene-Verknüpfungen sind ausbaufähig.
- ▶ Durch den demografischen Wandel mit rückgängigem Schülerverkehr ist die flächenmäßige ÖPNV-Erschließung insbesondere im ländlichen Raum gefährdet.

Ein neues, zukunftsfähiges Liniennetz für das Münsterland konnte von der Arbeitsgruppe natürlich nicht erarbeitet werden. Aber Grundsätze und Ziele für die Weiterentwicklung eines münsterlandweiten ÖPNV-Netzes lassen sich an dieser Stelle bereits formulieren:

STÄRKUNG DES „NETZ“-GEDANKENS DURCH FUNKTIONALE NETZHIERARCHIE

Das wesentliche Merkmal des ÖPNV ist sein Bündelungseffekt. Die Zusammenfassung von möglichst vielen Fahrgästen macht den ÖPNV für die Unternehmer wirtschaftlich und für den Fahrgast und die öffentliche Hand als Aufgabenträger finanzierbar. Je größer die Bündelungseffekte sind, desto wirtschaftlicher stellt sich der ÖPNV dar. Daraus ergibt sich allgemein, dass für die Weiterentwicklung eines ÖPNV-Liniennetzes insbesondere solche Linien und Achsen in den Blick genommen werden müssen, die auch unter Berücksichtigung demografischer Einflüsse noch Entwicklungspotenzial haben. Solche Achsen sind zu stärken.

Die Netzkarte zeigt die wesentlichen ÖPNV-Verbindungen mit Bus und Bahn für das Münsterland.

Bahnübergang an der Strecke Münster – Warendorf – Bielefeld im bereits ausgebauten Abschnitt Warendorf – Beelen



Die größten Bündelungseffekte ergeben sich üblicherweise auf den Schienenstrecken. Auch im Münsterland stellt die Schieneninfrastruktur das wesentliche Rückgrat des ÖPNV dar und um so größer ist auch der Klimaschutzeffekt. Ganz überwiegend werden auf den Schienenstrecken des Münsterlandes höhere Fahrgastzahlen erreicht als auf den Linien des übrigen ÖPNV. Der bundesweite Trend der Zunahme von Fahrgästen im Schienenverkehr hat sich auch im Münsterland herausgebildet, oft noch deutlicher als in anderen Regionen. Seit der kommunale Zweckverband Ende der 1990er Jahre die Aufgabenträgerschaft für den SPNV übernommen hat, wurden im Münsterland Fahrgaststeigerungen von weit über 100 Prozent erreicht.

In ihrer Bedeutung nicht geringer und im Fahrgastaufkommen zum Teil vergleichbar, sind die im Münsterland bestehenden Schnellbusverbindungen. Auf diesen Linien werden zumeist Busse eingesetzt, die über eine hochwertige Fahrzeugausstattung wie beispielsweise gehobene Bestuhlung und Sonderzulassung für 100 km/h verfügen. Die Schnellbusverkehre ergänzen dort, wo es keine Schienenanbindung (mehr) gibt, das Schienennetz und bilden mit ihm zusammen das übergeordnete Hauptnetz.

Das übergeordnete Hauptnetz

Im übergeordneten Hauptnetz findet der zügige, schlank geführte (über-)regionale ÖPNV insbesondere zur Anbindung der Oberzentren Münster und Osnabrück statt. Das übergeord-

nete Hauptnetz ist Teil des von der ÖPNV-Zukunftskommission sogenannten landesweiten „qualifizierten Regionalnetzes“, das vom Land entwickelt werden soll und wofür das Land auch über den Schienenverkehr hinaus Finanzierungsmittel zur Verfügung stellen soll.

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes im Münsterland ergeben sich im Hinblick auf das übergeordnete Hauptnetz damit folgende Forderungen:

Die hohe Akzeptanz des Schienenverkehrs durch die Fahrgäste und die Bedeutung eines Schienenanschlusses als Standortfaktor verlangen, das Schienennetz im Münsterland als Rückgrat des ÖPNV zu erhalten und – soweit wirtschaftlich sinnvoll – auszubauen. Dies ist im Nahverkehrsplan des NWL als Ziel formuliert.

Vielversprechende Beispiele und Planungen im SPNV

Beispielhaft soll dies am Schienekorridor der Linie RB 67 auf der Strecke Münster – Warendorf – Bielefeld dargestellt werden. Die Strecke ist durch ihren weitgehend parallelen Verlauf zu einer Bundesstraße durch eine Vielzahl nicht technisch gesicherter Bahnübergänge und damit durch eine vergleichsweise niedrige Reisegeschwindigkeit gekennzeichnet.

Ein Ausbau der Infrastruktur und damit eine Anhebung der Geschwindigkeit zwischen Münster und Warendorf auf bis zu 100 km/h ist vorgesehen, unter der Voraussetzung, dass die Bahnübergänge aufgehoben oder alter-

Info

Auf der Website www.mbwsv.nrw.de gelangen Sie mit dem Suchbegriff „ÖPNV Zukunftskommission Abschlussbericht“ zu dem Abschlussbericht.

nativ technisch gesichert sind. Damit wird es möglich, auf der eingleisigen Strecke künftig ein halbstündliches Angebot zwischen Münster und Warendorf zu realisieren. Die Modernisierung der Verkehrsstationen in Telgte, Warendorf und Beelen wurde bereits abgeschlossen; der Haltepunkt Raestrup-Everswinkel soll demnächst durch den näher zur Siedlung gelegenen Haltepunkt Warendorf Einen-Müssingen ersetzt werden. Durch diese Maßnahmen werden weitere Fahrgastzuwächse erwartet. Von besonderer Bedeutung ist hierfür auch die konsequente Verknüpfung von Bahn und Bus an den Umsteigepunkten Telgte und Warendorf.

Auch auf weiteren Schienenachsen im Münsterland ist ein Ausbau der Infrastruktur und des Angebots geplant oder bereits realisiert. So ist die Strecke Coesfeld – Münster für höhere Geschwindigkeiten ertüchtigt und um den Haltepunkt Coesfeld Schulzentrum ergänzt worden. Zusätzliche Haltepunkte entstehen in Münster-Roxel und Münster-Mecklenbeck.

Die Strecke Münster – Enschede stößt aufgrund stark gestiegener Fahrgastzahlen in der bestehenden Infrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen. Weitgehende Planungen für die Zukunft sehen einen partiellen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke vor.

Die Elektrifizierung wird auch der Strecke Wesel – Bocholt erhebliche Vorteile bringen, weil die Züge dann künftig durchgehend bis nach Düsseldorf verkehren können.

Der ZVM verfolgt darüber hinaus das Ziel, langfristig den Schienenpersonennahverkehr auf der Tecklenburger Nordbahn zwischen Osnabrück und Recke und der WLE-Strecke von Münster bis Sendenhorst zu reaktivieren. Um die für eine Reaktivierung notwendige Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur sowie des dauerhaften Betriebs sicherzustellen, wird eine Aufnahme in den Landesbedarfsplan angestrebt. Mit der Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn würden die Gemeinden Recke, Mettingen, Westerkappeln, Lotte (Wersen und Büren) im Halbstundentakt an das Oberzentrum Osnabrück und die dortigen weiterführenden Nah- und Fernverkehrsverbindungen angeschlossen. Mit ortsnahen Haltepunkten und modernen Fahrzeugen entstünde eine hochwertige Anbindung des nördlichen Kreises Steinfurt. Das regionale und lokale Busnetz würde dann an den Bahnhofspunkten räumlich und zeitlich auf das neue SPNV-Angebot abgestimmt und könnte so auch abseits der Schiene gelegene Siedlungsräume im Sinne des Netzgedankens optimal an den Schienenverkehr anbinden.



RB 64 auf der Strecke Münster – Enschede im zweigleisigen Begegnungsbahnhof Aitenberge

Starker Zuspruch im Stadtverkehr ist auf der WLE-Strecke zwischen Münster und Sendenhorst zu erwarten. Mit bis zu drei stündlichen Verbindungen würden die Münsteraner Stadtteile Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck sowie das Gewerbegebiet Loddenheide und die Halle Münsterland an den Hauptbahnhof angebunden. Zwei Mal pro Stunde könnten die Züge darüber hinaus bis Albersloh und Sendenhorst verkehren, wo weiterführende Regionalbusanschlüsse in Richtung Ennigerloh, Ahlen und Beckum vorgesehen sind.

rungswürdig. Die hohe Akzeptanz des 2001 reaktivierten Schienenverkehrs zwischen Gronau und Enschede setzt hier Maßstäbe.

Um die Erreichbarkeit der Metropole Ruhr zu verbessern, bildet die Erweiterung der bestehenden Schnellbus-Linie S90/S92 Münster – Senden – Lüdinghausen über Olfen bis Datteln (und von dort nach Recklinghausen und Dortmund) einen wichtigen Baustein. Hierzu ist eine Überplanung und Aufwertung der heute vorhandenen Regionalbus-Linien R44 Lüdinghausen – Datteln und 282 Olfen – Datteln vorgesehen. *(mehr dazu auf Seite 28 in dem Beitrag „Instrumentenkasten“)*

Info

Funktionale
Netzhierarchie:

Übergeordnetes
Hauptnetz



Regionales
Grundnetz



Lokales
Ergänzungsnetz

Lückenschluss mit Schnellbussen

Erreichbarkeitsanalysen sollten in den schienenfernen Räumen Lücken im übergeordneten Hauptnetz aufdecken, die durch Schnellbusse geschlossen werden können. Dabei wäre im Hinblick auf die Bedienungsqualität (Bedienungshäufigkeit, -zeiten, Haltestelleninfrastruktur) ein Schienen-ähnlicher Charakter anzustreben. Offenkundig ist der Bedarf für eine hochwertige Anbindung des internationalen Flughafens Münster-Osnabrück. Nach dem endgültigen Aus für den Flughafen Enschede sollte eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung des FMO aus den Niederlanden vorrangiges Planungsziel sein. Generell erscheinen die Verbindungen in den niederländischen Grenzraum, zum Beispiel nach Winterswijk, durch öffentlichen Personennahverkehr verbessere-

Regionales Grundnetz

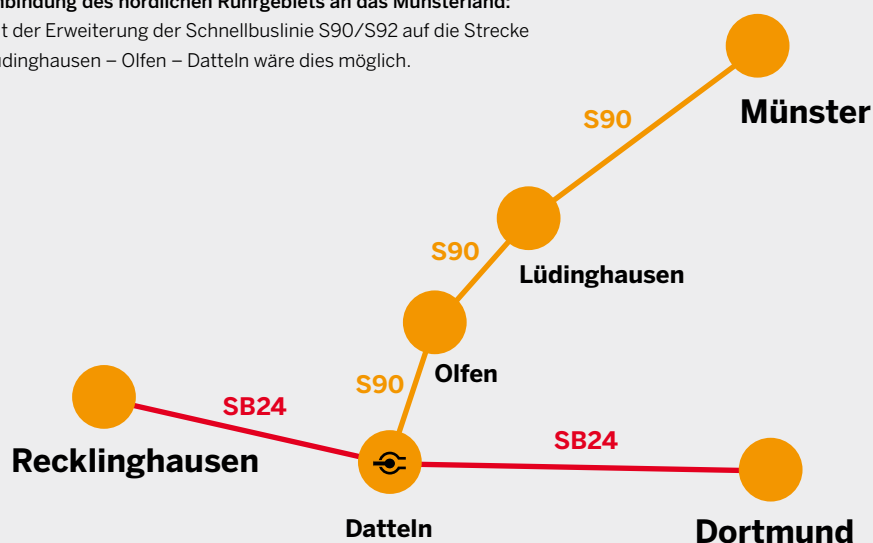
Das übergeordnete Hauptnetz kann naturgemäß keine Flächenerschließung gewährleisten. Deshalb ist ein regionales Grundnetz vorzuhalten, das einerseits die Andienung an das übergeordnete Hauptnetz, andererseits aber auch den Zentren verbindenden Verkehr abseits vom Hauptnetz sicherstellt. Die dieser Netzkatégorie zugeordneten Buslinien weisen bislang das größte Fahrgastaufkommen im Münsterländischen ÖPNV auf. Das zeigt sich auch im Fahrgastaufkommen der öffentlichen Linien dieser Netz-Hierarchie-Ebene.

Im regionalen Grundnetz geht es ebenfalls darum, größtmögliche Bündelungseffekte zu

Info

Anbindung des nördlichen Ruhrgebiets an das Münsterland:

Mit der Erweiterung der Schnellbuslinie S90/S92 auf die Strecke Lüdinghausen – Olfen – Datteln wäre dies möglich.





erzielen. Über das regionale Grundnetz sind auch Verkehrsbedürfnisse im „Tangentialverkehr“, also quer zum ganz überwiegend auf das Oberzentrum ausgerichteten Hauptnetz zu befriedigen. Hier ist Ergänzungsbedarf erkennbar. Netzergänzungen im Regionalverkehr sind nach ersten Einschätzungen auch in den Randbereichen des Münsterlandes, insbesondere im Übergang zum Ballungsraum Rhein-Ruhr, zumindest zur Anbindung an die vorhandenen Schienenstrecken, erforderlich.

Die ortsverbindende Grundversorgung, insbesondere aber die Zubringerfunktion für das übergeordnete Hauptnetz, verlangt auch im regionalen Grundnetz eine vertaktete Bedienung. Die zeitliche Verfügbarkeit der angebotenen Verbindungen muss verlässlich sein, damit auch die Fläche sicher ganztägig erreichbar ist.

Eine ausreichende Grundausrüstung ist auch im regionalen Grundnetz Bedingung für die Linienbedienung. Wo sie nicht gewährleistet ist, wie etwa in einwohnerschwachen ländlichen Siedlungseinheiten, muss eine Anbindung über das lokale Ergänzungsnetz erfolgen.

Lokales Ergänzungsnetz

Über das lokale Ergänzungsnetz wird der Mobilitätsbedarf innerhalb der Ortschaften oder im Nachbarortsverkehr abgedeckt. Die Bedienungsformen sind hier vielfältig. Sie reichen vom Stadtbuslinienverkehr über Bürgerbussysteme bis hin zu den verschiedenen Formen des bedarfsorientierten öffentlichen Verkehrs, unter Einbeziehung von intermodalen Elementen und moderner Kommunikationstechnik. Jede Gemeinde, jede Stadt, muss für sich das geeignete Bedienungsmodell finden.

SchnellBus S50 am Flughafen Münster/Osnabrück

Entscheidend für das Gesamtnetz ist, dass es keinen Siedlungs- oder Gewerbebereich gibt, der nicht über ein zumindest niederschwelliges Angebot an den regionalen ÖPNV angeschlossen ist. Das lokale Ergänzungsnetz lässt Raum für kreative, moderne und finanzierbare Modelle, die sogenannte „flexible Bedienung“. Als gutes Beispiel für innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum mit seinen dünnen und dispersen Siedlungsstrukturen hat sich der bedarfsgesteuerte Bürgerbus Olfen etabliert. Seit 2013 besteht dieses alternative ÖPNV-Konzept. Prägende Merkmale sind die flächenhafte Erschließung des Stadtgebiets Olfen und die Abkehr von einer ausschließlichen Haltestellenbedienung. So werden Fahrgäste ergänzend zur herkömmlichen Bedienung zwischen Haltestellen auch von einer Haltestelle bis vor die Haustür oder von der Haustür bis zur Haltestelle befördert. Durch die flächenhafte Bedienung des Stadtgebiets Olfen kann für alle Einwohner eine Mobilitätsgrundversorgung vorgehalten werden. *(mehr dazu auf Seite 21 in dem Beitrag „Instrumentenkasten“)*

VERKNÜPFUNGSPUNKTE

Ein regionales öffentliches Verkehrsnetz ist für Nutzer nur dann attraktiv, wenn die Reiseketten durchgängig und alle Teilräume verlässlich erreichbar sind. Da nicht jedem Fahrgast eine durchgehende Tür-zu-Tür-Verbindung angeboten werden kann, muss die Durchgängigkeit der Wegekette durch optimale Verknüpfung der

Verkehrsmittel geschaffen werden.

Eine gute Verknüpfung der Verkehrsmittel sichert auch die Bündelungseffekte und damit ganz maßgeblich die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Innerhalb des hierarchischen Netzsystems muss das öffentliche Verkehrsangebot immer auch die Andienung an die Verbindungen der nächst höheren Netzkategorie gewährleisten. Hier findet dann die Bündelung statt.

Durchgehende Reiseketten verlangen zunächst einmal eine sorgfältige Abstimmung der Fahrpläne und werden ausgehend vom integralen Taktfahrplan des Landes NRW über das übergeordnete Hauptnetz zum regionalen Grundnetz bis in den jeweiligen Ortsverkehr hierarchisch strukturiert. Die Verknüpfungshaltestellen/-bahnhöfe müssen ihrer Funktion entsprechend ausgestattet sein, eine angemessene Aufenthaltsqualität bieten und über moderne Informations- und Kommunikationstechnik mit Echtzeit-Informationsangeboten verfügen. Definierte, vielfrequentierte Verknüpfungspunkte sind zusätzlich mit „Mobilpunkten“ zu ergänzen. Hier sollten möglichst weitere, mit Personal ausgestattete Versorgungs- und Informationsangebote und ein Ticketverkauf vorgehalten werden – idealerweise die gesamte Palette von öffentlichen, aber auch privaten Mobilitätsdienstleistungen, wie beispielsweise Car-Sharing. *(mehr zu den Innovativen Mobilpunkten auf Seite 30 in dem Beitrag „Instrumentenkasten“)*

Umstieg zwischen Bus und Bahn am Bahnhof Coesfeld „Seite-an-Seite“





Zugbegegnung der RB 67 in Telgte: Möglichkeit zum Umstieg von und zum Bus in beide Richtungen

Alle Verknüpfungspunkte des ÖPNV, aber auch alle wichtigen Haltestellen ohne Verknüpfungsfunktion, sind mit einer Infrastruktur für den Individualverkehr auszustatten: park & ride, bike & ride, Fahrradboxen und Ladestationen für Elektrofahrzeuge.

Grundvoraussetzung für eine optimale Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel ist eine räumliche Zusammenführung. Die Umsteigewege zwischen Buslinien und Bahnhöfen sollten also möglichst kurz und barrierefrei sein. Idealerweise erfolgt der Umstieg gar „Seite-an-Seite“ an einem kombinierten Bus-/Bahnsteig, wie es beispielsweise in Coesfeld bereits realisiert worden ist. Auch für den neuen Haltepunkt Münster-Roxel ist diese Form der Verknüpfung vorgesehen.

Die Umsetzung des Netzgedankens an den Knotenpunkten erfordert verschiedene Anpassungen im Busliniennetz. So werden auch in größeren Städten aktuell längst nicht alle Bahnhöfe als Knotenpunkte auch im Busverkehr bedient. Beispiele hierfür finden sich in Lüdinghausen, Greven und teilweise auch in Lengerich.

Besonders attraktiv gestalten sich Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn an solchen Bahnhöfen, an denen Takt-Knoten im Bahnverkehr existieren oder sich die Züge beider Fahrtrichtungen begegnen. Bei konsequenter zeitlicher Abstimmung der Busfahrpläne auf den Schienenverkehr entstehen somit optimale Rundumanschlüsse zwischen allen Linien, die den Knotenpunkt anfahren.

In Fällen, in denen nicht beide Fahrtrichtungen erreicht werden können, ist unter Beachtung des Gesamtnetzes eine Fahrtrichtung festzulegen, die in der Summe netzweit ein Maximum an Fahrmöglichkeiten eröffnet. Diese ist folgerichtig verkehrsgeografisch vorrangig zu berücksichtigen.

Auch bei optimaler Abstimmung kann der Anschluss infolge von Verspätungen durch hohe Verkehrsdichte oder betrieblichen Störungen besonders im Busverkehr nicht immer sichergestellt werden. Um den Fahrgästen auch im Verspätungsfall eine verlässliche Weiterfahrt an ihr Reiseziel zu ermöglichen, ist die von der RVM bereits angebotene Anschlussgarantie auf weitere Verbindungen auszuweiten.

Verknüpfungspunkte ÖPNV – Fahrrad

Die Bedeutung der Verknüpfungspunkte ÖPNV – Fahrrad ist abhängig von ihrer Lage im hierarchisch gegliederten ÖPNV-Netz, sowie der Bedeutung des jeweiligen Verknüpfungspunktes im Netz. Hiervon abhängig ist die konkrete bauliche Gestaltung.

An Verknüpfungshaltestellen ist für den Radverkehr eine Ausstattung erforderlich, die das komfortable, sichere und witterungsgeschützte Abstellen der Räder mit elektronischem Zugangssystem möglich macht. Dazu kommen ergänzende Serviceeinrichtungen, wie Akku-Ladestationen und Schließfächer, sowie Maßnahmen zur Sicherheit, beispielsweise eine gute Beleuchtung. Unabdingbar ist – bei vorheriger Klärung der Kostenübernahme – eine intensive Unterhaltung der Anlagen einschließlich Winterdienst.

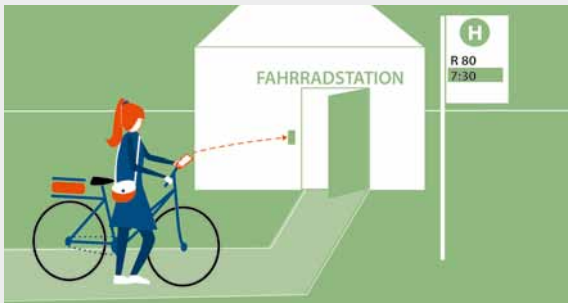
So könnte der Weg zur Arbeit aussehen:



Montagsmorgen 7:10 Uhr irgendwo in Wettringen. Marlene Muster muss gleich los zur Arbeit. Ob der Bus heute pünktlich ist, sieht sie auf ihrem Smartphone. Er kommt wie (fast) immer pünktlich. Also los.



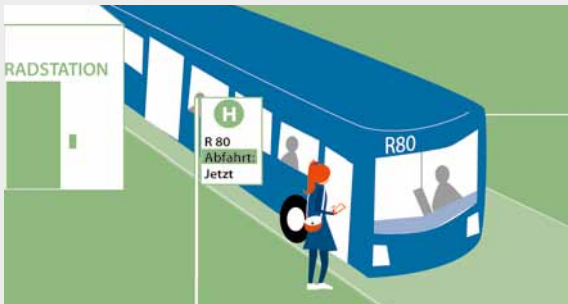
Marlene nimmt ihr Pedelec, das sie als Neueinsteigerin in ein Abonnement für drei Monate kostenfrei zur Verfügung gestellt bekommen hat, und fährt die drei Kilometer bis zum ZOB in Wettringen.



Dank des kürzlich erneuerten Radwegs hat Marlene eine schnelle und sichere direkte Anbindung zum ZOB, den sie nach nur kurzer Zeit erreicht. Dort öffnet sie per Smartphone ihre Abstellbox und parkt das Pedelec.



Gestern Abend hatte sie vergessen, ihren Akku aufzuladen. Wie gut, dass sie eine Box mit einem Ladegerät gemietet hat! Also noch rasch das Pedelec an die Stromquelle anschließen.



Der Bildschirm an der Haltestelle zeigt an, dass der R80 gleich um die Ecke biegen wird. Als der Bus kommt, checkt Marlene sich mit ihrem Smartphone ein und fährt zum Bahnhof nach Rheine.



Die Haltestelle liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof, so dass Marlene mit wenigen Schritten ihr Abfahrtsgeleis erreichen kann. Die Regionalbahn nach Emsdetten steht schon bereit und Marlene steigt ein.



In Emsdetten angekommen, kann sie...



...in nur acht Minuten Fußweg ihren Arbeitsplatz bei der Stadtverwaltung erreichen.

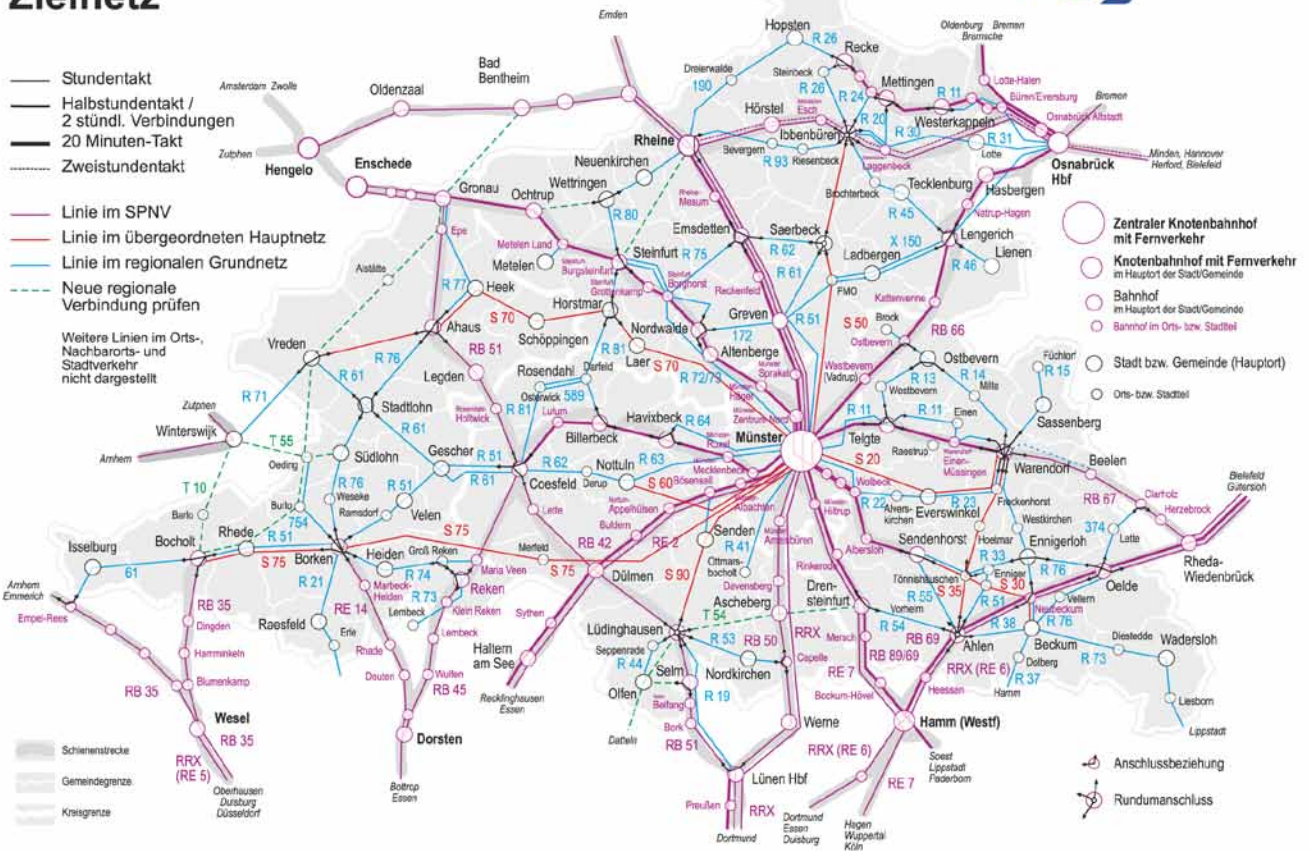
INTERMODALE WEGEKETTEN

Die Kundenbedürfnisse verändern sich stetig. Der ÖPNV bietet bereits erste Dienstleistungen an, die weit über die Möglichkeiten von Bussen und Bahnen hinausgehen. Die Beförderung von Personen erfolgt im Rahmen einer durchgehenden Tür-zu-Tür-Wegekette schon mit zwei oder mehr Verkehrsmitteln. Darüber hinaus kommt der verstärkten Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien ein immer höherer Stellenwert zu. In dem Beispiel auf der linken Seite soll dieser verkehrsmittelübergreifende und intermodale Verkehr beschrieben werden. (mehr dazu auf Seite 38 im Beitrag „Radverkehr im Münsterland – Intermodale Wegekettten am Beispiel STmobil“)

ZUSAMMENFASSUNG

Als Ergebnis der Überlegungen zur Netzstruktur und den erforderlichen Verknüpfungspunkten ist ein Zielnetz entwickelt worden, das sowohl die hierarchisch abgestufte Bedienstungsqualität darstellt als auch die an den Verknüpfungspunkten maßgeblich zu berücksichtigenden Anschlussverbindungen. Die folgende Karte fasst die erläuterten Ansprüche an ein optimales ÖPNV-Netz im Münsterland zusammen und soll als Arbeitsgrundlage für die künftige Überplanung des Liniennetzes dienen. Aus Sicht der Arbeitsgruppe sollte dafür auch der organisatorische Rahmen geschaffen werden, der – politisch legitimiert – eine integrierte Nahverkehrsplanung für Bus und Bahn im Münsterland erarbeitet. (siehe Karte)

Netz Bus & Bahn im Münsterland Zielnetz



Nachfrageorientierte Mobilität

Instrumentenkasten

Die Sicherstellung einer möglichst flächendeckenden Mobilität auch abseits des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist auch in Flächenregionen anzustreben. Neben dem konventionellen Schienen- und Busverkehr sind hierbei verstärkt flexible, nachfrageorientierte Bedienungsformen, auch unter Einbeziehung der regenerativen Energien zu entwickeln

Der Besitz eines Autos darf nicht Voraussetzung für Mobilität sein. Hier gilt das Prinzip „Vom Zwang zur Wahl“. Eine ganzheitliche Nahverkehrsinfrastruktur trägt dazu bei, dass Menschen in der Region bleiben oder gar dorthin kommen und sie als attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort wahrnehmen. Gefragt sind nachhaltige, flexible und bedarfsgerechte Angebote, die je nach den örtlichen Gegebenheiten unterschiedlich sein können.

Dieser Instrumentenkasten basiert auf den Erfahrungen im Projekt „Bewegtes Land“, in dem die Stadt Olfen gemeinsam mit der Stadt Haltern am See, der Gemeinde Nordkirchen, der Stadt Selm, dem Regionalverkehr Münsterland, dem VRR und den Kreisen Coesfeld und Recklinghausen an konkreten Lösungen für eine flexible, vielfältige und effiziente Mobilität im ländlichen Raum arbeitet. Dabei werden

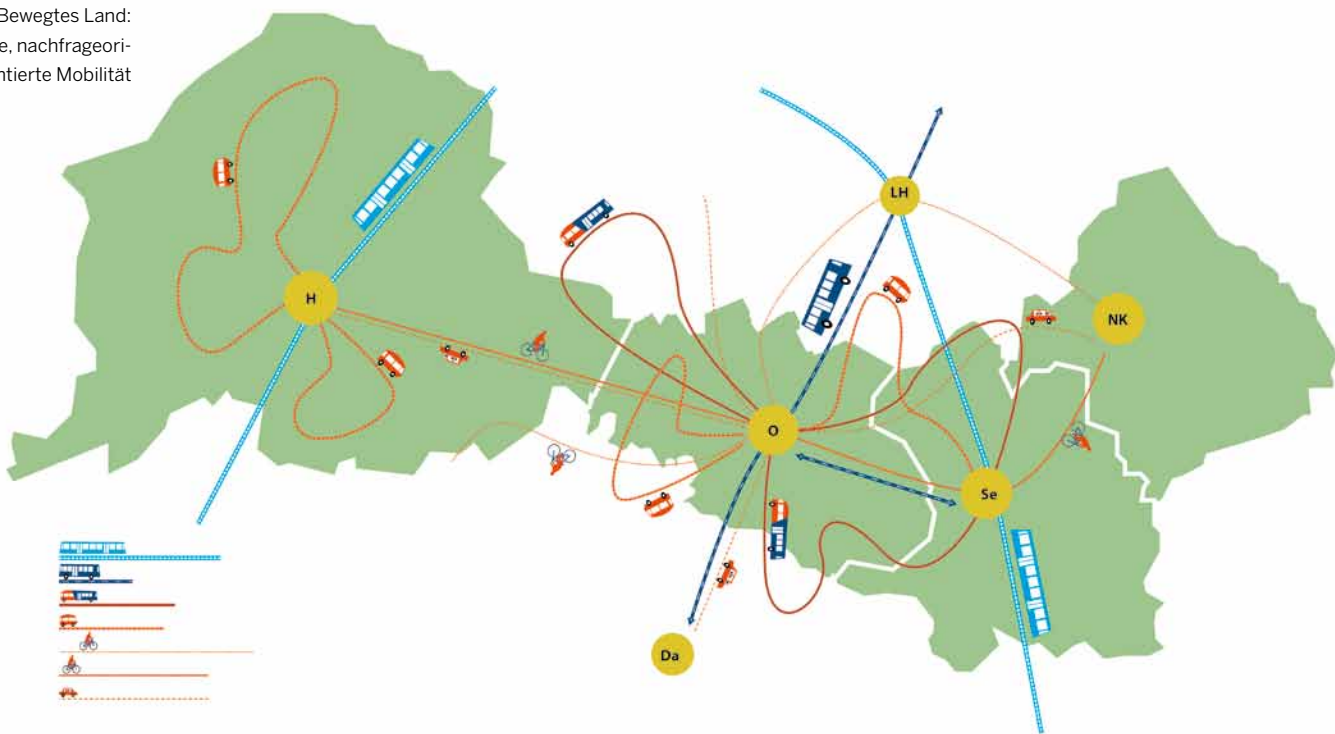
neue Konstellationen der Akteure, technische Möglichkeiten und Raumverbindungen erprobt, von denen dann andere Kommunen in der Region profitieren können bzw. zum Nachahmen animiert werden.

Der Instrumentenkasten zeigt konkrete Ansätze. Dabei geht es um Konzepte, die die neueste Technik nutzen, finanzierbar sind und auch wirtschaftlich Sinn machen. Andere Regionen mit ähnlichen Herausforderungen können diese Instrumente nutzen.

HERAUSFORDERUNGEN

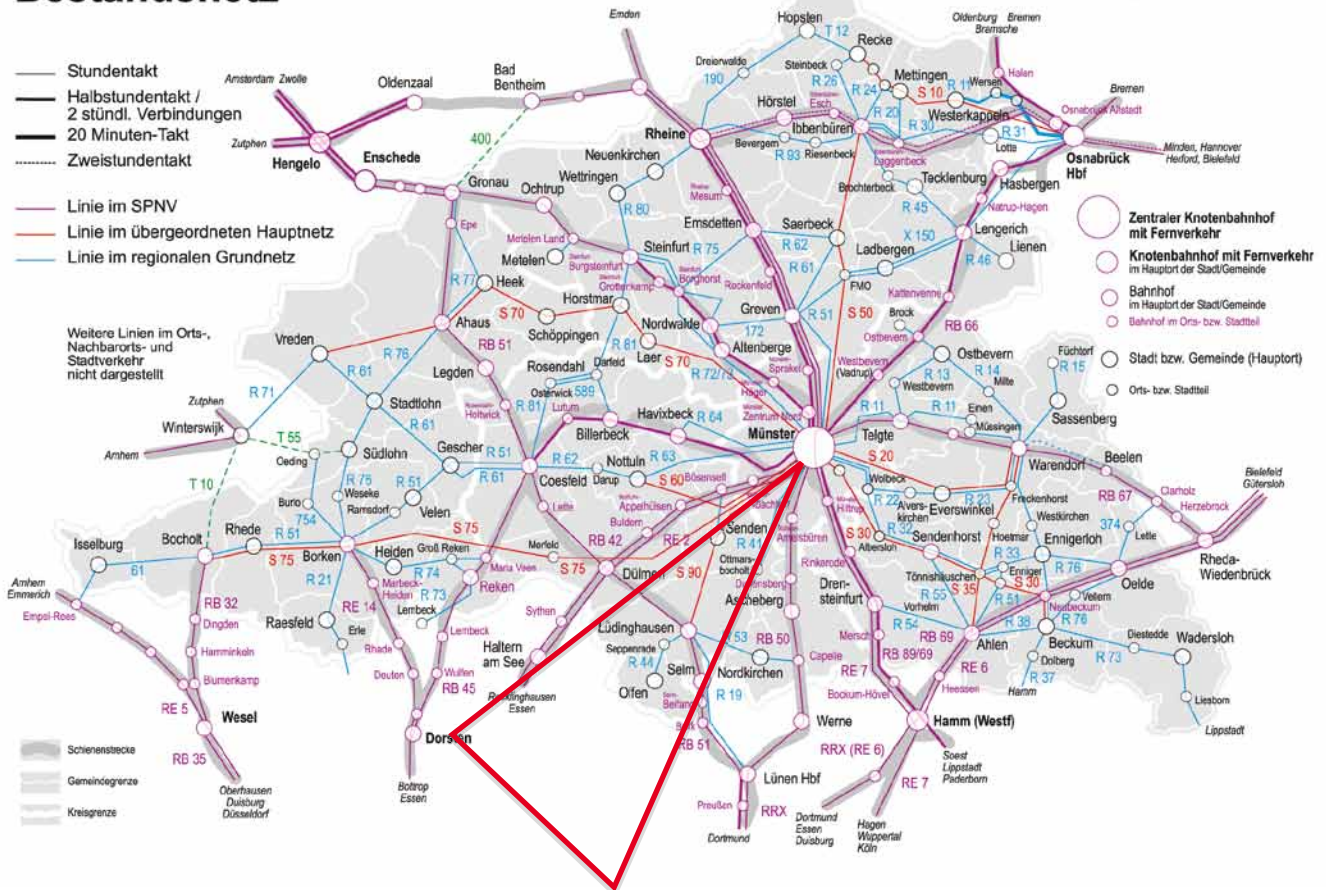
Die Region Bewegtes Land befindet sich am Schnittpunkt zwischen der Metropole Ruhr und dem ländlich geprägten südlichen Münsterland und stellt damit eine typische räumliche Konstellation am Rand der Ballungsräume dar. Der öffentliche Personennahverkehr ist auf Münster

Vision Bewegtes Land:
Flexible, nachfrageorientierte Mobilität



Netz Bus & Bahn im Münsterland

Bestandsnetz



ausgerichtet, die Hauptpendlerströme führen aber überwiegend mit dem Pkw in Richtung Metropole Ruhr. Auch die meisten Tagesgäste kommen mit dem Pkw aus der Metropole Ruhr. Der Raum befindet sich zudem im Schnittpunkt verschiedener Gebietskörperschaften – zweier Bezirksregierungen (Münster, Arnsberg) und dreier Kreise (Coesfeld, Recklinghausen, Unna). Das führt zwangsläufig auch zu einer Vielzahl von Akteuren im ÖPNV. Es gibt drei ÖPNV-Aufgabenträger mit vier Busunternehmen, drei Aufgabenträger für den SPNV, drei Eisenbahnverkehrsunternehmen, ein Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen und einen Betreiber der Stationen. Im Bewegten Land gibt es insgesamt 45 Buslinien, bis auf wenige Ausnahmen geht jedoch keine Linie über die jeweilige Kreisgrenze hinaus. (siehe Karte)

Ohne Auto auf dem Land mobil sein

Das Busliniennetz konzentriert sich bisher im ländlichen Raum vielfach darauf, Schüler zur

Schule und nach Hause zu bringen. Da das Angebot mit der sonstigen Nachfrage nicht übereinstimmt und die Busse zu den Stoßzeiten oft überfüllt sind, hat der Ortslinienverkehr für andere Benutzergruppen kaum eine Bedeutung. Sinkende Schülerzahlen sorgen bei vielen Kommunen dafür, dass die Transportkosten steigen. Außerdem hat der sinkende Bedarf eine schleichende Ausdünnung des ÖPNV-Angebots zur Folge. Abseits bestehender Linien gewinnen mehr und mehr die Bürgerbusse als selbstorganisierte, ehrenamtliche Mobilitätsangebote an Bedeutung. Sie springen dort ein, wo Linien nur eine äußerst geringe Nachfrage aufweisen und nur noch defizitär betrieben werden können, und stellen mit viel Engagement eine „Grundversicherung“ an Mobilität für viele Menschen her – sind aber oft auf ein Haltestellennetz wie bei einer konventionellen Buslinie beschränkt. Viele Wohnlagen außerhalb der Ortszentren sind nicht gut zu erreichen. Das hat gravierende Nachteile für junge, alte und sozial schwächere

Der rote Keil zeigt den Untersuchungsraum.



Mitglieder der Gesellschaft: Wer nicht über ein Auto verfügt, ist in seiner Mobilität stark eingeschränkt und fühlt sich entsprechend ausgegrenzt. Es fehlt an flexiblen, flächener-schließenden Angeboten, die sich am Bedarf der Bevölkerung orientieren. Indem sich der ÖPNV auf lokaler und interkommunaler Ebene mit differenzierten und nachfrageorientierten Angeboten aus den Fesseln der Linienbedie-nung befreit, könnte er die Bürger besser an die Zentren mit ihren Einrichtungen des öffentli-chen Lebens und der Nahversorgung anbinden. Das passt vor allem für Siedlungsstrukturen, wie sie im Münsterland, in Südwestfalen und in Ostwestfalen-Lippe zu finden sind.

In die Metropole Ruhr zur Arbeit pendeln

Nordkirchen und Olfen sind die einzigen Orte im Kreis Coesfeld, die überwiegend auf das Ruhrgebiet orientiert sind. Das passt nicht in die Grundstruktur des ÖPNV im Münsterland, der in seiner ganzen Konstruktion auf mög-lichst hochwertige Verbindungen zum Zentrum Münster ausgerichtet ist. Der ÖPNV-Bedarf der Pendler wird auch nicht vom Regionalver-kehr des Ruhrgebiets abgedeckt. Das Angebot beispielsweise für die etwa 2.000 Pendler in Olfen ist unattraktiv: Direktverbindungen nach Datteln bestehen nur sehr eingeschränkt. Anschlüsse zu überregionalen Buslinien (Schnell-bus) sind im Fahrplan nicht vorgesehen. Die Busse fahren häufig Schleifen und nicht auf möglichst direktem Weg zum Ziel. Um ein abgestimmtes Schnellbussystem zu etablieren, ist es erforderlich, die Grenzen der Gebietskör-perschaften zu überwinden und die Potenziale aus der bipolaren räumlichen Lage durch eine

enge Kooperation mit den drei Kreisen und den beiden Bezirksregierungen auszuschöpfen.

Auf angenehmen Wegen unterwegs sein

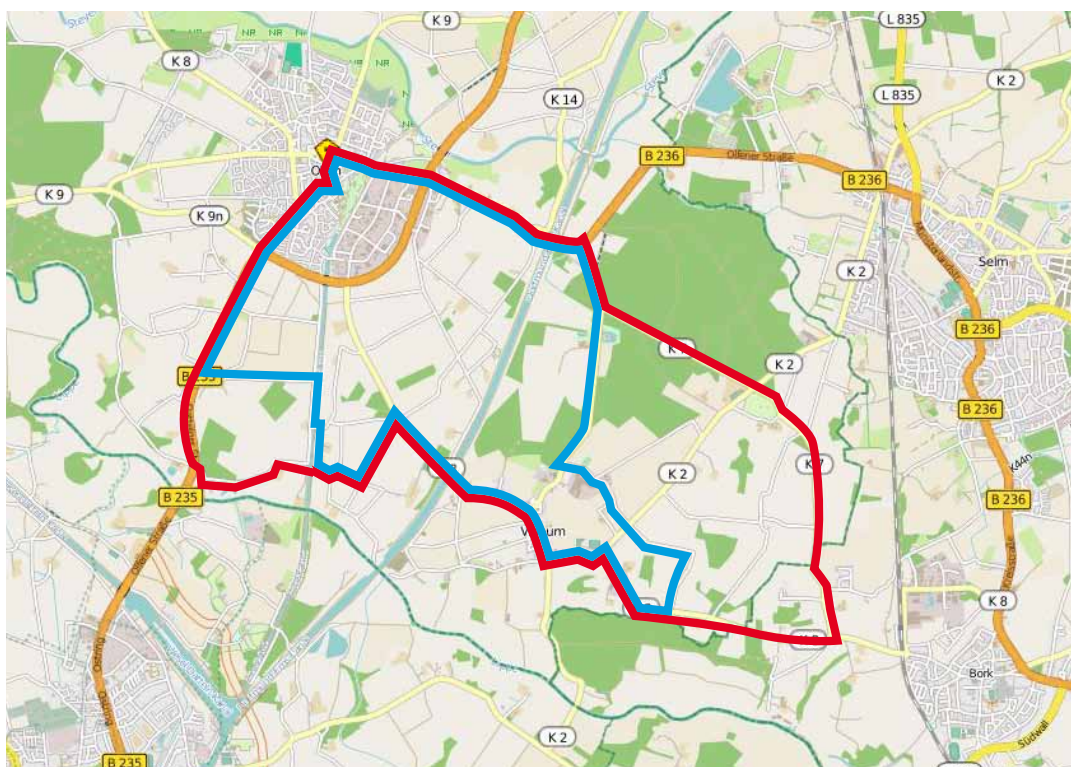
Im Alltag vieler Menschen dienen Wege oft nur als Mittel, ein Ziel zu erreichen, also beispiels-weise den Arbeitsplatz, den Ausbildungsplatz oder den nächsten Supermarkt. Viele Rad- und Fußwege führen nicht direkt zum Ziel, werden von Straßenkreuzungen unterbrochen, führen über wenig attraktive Landstraßen und sind unter Umständen gefährlich, da Radverkehrs-anlagen oder ausreichend breite Fußgängerbe-reiche fehlen. Deswegen empfinden viele Men-schen ihre alltäglichen Wege eher als Stress. Dazu kommt, dass man zwar auf schönen We-gen „Rund um Olfen“, „Rund um die Halterner Seen“ und „Rund ums Schloss Nordkirchen“ radeln oder spazieren kann, es aber zwischen den Kirchtürmen und in bisher wenig beachte-ten Randräumen an guten Wegenetzen fehlt. Die Herausforderung liegt darin, das Kirchturmdenken zu überwinden und stattdessen eine regionale Wegeplanung durch interkommunale Kooperation voranzutreiben. Die Konzepte für regionale Wegesysteme müssen alle Verkehrsmittel berücksichtigen. Radverkehrsnetze müssen zum Beispiel die Bahnstationen und verkehrsbedeutsame Schnittpunkte der Busli-nien mit Übergang zum Regionalverkehr und zu Bürgerbussen einbinden. Teil von angenehmen Wegen sind auch attraktive Umsteigepunk-te, etwa vom Fahrrad auf Bus und Bahn oder umgekehrt. So werden die neuen Wegenetze auch für die Radtouristen attraktiv. Die vielen Fernrouten und Themenrouten können vernetzt und ergänzt werden. Zudem braucht es attrak-

tive Angebote wie Fahrradverleih mit flexiblen Annahme- und Rückgabemöglichkeiten, sodass Räder überall entgegen genommen und auch an anderen Stellen wieder abgegeben werden können. Dazu Hotels mit besonderem Service für Radfahrer und gute Reparaturstationen. Durch Kooperationen der Baulastträger kann ein durchgängiges, hochwertiges Radverkehrsnetz geschaffen werden, das die wichtigsten Zielpunkte im Alltags- und Freizeitverkehr sicher und komfortabel einbindet und infrastrukturell modernen Anforderungen an Radverkehrsanlagen im ländlichen Raum genügt.

Wirtschaftliche, anpassungsfähige Infrastrukturen schaffen

Eine zentrale Herausforderung ist, keine Luftschlösser zu bauen, sondern wirtschaftlich tragbare Lösungen zu finden. Dazu muss klar sein, wer welches Segment des Systems bedient. Die Bürgerbusse dürfen nicht den Linienbussen Konkurrenz machen, sondern sollen im Gegenteil dazu beitragen, dass mehr Menschen zu den Schnellbushaltestellen gelangen. Im Mittelpunkt steht die Verknüpfung zwischen den bestehenden Linien. Dabei soll die zukünftige Finanzierung des ÖPNV im ländlichen Raum gesichert werden, ohne dass allgemeine Umlagen

zur Finanzierung erhoben werden müssen. Das soll durch die Entwicklung von kostengünstigeren, aber dennoch attraktiveren Verkehrsangeboten erreicht werden. Hierzu ist es nötig, Kosten transparent zu machen und durchgängig zu kontrollieren. So können Potenziale zur Kosteneinsparung identifiziert werden – nicht nur als Momentaufnahme, sondern dauerhaft im Rahmen eines Monitoring. Die Zuständigkeiten für den regionalen und kommunalen Verkehr sollen entflochten und die Kosten klar zugeordnet werden. Wirtschaftlicher muss auch der Schülerverkehr werden: Durch den Rückgang der Schülerzahlen in der Region, die Veränderung der Schullandschaft, die Erweiterung des Schultages in den Nachmittag und verschiedene Unterrichtszeiten sind immer weniger Schüler zur selben Zeit nach Hause zu bringen. Das hat zur Folge, dass künftig mehr Fahrkilometer zurückgelegt werden. Für den klassischen Linienverkehr bedeutet dies, dass manchmal nur eine Handvoll Schüler weite Strecken mit einem fast leeren Bus auf vorgegebenen Linienwegen nach Hause fährt. So lange Strecken wären oft nicht notwendig, wenn sich die Angebote flexibel an den Wohnorten der Schüler orientieren. Es geht also um einen flexiblen innerörtlichen Verkehr, der auch das „Taxi Mama“ entlastet.



Vergleich zwischen
bisherigem Linienweg
und bedarfsorientierter
Beförderung

- Linie
- Bedarf

VIELSEITIGER INSTRUMENTENKASTEN

Konkrete Hilfsmittel zum Umgang mit den Herausforderungen bietet dieser Instrumentenkasten, den die Akteure im Bewegten Land entwickelt haben. Ziel ist, handfeste, maßgeschneiderte, übertragbare und kombinierbare Instrumente an die Hand zu geben.

Die Projektbausteine, also die konkreten vor Ort sichtbaren Bestandteile, werden mit Hilfe dieser Instrumente entwickelt und weiter qualifiziert. So kann auch der Instrumentenkasten immer wieder überprüft werden: Passen die Instrumente? Fehlen welche? Die Akteure im Bewegten Land tauschen sich zu ihren Erfahrungen im Umgang mit den Instrumenten regelmäßig aus.

Andere Akteure aus der Region können sich die Instrumente „ausleihen“. Städte und Gemeinden mit ähnlichen Herausforderungen können sich ein Bild davon machen, wie die Instrumente im Bewegten Land angewendet werden können.

Wichtig ist, dass die unterschiedlichen Instrumente so kombiniert werden, dass vor Ort ein funktionierendes Ganzes entsteht. Für die einzelnen Verkehrsmittel ergeben sich unterschiedliche Aufgaben:

- ▶ Höchste Priorität hat die Schiene mit den Bahnstationen als Tor in das Bewegte Land und aus dem Bewegten Land.
- ▶ Der Linienverkehr dient als Zubringer zu den Bahnhöfen und zur regionalen Erschließung der Fläche.
- ▶ Schulbusse und lokale Buslinien werden zusammengeführt und verkehren auf gemeindlicher Ebene bedarfsgesteuert.
- ▶ Das Fahrrad dient als Zubringer zum Schienen- und Busverkehr, zur regionalen und lokalen Erschließung sowie als wesentlicher Träger touristischer Verkehre.
- ▶ Ein barrierefreier Fußgängerverkehr ist wesentlicher Teil der Inklusion und dient der Erschließung des lokalen Umfeldes und als Zubringer zum ÖPNV/SPNV.
- ▶ Ergänzende Mobilitätsangebote wie Car-Sharing, Pedelec-/Fahrradverleih (einschließlich Sonderräder, Anhänger) decken Teilmärkte ab.
- ▶ Taxen ergänzen den Linienverkehr, zum Beispiel durch Anrufsammeltaxen und Taxibussystemen.

Folgende sieben Instrumente werden im Bewegten Land getestet und stehen Partnern zum Verleih bereit:

Jeder wählt die Instrumente, die zu seinen Aufgaben passen.

The diagram illustrates a selection process for transport instruments. At the top, seven icons represent different modes of transport: 1. A bus and a train. 2. A bus and a train with a 'Park & Ride' sign. 3. A bus and a train. 4. A bicycle and a pedestrian. 5. A bicycle and a pedestrian. 6. A bicycle and a pedestrian. 7. A bicycle and a pedestrian. Below these icons are three rows of seven boxes each. Arrows point from the icons to the boxes, indicating that users can select the instruments that best fit their needs. The first row has the second and third boxes containing icons of a bus and a train. The second row has the first box containing an icon of a bus. The third row has the first, sixth, seventh, and eighth boxes containing icons of a bus, a bicycle, a pedestrian, and a train respectively.



1 Bedarfsorientierte Schülerbeförderung

Mit dem Instrument wird die Schülerbeförderung bedarfsorientiert optimiert. Die Abfahrtszeit legen die Schulen fest, die Ankunftszeiten an den Haltestellen in Wohnungsnähe der Schüler können variieren, je nachdem wie viele Schüler mit dem Bus fahren und welche Route sich daraus ergibt. Die Route wird ab der vierten Schulstunde, sobald alle Schüler ihre georeferenzierte Karte eingescannt haben, just in time bedarfsorientiert berechnet. Die Schüler werden frei von einem festen Linienweg auf einer optimalen Route zu der nächstgelegenen Haltestelle am Wohnort gebracht. Das Instrument reduziert Kosten, Treibstoff, Fahrzeiten und CO₂-Ausstoß in der Schülerbeförderung.

1 in Entwicklung

2 in Vorbereitung

3 im Einsatz

4 im Angebot für andere Kommunen

5 Einsatz in anderen Kommunen wird vorbereitet

6 in anderen Kommunen im Einsatz

Konkret vor Ort:

Ausgestattet mit der Olfen-Karte, auf der ihr Wohnort gespeichert ist, machen sich seit Januar 2013 täglich rund 200 Schülerinnen und Schüler mit Bussen auf den Heimweg. Die Fahrstrecke wird nach den georeferenzierten Ausweisen der Schüler im Bus errechnet und optimiert.

Entwicklung der Kilometerleistung – Olfener Ortslinien (Schulbus)

Jahr	Linie (fiktiv)	Bedarf	Differenz	Differenz %
2011	24.860 km	14.875 km	-9.985 km	-40
2012	29.805 km	18.663 km	-11.141 km	-37
2013	30.095 km	17.104 km	-12.991 km	-43

Ergebnisse aus der Evaluation durch das Büro Planersocietät

- Das Interesse anderer Kommunen ist groß. Sie übernehmen das System und sorgen für Kostenersparnisse in den Bereichen Software und Produkte.
- Die Schulen in Olfen unterstützen den bedarfsorientierten Schulbus durch Information und Rückkopplung.
- Der ZVM Bus organisiert gemeinsam mit den betroffenen Kommunen die Realisierung des Modells. Nach Abschluss der Projektphase wird die Umsetzung jeweils vor Ort organisiert und gepflegt. Wichtig ist die Einbeziehung einer genau auf die Bedürfnisse des bedarfsorientierten Schülerverkehrs orientierten Software.
- Der Regionalverkehr Münsterland (RVM) betreibt den Schulbus.
- Die Stadt Olfen ist Modellkommune und Kostenträger.
- Der Kreis Coesfeld ist der gesetzliche Aufgabenträger für den Öffentlichen Nahverkehr.



2 Bedarfsorientierter Anrufbürgerbus

Das Instrument „Bedarfsorientierter Anrufbürgerbus“ kann eingesetzt werden, um Menschen an Orten abzuholen, die mit Buslinien wirtschaftlich oder verkehrstechnisch nicht erschlossen werden können, und sie zu ihrem Ziel zu bringen. Wesentlicher Teil des Anrufbürgerbusses ist die Haustürbedienung, wodurch eine größere Zielgruppe erreicht wird. Entweder der Ein- oder der Ausstieg muss an einer Bürgerbus-Haltestelle stattfinden, der Start oder das Ziel der Fahrt kann dann eine Adresse sein (zum Beispiel ein Ärztehaus oder Wochenmarkt). Auf telefonische Anfrage holt der Anrufbürgerbus den Fahrgast ab. Die telefonische Anmeldung muss spätestens eine Stunde vor Fahrtantritt erfolgen. Anhand der eingehenden Anrufe wird mit einer Software die optimale Route für die Fahrt des Anrufbürgerbusses festgelegt. Er fährt also nur dorthin, wo er gebraucht wird. Leerfahrten, entsprechende Kosten und der CO₂-Ausstoß werden deutlich reduziert.

Fahrtmöglichkeiten



1. Variante



2. Variante

- 1 in Entwicklung
- 2 in Vorbereitung
- 3 im Einsatz
- 4 im Angebot für andere Kommunen
- 5 Einsatz in anderen Kommunen wird vorbereitet
- 6 in anderen Kommunen im Einsatz

Konkret vor Ort:

Anfang 2013 wurde der in Olfen bereits bestehende Anrufbürgerbus mit seinen vier Linien an die Bedürfnisse der Olfener Bevölkerung angepasst, um eine größere Nachfrage bei einer breiteren Zielgruppe zu erreichen. Weniger vom Auto abhängig zu sein, entlastet die Bürger und kommt auch auf dem Land einer Vielfalt von Lebensstilen entgegen.

Die Ergebnisse der Evaluation der Testphase liegen vor. Sie erfolgte in enger Kooperation mit dem Projektbüro der Regionale 2016 Agentur mit besonderem Fokus auf die Zielgruppen. Zentrale Schlüsse sind:

- Leistung: zurzeit 6.800 Personen pro Bus pro Jahr; 30.000 Kilometer pro Jahr.
- Wirkung: Kostenreduzierung, Reduzierung der gefahrenen Strecke pro Gast um 36 Prozent; Reduzierung CO₂ Ausstoß, Steigerung der Fahrgäste um 68 Prozent.
- Austausch: Es gibt bereits einen engen Austausch mit anderen Gemeinden aus dem Regionale 2016-Gebiet und weit darüber hinaus.

Vergleichsparameter	Vor der Umstellung 2012	Nach der Umstellung	Nach der Umstellung Jan–Juli 2014
Fahrgäste pro Jahr	4.350	6.807	4.266
Fahrgäste pro Tag	17	28	29
km je Fahrgast	7,1	4,8	4,5
Einnahmen je km	0,11 €	0,24 €	0,23 €

Ergebnisse aus der Evaluation durch das Büro Planersocietät

- Der Bürgerbus Olfen e.V. ist die bürgergetragene Mobilitätszentrale der Bürgerstiftung „Unser Leohaus“.
- Weitere Bürgerbusvereine aus der Region lernen vom Bürgerbus Olfen e.V. in regelmäßigen Austauschtreffen.
- Der Pro Bürgerbus NRW e.V. unterstützt die Vernetzung der Bürgerbusanbieter.
- Der ZVM Bus ist die zuständige Regie- und Bestelleinheit für den straßengebundenen ÖPNV in der Region.
- Die Stadt Olfen ist Modellkommune.
- Zur Zeit wird das System auf andere Kommunen, z.B. die Stadt Haltern am See übertragen.



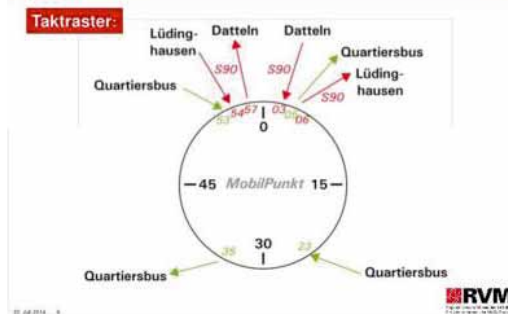
3 Bedarfsorientierter E-Ortsbus

Das Instrument „Bedarfsorientierter E-Ortsbus“ ist ein innovatives Instrument. Der Bedarfsorientierte E-Ortsbus kombiniert flexible und bedarfsorientierte Angebote für Schüler und andere gesellschaftliche Gruppen. Er kombiniert Schüler- und Ortsverkehr und fährt dahin, wo er gebraucht wird. Er sorgt für gute Anbindung an die regionalen Verkehrsmittel wie Linienbus und Bahn. Dazu ist eine Anbindung an die Mobilpunkte nötig (siehe Instrument 6 – Innovative Mobilpunkte, Seite 30). Voraussetzung ist die App (siehe Instrument 5 – App – Information, Buchung, Bezahlung, Seite 29). Eingesetzt werden Elektrobusse mit der neuesten verfügbaren Technik, dabei ist angestrebt, die E-Busse mit klimaneutral erzeugtem Strom zu betreiben.

Konzept Quartiersbus Olfen (Entwurf)



Konzept Quartiersbus Olfen (Entwurf) Fahrplan



- 1 in Entwicklung
- 2 in Vorbereitung
- 3 im Einsatz
- 4 im Angebot für andere Kommunen
- 5 Einsatz in anderen Kommunen wird vorbereitet
- 6 in anderen Kommunen im Einsatz



Altes Bussystem



Neues bedarfsorientiertes Ortsbussystem in Planung und Vorbereitung

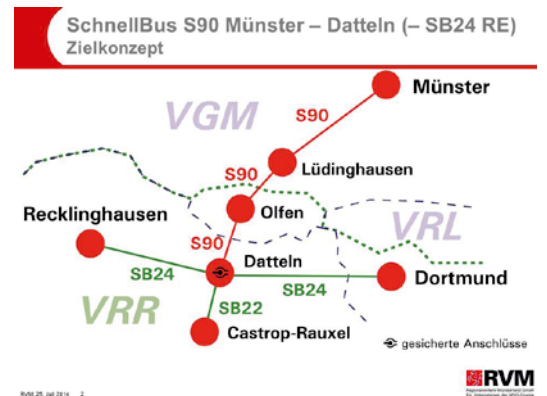
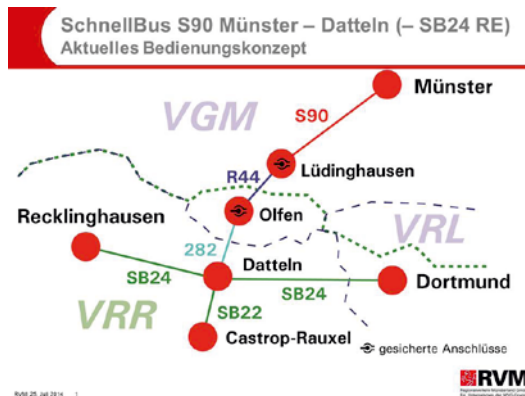
4 Lückenschluss Schnellbusse

Das Instrument „Lückenschluss Schnellbusse“ ist ebenso ein wichtiger Teil des Instrumentenkastens, (mehr dazu auf Seite 14 im Beitrag „Anforderungen an ein zukunftsfähiges Liniennetz“)

Mit dem Lückenschluss Schnellbusse sollen Grenzen zwischen Gebietskörperschaften und Systemen in Bereichen ohne direkte Bahnanbindung überwunden werden. Es stellt sicher, dass andere Regionen direkt erreichbar sind, zum Beispiel die Metropole Ruhr. Das ist besonders von Interesse für Berufspendler und Besucher, die den ÖPNV nutzen wollen. Wesentliche Voraussetzung ist, dass die zuvor genannten Bausteine Zubringersfunktion zu diesem System

übernehmen und damit die entsprechende Nachfrage erzeugen. Auch das Instrument „Abwechslungsreiche direkte Fahrradtrassen“ ist Teil dieses Zubringersystems (siehe Instrument 7 – Abwechslungsreiche direkte Fahrradtrassen, Seite 31).

- 1 in Entwicklung
- 2 in Vorbereitung
- 3 im Einsatz
- 4 im Angebot für andere Kommunen
- 5 Einsatz in anderen Kommunen wird vorbereitet
- 6 in anderen Kommunen im Einsatz



Konzeptidee für eine durchgehende Schnellbusverbindung von Münster nach Datteln.



5 App – Information, Buchung, Bezahlung

Die App informiert auf Mobiltelefonen oder Tablets über Fahrstrecken und Fahrpläne. Man kann Tickets buchen und direkt bezahlen. Je nach Art der Anwendung hilft sie dabei, den optimalen Fahrweg des Busses zu bestimmen und so möglichst viele Menschen möglichst schnell von A nach B zu bringen. Gerade bei flexiblen, nachfrageorientierten Angeboten, die sich von festen Linienwegen lösen, ist die App Rückgrat der effizienten Organisation von Information, Buchung und Bezahlung. Ein nicht zu unterschätzender Nebeneffekt des Einsatzes neuester Technologie ist, dass das Busfahren attraktiver für junge Menschen wird. Sie ist für Menschen aus der Region und für Besucher gleichermaßen gut nutzbar.

1 in Entwicklung

2 in Vorbereitung

3 im Einsatz

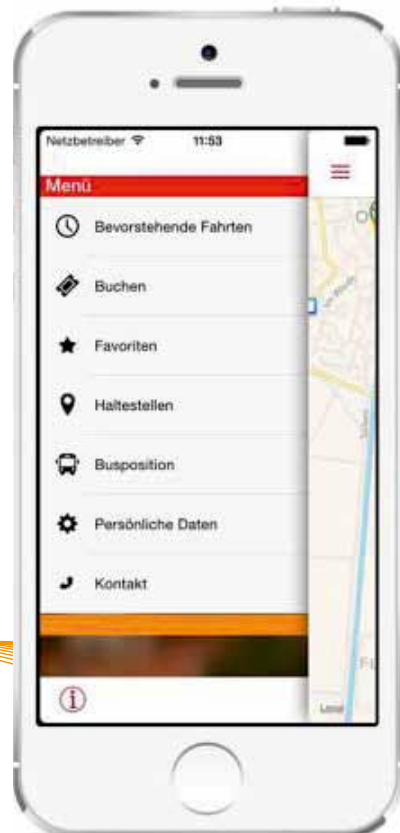
4 im Angebot für andere Kommunen

5 Einsatz in anderen Kommunen wird vorbereitet

6 in anderen Kommunen im Einsatz



Digitale Informationen, Buchen des Busses, Bezahlen über eine App oder telefonisch.

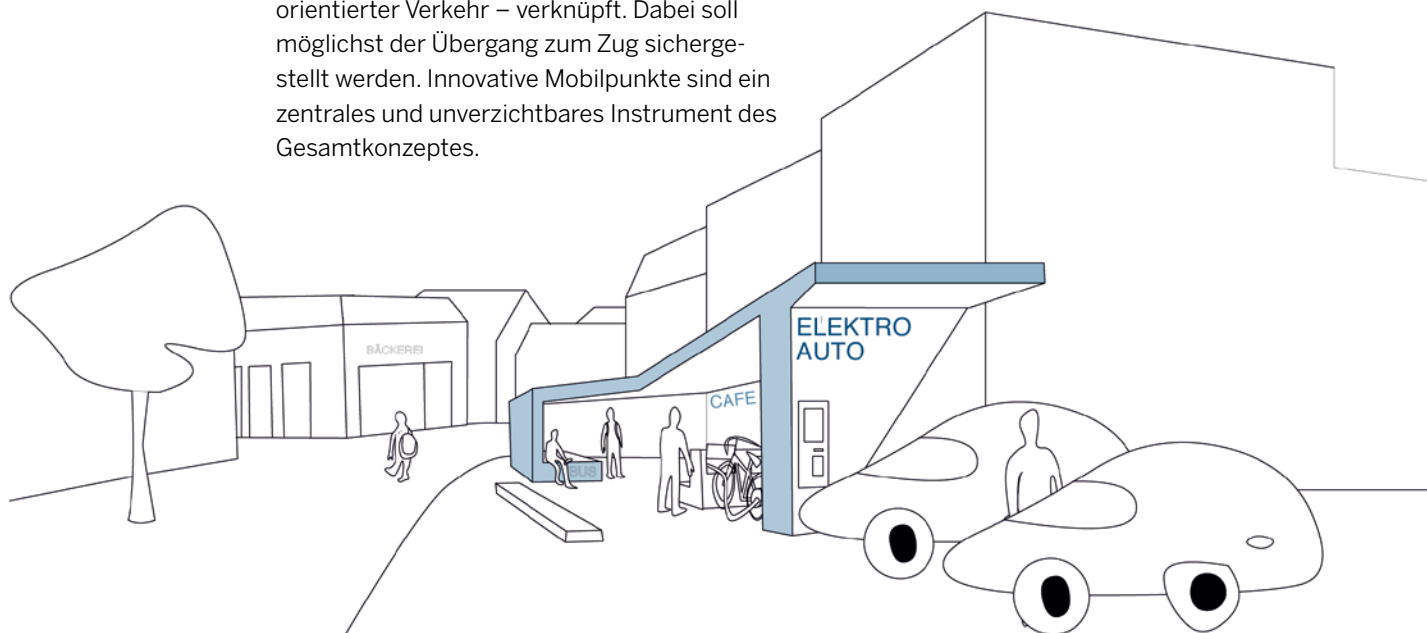




6 Innovative Mobilpunkte

Das Instrument der „innovativen Mobilpunkte“ kann eingesetzt werden, um das Umsteigen auf Fahrrad, Bus und Zug attraktiv zu machen. Mobilpunkte sollen an zentralen Umsteigepunkten eingerichtet werden und Informationen zu Car-Sharing-Angeboten, Anrufbürgerbus, E-Bikestrecken, Schließfächer, Leihräder und Leihautos zur Verfügung stellen. Es gibt zudem Auflade-Stationen für Räder und Autos. Hier werden beide Systeme – Linie und bedarfsorientierter Verkehr – verknüpft. Dabei soll möglichst der Übergang zum Zug sichergestellt werden. Innovative Mobilpunkte sind ein zentrales und unverzichtbares Instrument des Gesamtkonzeptes.

- 1 in Entwicklung
- 2 in Vorbereitung
- 3 im Einsatz
- 4 im Angebot für andere Kommunen
- 5 Einsatz in anderen Kommunen wird vorbereitet
- 6 in anderen Kommunen im Einsatz



Eine erste Idee für den neuen Mobilpunkt in Olfen zeigt die Verbindung der verschiedenen Angebote.



Das Instrument „Abwechslungsreiche direkte Fahrradtrassen“ hilft dabei, eine Landschaft zu gestalten, in der der Weg zum Arbeitsplatz oder Supermarkt zu Fuß oder mit dem Fahrrad so attraktiv ist, als sei er ein angenehmer Teil der Freizeit. Das Unterwegssein macht dank abwechslungsreicher Wege Spaß und führt trotzdem rasch ans Ziel. Da kaum jemand bereit ist, große Umwege auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder zum Ausbildungsort in Kauf zu nehmen, sollten schnelle Trassen möglichst direkt zum Ziel führen. Die Fahrradtrassen laden zur Nutzung ein und stellen eine echte Alternative zum Auto dar. Damit entsprechen sie dem Bedürfnis vieler Menschen nach Bewegung und körperlichem Ausgleich zum Bürojob, verbunden mit einer umweltschonenden Fortbewegung.

1 in Entwicklung

2 in Vorbereitung

3 im Einsatz

4 im Angebot für andere Kommunen

5 Einsatz in anderen Kommunen wird vorbereitet

6 in anderen Kommunen im Einsatz

AUSBLICK

Damit der ÖPNV in einer innovativen Form als angenehme Alternative zum Auto angenommen wird, bedarf es einer abgestimmten und gut durchdachten Strategie. Die Startphase ist enorm wichtig und alle Beteiligten brauchen einen langen Atem. Besondere Bedeutung hat die Einbindung von bürgerschaftlichem Engagement. Oft kann auf bestehende Strukturen zurückgegriffen werden; manches sollte aber weiterentwickelt und qualifiziert werden. Eine enge Zusammenarbeit mit der regionalen Wirtschaft wird angestrebt. Beispielsweise kann das Angebot zertifizierter Bett+Bike-Betriebe ausgeweitet werden sowie lokal verankerte Car-Sharing-Angebote entwickelt werden.

In der Modellregion „Bewegtes Land“ geht es darum, viele Instrumente zu einem schlüssigen Gesamtkonzept zu vereinen, zu experimentieren und die gewonnenen Erfahrungen auch weiterzugeben. So kann ein grundlegender Wandel in der Mobilität des ländlichen Raumes gefördert werden.

Der Ansatz ist gleichzeitig bodenständig und experimentell. Er ist am Machbaren und an den konkret handelnden Akteuren und Bedürfnissen orientiert. Aber es geht auch um einen Demonstrations- und Lernraum, in dem Instrumente entwickelt und erprobt werden. Wenn sie sich dann als praktisch und gut erweisen, können sie auch anderen als verlässliches Werkzeug zur Verfügung stehen.

Schnell, gesund und klimafreundlich

Radverkehr im Münsterland

Das Münsterland ist Radfahrer-Hochburg. Und zweifellos stellt der Radverkehr für die Attraktivität der Region und ihrer Städte und Gemeinden eine tragende Säule dar. Ein hoher Radverkehrsanteil reduziert die Lärm- und Schadstoffbelastung, erhöht die Verkehrssicherheit und schafft mehr öffentliche Räume zum Flanieren, Verweilen und Spielen. Deshalb soll der Anteil des Fahrrads am Verkehrsaufkommen in den kommenden Jahren noch deutlich steigen.

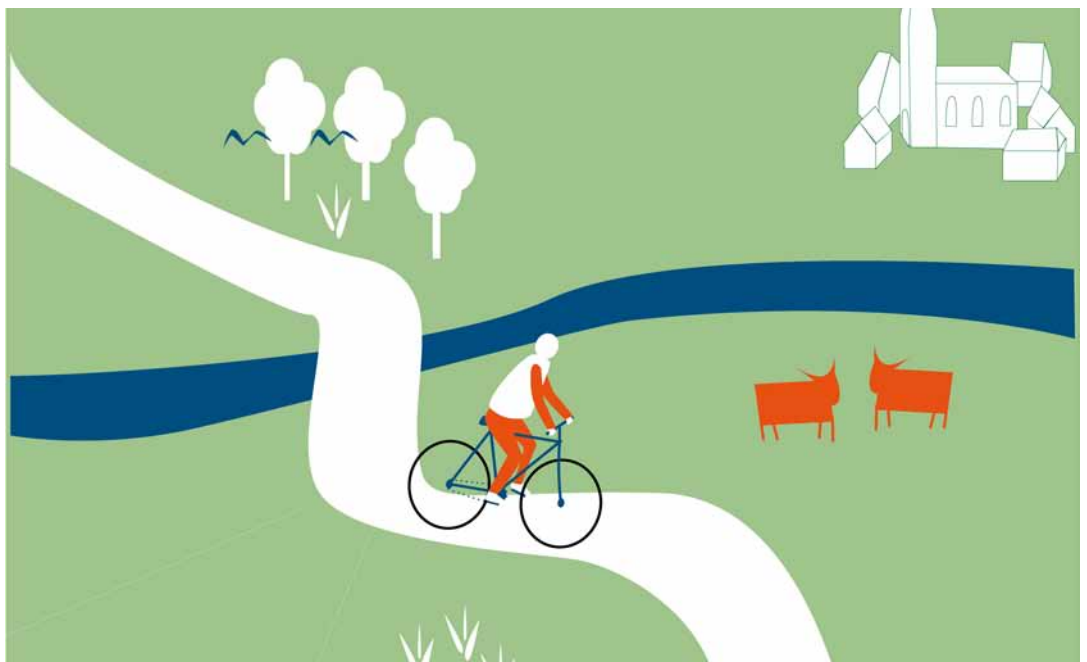
Gut die Hälfte aller Autofahrten innerorts ist kürzer als fünf Kilometer, über ein Viertel sogar kürzer als drei Kilometer. Diese Fahrten könnten zu einem großen Teil auch mit dem Rad zurückgelegt werden. Der Radverkehr könnte also auch viele dieser PKW-Fahrten ersetzen.

Radverkehr bietet viele Vorteile:

- schafft und erhöht individuelle Mobilitätschancen,
- ist bequem, praktisch, kostengünstig, gesund,
- schont Klima,
- macht Spaß,
- ist Ausdruck eines modernen, zeitgemäßen, gesundheits- und umweltbewussten Lebensstils.

Richtig effektiv wird der Radverkehr in der Kombination mit dem ÖPNV. Eine gute intermodale Vernetzung der Verkehrsarten stärkt beide Systeme. Die Vernetzung mit dem SPNV, Bus-ÖPNV, Taxen, Car-Sharing und weiteren Angeboten fördert den Radverkehr.

Rad statt Auto – diese Entscheidung unterstützt auch die Energiewende und den Klimaschutz. Deutliche CO₂-Einsparungen sind insbesondere im Bereich der Pendlerfahrten zu erreichen. Dabei kommt der E-Mobilität eine wichtige Rolle zu. E-Bikes und Pedelecs machen es möglich, auch Entfernungen von bis zu 20 Kilometern recht problemlos und ohne große Kraftanstrengung zurückzulegen.



Radfahren ist Lebensart

Der Radverkehr hat im Münsterland Tradition. Die Vorteile des Radverkehrs werden von den Bürgerinnen und Bürgern sowohl im Alltag wie auch in der Freizeit vielfältig genutzt. Radfahren ist selbstverständlicher Teil der Alltagskultur. Fördermaßnahmen fallen hier auf einen „fruchtbaren Boden“.

Der Anteil des Radverkehrs an der „alltäglichen“ Verkehrsmittelwahl hat in der Stadt Münster mit aktuell 39 Prozent einen bundesweiten Spitzenwert. Wie eine Verkehrsuntersuchung im Kreis Steinfurt zeigt, gilt dies auch für zahlreiche Städte und Gemeinden der Region. In vielen Kommunen wird der von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) angestrebte Wert von 25 Prozent schon erreicht oder übertroffen.

Die vielen kleineren und mittleren Städte und Gemeinden im Münsterland bieten mit ihren überwiegend kompakten Siedlungsstrukturen und der wenig bewegten Topografie hervorragende Möglichkeiten für den Einsatz des Fahrrades als Verkehrsmittel.

Einen besonderen Stellenwert hat im Münsterland der Freizeit-Radverkehr. Ein gut ausgeschildertes Netz von mehr als 4.500 Kilometern und zahlreichen interessanten Themenrouten begründen den Wert des Münsterlandes als bundesweit beliebte radtouristische Region.

Radverkehrsförderung

Dies sind insgesamt gute Voraussetzungen, um den Radverkehr als hierarchisch abgestuftes System nach festen Qualitätskriterien weiter auszubauen. Dies gilt sowohl für die Radwegvernetzung der Gemeinden untereinander als auch für die Vernetzung mit den Oberzentren Münster und Osnabrück. Die Förderung des Radverkehrs kann wesentlich dazu beitragen, die Ziele einer nachhaltigen und klimaschützenden Verkehrsplanung zu erreichen.

Aufgaben:

- ▶ Radverkehrsinfrastruktur, auch für die E-Bike-Nutzung, weiter verstärkt ausbauen,
- ▶ vorhandenes Radwegenetz in Wert halten und sinnvoll ergänzen,
- ▶ Vernetzung mit dem ÖPNV realisieren,
- ▶ Leihradsysteme bei Bedarf einführen,
- ▶ gute Radwegebeschilderung garantieren,
- ▶ Unterhaltung einschließlich Winterdienst ganzjährig sicherstellen.

Ein entsprechend geförderter Radverkehr würde die Aufenthaltsqualität und damit die Attraktivität der Städte und Gemeinden weiter steigern. Auch im Münsterland wird dies angesichts des demografischen Wandels zunehmend mitentscheidend für den Zuzug und Verbleib junger, gut ausgebildeter Fachkräfte. Radverkehrsförderung ist in diesem Sinne Teil der Wirtschaftsförderung.

Das Verkehrsmittel Fahrrad könnte immer mehr zum Bestandteil eines intermodalen Verkehrsverhaltens werden, geprägt von situativ bedingten, individuellen Mobilitätsbedürfnissen.

Mit dem Projekt REGIO.VELO.01 soll eine 45 Kilometer lange Fahrradtrasse realisiert werden.



CHANCEN DER E-MOBILITÄT

E-Bikes und Pedelecs erfreuen sich wachsender Beliebtheit mit stetig wachsenden Verkaufszahlen. Sie bieten neue Möglichkeiten einer umweltgerechten individuellen Mobilität, ermöglichen das Radfahren mit erheblich weniger Kraftaufwand, wirken sich positiv auf die Mobilität im Alter (Stichwort: demografischer Wandel) aus und können somit wichtiger Baustein einer nachhaltigen Mobilität sein. Mit einer Kilowattstunde Strom auf 100 Kilometer sind sie sehr energieeffizient.

E-Bikes und Pedelecs sind keineswegs nur ein Mobilitätsangebot für die älter werdende Bevölkerung. Sie sind gerade auch für Berufstätige interessant, um schnell und entspannt auch etwas weitere Strecken zur Arbeit zu fahren und gleichzeitig etwas für die Gesundheit zu tun. Außerdem können mit den E-Bikes und Pedelecs bequem Einkäufe im Lastenanhänger transportiert oder die Kinder im Anhänger zur Kita gebracht werden.

Das Rad als Verkehrsmittel gewinnt so auch über den Nahbereich hinaus erheblich an Bedeutung. E-Bikes und Pedelecs erschließen damit neue Ziele und Nutzergruppen.

Um den Geschwindigkeits- und Reichweitenvorteil nutzen zu können, sind E-Bike- und Pedelec-Fahrer aber auf möglichst durchgängige und ausreichend breite Radwege angewiesen, auf denen sie bequem und sicher überholen können. Die neue Technik bedingt neue Her-

ausforderungen insbesondere an die Qualitäten der Radverkehrsinfrastruktur, einschließlich sicherer und geschützter Radabstellanlagen zum Parken. Der Anteil an elektrisch unterstützten Fahrrädern wird weiter steigen und damit auch die Erwartungshaltung der Nutzer an die Infrastruktur.

REGIO.VELO.01

Der Planungswettbewerb „Radschnellwege in NRW“ des MBWSV und der AGFS haben Radschnellwege in Verbindung mit E-Mobilität verstärkt in den Fokus gerückt. Das Münsterland hat den Zuschlag für die REGIO.VELO.01 Isseburg-Bocholt-Rhede-Borken-Velen erhalten. Mit dem Projekt der Regionale 2016 geht es nun darum, den Rückenwind zu nutzen und das Thema für die gesamte Region weiter voranzubringen. (siehe Karte)

Radschnellwege bilden jedoch nur einen Baustein in einem hochwertigen regionalen Radverkehrsnetz. Der Netzgedanke und der Ausbau eines alltagstauglichen, stadtrationalen und hierarchisch gestuften Radverkehrsnetzes muss im Mittelpunkt der Planungen stehen.

Im Stadtgebiet Münster sind zum Beispiel die vorgegebenen Standards für Radschnellwege nicht in „Reinkultur“ umzusetzen. Deshalb wird hier auch über „Radschnellwege light“ als sogenannte „Velorouten“ nachgedacht, die im Vergleich zu den NRW-Radschnellwege-Standards zum Beispiel geringere Breiten und eine Mischverkehrsnutzung aufweisen. Ergänzt

werden müsste dies um einfache Maßnahmen, wie die Ausweisung weiterer Fahrradstraßen nach der Straßenverkehrsordnung.

Die Stadt Münster untersucht aktuell gemeinsam mit Partnergemeinden der Region, wie Umland und Oberzentrum über schnelle und regionale Radwege gut miteinander vernetzt werden können. Bei der Planung genießt die Vorrangigkeit und Durchgängigkeit des Radverkehrs Priorität. Vor dem Hintergrund der Nachfrage wären Münster – Greven, Münster – Telgte und Münster – Senden mögliche Korridore. Die Trassenverläufe könnten aufgrund der geradlinig direkt erforderlichen Trassierung schienenparallel und/oder parallel abgesetzt zu Bundesstraßen erfolgen, durch Ausbau im Bestand oder abschnittweisem Neubau einschließlich der Schließung vorhandener Netzlücken.

Erforderlich erscheint eine systematische münsterlandweite Qualitätsanalyse des vorhandenen regionalen Radwegenetzes. Am Beispiel des Projektes „Radverkehr in der Stadtregion“ sollte die Chance genutzt werden, die Kriterien eines münsterlandweit hierarchisch gegliederten Radwegenetzes zu erproben.

Die Netzgestaltung soll dabei dem Prinzip des hierarchisch abgestuften Netzes – Radschnellwege, Velorouten, Fahrradstraßen, Radfahrstreifen, Freigabe von Einbahnstraßen – orientiert am Aufkommen und Potenzial folgen.

Damit steht die Region derzeit vor folgenden räumlich-funktionalen Herausforderungen:

1. Gezielte Werbung für den Radverkehr im Sinne der strategischen und inhaltlichen Ausrichtung der AGFS: Nahmobilität 2.0.



2. Ausbau eines hierarchisch auf Grund der Verkehrsbedeutung gegliederten Radverkehrsnetzes als Punkt-Punkt-Verbindung zwischen den Grund- und Mittelzentren der Region und in Verknüpfung mit dem Oberzentrum.
3. Optimierung und Ausbau der lokalen Radverkehrsinfrastruktur einschließlich Unterhaltung und Winterdienst.
4. Stärkung der Intermodalität: Für den Radzubringerverkehr sind qualitativ hochwertige Radwege auszubauen, die zum Verknüpfungspunkt hinführen.
5. Bau und Unterhalt hochwertiger Radabstellanlagen als gezielte „Angebotspolitik“.

AUSBLICK

Die AG Mobilität sieht die Notwendigkeit, den Stellenwert des Radverkehrs im Münsterland und den Mehrwert des Fahrrads als kostengünstiges, stadt- und umweltverträgliches sowie gesundheitsförderndes Verkehrsmittel am Beispiel einer Kampagne herauszuarbeiten.

Die Vorteile des Radverkehrs werden nicht überall ausreichend gewürdigt oder scheinen oft nicht ausreichend präsent zu sein. Die erforderlichen Weiterentwicklungen der Radverkehrsinfrastruktur des Oberzentrums Münster und der Region brauchen mehr Unterstützung, um in Konkurrenz anderer räumlicher Nutzungsansprüche politisch anerkannt und gefördert zu werden.

Manchmal drängt sich der Eindruck auf, Stadt und Region seien mit dem Erreichten zufrieden. Zwar verfügt die Region im Vergleich zu vielen anderen in Deutschland bereits über ein gutes bis hohes Radverkehrs-Niveau. Das Münsterland könnte jedoch noch mehr tun. Die Region muss insgesamt darauf achten, wichtige Entwicklungen im Bereich des Radverkehrs im Vergleich zur „Konkurrenz“ nicht zu verpassen. Es ist festzustellen, dass der Radverkehr in Teilräumen Deutschlands noch offensiver „vermarktet“ wird. Manche Kommune hat sich das zudem ehrgeizige Ziel gesetzt, Münster

Die „Radbahn Münsterland“ auf der ehemaligen Bahnstrecke Rheine – Coesfeld ist ein gutes Beispiel für die Umnutzung stillgelegter Bahntrassen in neue Fahrradtrassen.

Am Bahnübergang Hessenweg sind die Schranken stehen geblieben.





Die Breite des Radweges – wie hier im Kreis Steinfurt – ist ein weiterer Pluspunkt für die „RadBahn Münsterland“.

den Rang als „Fahrradhauptstadt“ abzulaufen. Die „Fahrradhauptstadt“ Münster und die Radregion Münsterland müssen sich gemeinsam auf den Weg machen, den Radverkehr zur Erschließung der vorhandenen Potenziale weiter zu entwickeln.

Daher ist es wichtig, die verfügbaren Radverkehrspotenziale jetzt zu definieren und sie als Chance zur Weiterentwicklung, auch hinsichtlich innovativer Ansätze sowie visionärer und vorbildhafter Maßnahmen, zu erkennen und zu nutzen. Es geht darum, die Radverkehrsförderung „vor Ort“ zu intensivieren und den reichhaltigen Erfahrungsschatz der Region zur Umsetzung verbindlicher Ziele zu nutzen.

Münster gilt dabei als Vorreiter und als bundesweite Fahrradhauptstadt. Dies sollte als Chance und Herausforderung für die Zukunft pro-aktiv

genutzt werden. Hiervon können die Städte und Gemeinden in der Region profitieren. Wichtig ist dabei die interkommunale Kooperation, sowohl im Austausch mit dem Oberzentrum, aber auch innerregional. Ein guter bereits bestehender Ansatz ist hierbei das bereits erwähnte Projekt „Radverkehr in der Stadtregion“, bei dem auf Grundlage von Beschlüssen der Bürgermeisterrunde Umlandgemeinden mit der Stadt Münster gemeinsam und möglichst zeitnah Radverkehrsprojekte fördern wollen.

Wichtig ist ebenso, die Vorteile Nutzern wie Entscheidern gleichermaßen durch gute Kommunikation deutlich zu machen.

Praxisbeispiel Intermodale Wegeketten: „STmobil“ setzt neue Impulse

Unsere Welt wird zunehmend vernetzter. Als Verkehrsmittel wählen viele Menschen im ländlichen Raum nach wie vor aber das Auto. Dabei gibt es gerade im Münsterland einen gut ausgebauten ÖPNV. Im Hinblick auf den demografischen Wandel steht er in den nächsten Jahren jedoch vor großen Herausforderungen (siehe Seite 4). Um den ÖPNV zu erhalten und zu verbessern, müssen mehr Autofahrer umsteigen.

Die Schülerzahlen sinken und damit verbunden schrumpft die Hauptklientel des Nahverkehrs auf dem Lande. Zudem werden die Menschen immer älter, was mit höheren Anforderungen an den Service und die Angebote im ÖPNV verbunden ist.

Sinkende Schülerzahlen bedeuten sinkende Einnahmen für den Nahverkehr. Da der Schülerverkehr eine zentrale Säule des Angebots im ländlichen Raum ist, entsteht ein Teufelskreis, den die RVM aufbrechen möchte:

Um das gute Verkehrsangebot in der Fläche halten zu können, muss sich der ÖPNV neue Zielgruppen erschließen. Besonders für die

alternde Bevölkerung ist ein leistungsstarker ÖPNV Voraussetzung für ein aktives und selbstbestimmtes Leben, besonders dann, wenn Ältere nicht mehr sicher aktiv am Verkehrsgeschehen teilnehmen können. Dann ist der Bus eine gute Alternative, und hier setzt das Projekt „STmobil“ an.

„RAD+BUS MOBILSTATION“ METTINGEN

Im Modellkorridor Recke – Mettingen – Westerkappeln – Osnabrück erprobt die RVM mehrere Komponenten, um den Nahverkehr im ländlichen Raum noch attraktiver zu gestalten. Dort verkehrt der Schnellbus S10 im Stundentakt. Regiobusse stellen stündliche Verbindungen ab Recke und Mettingen nach Ibbenbüren her. In diesem Korridor leben heute rund 45.000 Menschen. Viele arbeiten im nahen Oberzentrum Osnabrück, nutzen aber derzeit primär den Pkw. Um den Modal Split deutlich zugunsten des ÖPNV zu verschieben und eine komfortable Wegekette für die Kunden zu realisieren, wird im Modellkorridor das Angebot deutlich verbessert.

Vernetzter Mobilitätsmix im ländlichen Raum: Die Rad+Bus mobilSTation in Mettingen



Dabei spielen drei Säulen eine Rolle:

- 1) **Angebotsausweitung beim Schnellbus S10** in der Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt.
- 2) **Flatrate-Ticket mit Zusatznutzen**, um einen möglichst hohen Kaufanreiz zu schaffen und die Beschäftigung mit dem Thema ÖPNV zu forcieren. Das Aboticket wird im Gegensatz zu bestehenden Ticketangeboten nicht linienbezogen sondern netzbezogen ausgegeben. Der Abonnent kann damit in alle Nachbarkommunen im Radius von rund 25 Kilometern gelangen. Durch das Angebot einer Partnerkarte zum halben Preis kann eine Familie flexibel den ÖPNV im Tecklenburger Land nutzen. In der Einführungsphase wird den Kunden ein Pedelec für ein halbes Jahr kostenlos zur Verfügung gestellt. Damit wird die flexible Gestaltung der Wegekette möglich. In der Ausbauphase besteht zudem die Möglichkeit, ein Pedelec in der Radstation Osnabrück für die so genannte „letzte Meile“ zu nutzen (siehe „So könnte der Weg zur Arbeit aussehen“, Seite 18).
- 3) **Mobilitätsstation** mit umfassenden Mobilitätsangeboten für Mettinger Bürger und Gäste. Verschiedene Fahrräder und Pedelecs stehen zur Verfügung. Sie ermöglichen den flexiblen Einsatz für kurze Wege im Ort sowie für eine längere Fahrradtour in der Freizeit. Mit Hilfe einer angeschlossenen Mobilitätsberatung werden individuelle Lösungen für Mobilitätsfragen erarbeitet. Die Vorteile des Umweltverbundes Rad – ÖPNV sind direkt vor Ort erlebbar. So trägt „STmobil“ zur Entlastung der Straßen in den Stoßzeiten bei. Berufspendler sind inzwischen eine stetig wachsende Kundengruppe für die RVM. Der Anteil der Buskunden am Modal Split beträgt im Korridor laut einer Studie des Kreises Steinfurt derzeit rund fünf Prozent. Durch die Angebotsausweitung beim Schnellbus S10 konnte die Fahrgastzahl um rund zehn Prozent erhöht werden. Diese Pendler entlasten die Straßen und vermindern den CO₂-Ausstoß durch den Individualverkehr.



Fahrräder und Pedelecs stehen nicht nur für den Weg zur Arbeit, sondern auch für die Freizeit zur Verfügung.

Mehr Mobilität – weniger CO₂-Emissionen

Zu Beginn des Projektes fuhren täglich rund 1.000 Fahrgäste mit dem Schnellbus S10. Würden diese mit dem Pkw fahren, wären das 833 zusätzliche Autos auf den Straßen – durchschnittlich mit 1,2 Personen besetzt. Eine kleine Modellrechnung zeigt, jeder zusätzliche Fahrgast führt zu einer Verbesserung der Klimabilanz:

Bei einem durchschnittlichen Fahrweg von 20 Kilometern würden die Autos werktäglich 66.668 Kilometer zurücklegen. Der Schnellbus fuhr vor der Fahrplanausweitung werktäglich 930 Kilometer. Würden die Fahrgäste des Schnellbus S10 mit dem Auto fahren, so entstünden täglich zehn Tonnen CO₂ durch die zusätzlichen Pkw. Das wäre mehr als das Neunfache des CO₂-Ausstoßes des Schnellbusses.

Bei Verkehrsmittelwahl umdenken

Bei einer Ist-Analyse der Verkehrswege zu Projektbeginn hat die RVM festgestellt, dass rund die Hälfte aller Wege, die ein Mettinger Bürger pro Tag zurücklegt, innerhalb der Gemeindegrenzen erfolgt. Der Pkw spielt bei der Überbrückung der Distanzen in zwei Drittel aller Fälle eine Rolle. Der Anteil nimmt naturgemäß bei längeren Wegestrecken zu.

Das Pedelec bietet hier eine sinnvolle Alternative: Auf längeren Distanzen als Zubringer zum Schnellbus oder Regiobus, auf kurze Entfernung als alleiniges, bequemes Fortbewegungsmittel. Kunden, die das Pedelec genutzt haben, waren begeistert, da es auf längeren Strecken oder an Steigungen ein müheloses Vorankommen ermöglicht. Wird das Bewusstsein hinsichtlich alternativer Fortbewegungsmittel gestärkt, so ist die Bereitschaft größer, bei der Verkehrsmittelwahl multimodal zu denken. Mit dem Pedelec zur Haltestelle und dann mit dem Bus in den Zielort – das entdecken viele Mettinger als moderne Art der Fortbewegung. Mit dem Angebot eines Pedelecs in Osnabrück bietet die RVM ein Angebot für die gesamte Wegekette (siehe „So könnte der Weg zur Arbeit aussehen“, Seite 18).

Mit dem Mobilabo können die Fahrgäste bequem per Bus das Tecklenburger Land erkunden.



Das Mobilabo ist in diesem Zusammenhang ein wichtiger Baustein, da es die Entscheidung für den Bus besonders einfach macht. Dank der Netzwirkung braucht der Fahrgast weder einen Fahrpreis ermitteln noch eine Fahrkarte erwerben. Er kann bequem in den Bus steigen, um sein Ziel im Tecklenburger Land zu erreichen. Über eine Preis-Mengen-Strategie hat die RVM inzwischen so viele Fahrgäste erreicht, dass die Einnahmen trotz einer erheblichen Preissenkung gesteigert werden konnten.

Mobilitäts-Paten ergänzen Beratungsangebot

Die Beratungsmöglichkeit vor Ort bringt auch Kunden zum ÖPNV, die jahrelang nicht mehr Bus gefahren sind. Sie kennen die attraktiven Schnellbusse mit ihren Zusatzservices wie tagesaktuellen Zeitungen, Audioprogramm, Hotspot und Nachrichtenticker noch nicht. Die persönliche Ansprache hilft, Hemmschwellen zu senken und zum Wiedereinstieg zu bewegen. Um diese persönliche Beratung nachhaltig zu gestalten, sucht die RVM ab Herbst engagierte Bürger, die sich zu Mobilitäts-Paten ausbilden lassen und auch dann als Ansprechpartner vor Ort zu Bus und Bahn Auskunft geben können, wenn die „Rad+BUS MobilSTation“ geschlossen hat. Gute Erfahrungen mit dem Projekt Mobilität-Paten hat die Schwestergesellschaft der RVM, die RLG Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH im Hochsauerlandkreis gesammelt.

Pedelecs & Co bereichern Tourismusangebot

Pedelecs und andere Sport- und Freizeit-Fortbewegungsmittel sind auch für Gäste im staatlich anerkannten Erholungsort Mettingen ein attraktives Angebot. Die Vermietung der Pedelecs über die „Rad+BUS MobilSTation“ birgt auch die Chance, Touristen auf die ÖPNV-Verbindungen hinzuweisen. Dann fahren die Gäste vielleicht mit dem Schnellbus in den Osnabrücker Zoo, anstatt den Pkw zu nehmen. Oder sie erwandern das Töddenland auf dem Handelsweg und kehren mit dem Bus zurück – so wie es das Projekt „StadtLandFluss BUS“ mit seinen ausgearbeiteten Wanderungen und passenden Fahrplantabellen bewirbt.

Hat „STmobil“ das Verkehrsverhalten verändert?

Ob das Projekt „STmobil“ einen nachhaltigen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl in der Gemeinde Mettingen hat, wird mithilfe einer Panelstudie evaluiert. Vor Projektbeginn analysierte die Planungsgesellschaft Verkehr (PGV) Köln das Verkehrsverhalten der Mettinger Bürgerinnen und Bürger im Rahmen einer Vorher-Analyse. Dazu wurden Fragebogen an 3.000 Haushalte versandt, außerdem gab es Fokusgruppensitzungen. Diese Vorher-Analyse wird nun in Beziehung gesetzt zu einer für Oktober 2014 geplanten Nachher-Analyse.

Ein Projekt, das sich rechnet

„STmobil“ hat bewiesen, dass mit entsprechender Anschubfinanzierung neue Impulse für Nahverkehr und Klimaschutz gegeben werden. Das Projekt wurde mit Mitteln des Landes NRW und des Kreises Steinfurt gefördert. Das Land zahlte rund 265.000 Euro für die Einrichtung der Mobilstation und Personalkosten; vom Kreis Steinfurt kamen rund 100.000 Euro für die Miete der Pedelecs und den Bau von Fahrrad-Abstellanlagen. Die jährlichen Mehreinnahmen durch Neukunden-Gewinn bringen jährlich mindestens 50.000 Euro Deckungsbeitrag.

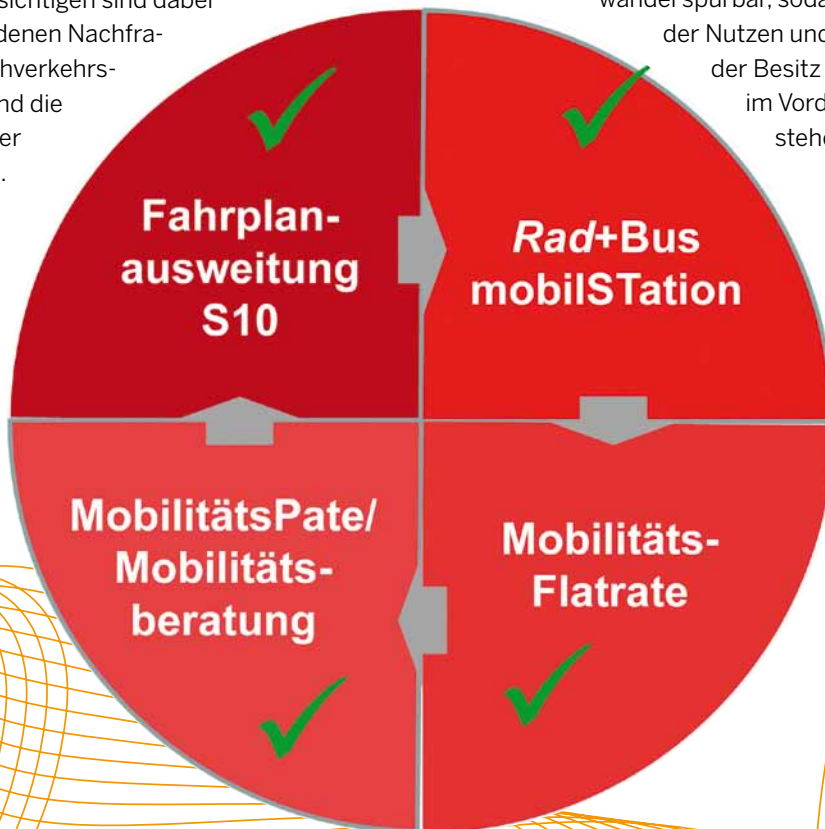
Eine erste Bilanz des Projektes zeigt, dass einzelne Bausteine ohne weiteres übertragbar sind. Sichere Fahrrad-Abstellanlagen animieren dazu, mit dem Rad zur Bushaltestelle zu fahren. Die Vermietung von Pedelecs erweitert den Einzugsradius der Haltestellen und erschließt damit neue Kundenpotenziale. Eine Preis-Mengen-Strategie bei der Tarifgestaltung führt zu positiven Effekten für den ÖPNV.

Zu berücksichtigen sind dabei die gebundenen Nachfrage, das Nahverkehrsangebot und die Struktur der Kommune.

INTERMODALER VERKEHR

Verschiedene aktuelle Kooperationsprojekte der Kreise, der Regionalverkehr Münsterland GmbH und des Landes NRW haben das Ziel, das Rad in seiner Zubringerfunktion systematisch für die Steigerung der Akzeptanz des ÖPNV zu nutzen. Durch qualitativ hochwertige, verbesserte Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen an markanten und stark frequentierten Schnittstellen des ÖPNV soll die Akzeptanz des intermodalen Verkehrsmittel-Einsatzes Fahrrad-ÖPNV weiter erhöht und so auch den Herausforderungen des demografischen Wandel begegnet werden. Die Nachfrage wird gezielt durch Anreize stimuliert. Gleichzeitig kann so der Anteil des Radverkehrs am Modal Split des Alltagsverkehrs signifikant erhöht werden. Beide Systeme gewinnen an Zuspruch.

Positive Auswirkungen hat auch die Tatsache, dass sich das Mobilitätsverhalten bei vielen jungen Menschen erkennbar verändert hat. Weniger junge Menschen verfügen über einen Führerschein; gleichzeitig ist ein Wertewandel spürbar, sodass mehr der Nutzen und weniger der Besitz eines Pkw im Vordergrund stehen.





Impressum

© Bezirksregierung Münster, Münster 2014

1. Auflage, Oktober 2014

Bezirksregierung Münster | Domplatz 1–3 | 48143 Münster
Telefon: 0251 411-0 | Telefax: 0251 411-2525 | E-Mail: poststelle@brms.nrw.de |
Internet: www.brms.nrw.de

V.i.S.d.P und Redaktion: Sigrun Rittrich, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Layout: Nadja Seel, Dezernat 11.7 (Presse- und Öffentlichkeitsarbeit)

Druck: Hausdruckerei der Bezirksregierung Münster, Dezernat 12

Abbildungsnachweise:

Seite 10, 18, 20, 24–32: Idee und Umsetzung: landinsicht/Stein+Schultz,

Seite 11, 19, 21: Bus & Bahn Münsterland,

Seite 12, 13, 17: ZVM,

Seite 14, 15, 16, 27 rechts, 28 unten, 38–41: RVM,

Seite 22, 29 rechts: Stadt Olfen,

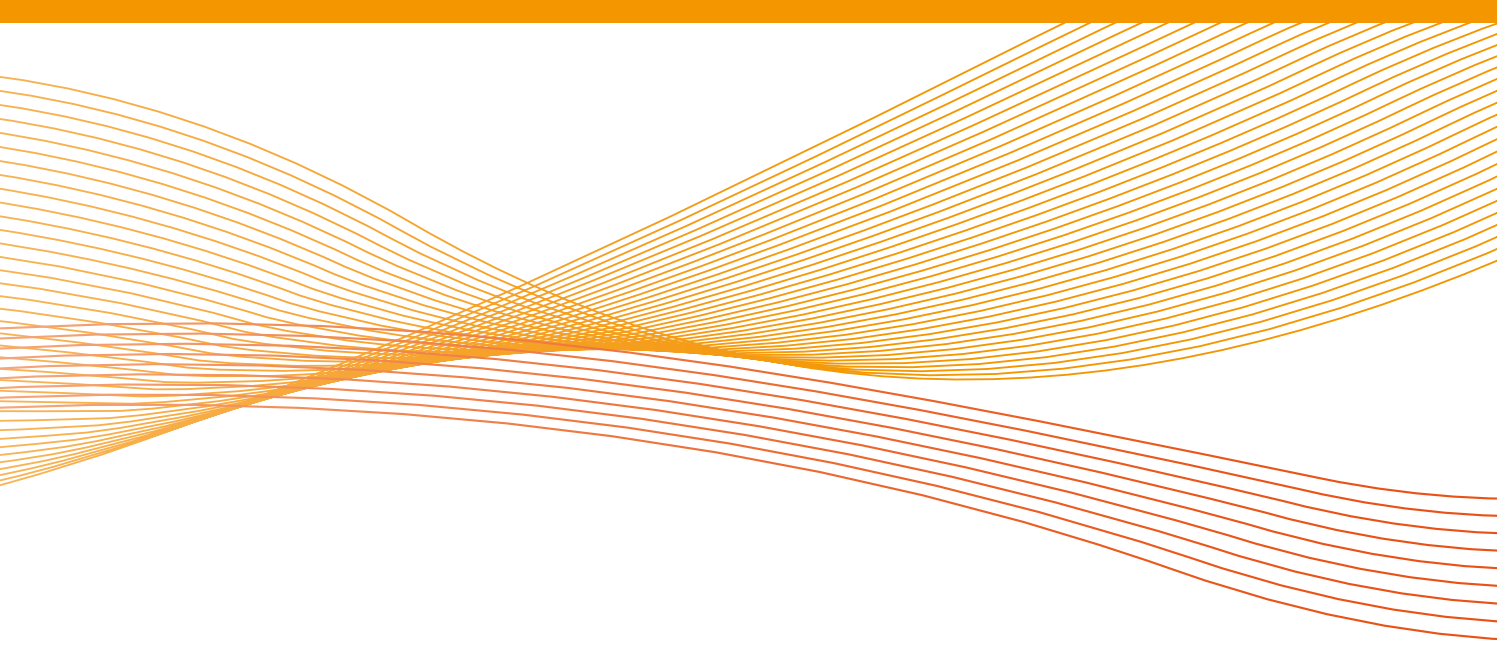
Seite 23: Stadt Olfen und OpenStreetMap,

Seite 34: Regionale 2016 Agentur und OpenStreetMap,

Seite 35: Tom Bayer/Fotolia,

Seite 36: Freestate99/Wikimedia Commons,

Seite 37: Dorothea Böing/Kreis Steinfurt.





Bezirksregierung Münster

Domplatz 1-3, 48143 Münster

Telefon: 0251 411-0

Telefax: 0251 411-82525

poststelle@brms.nrw.de

www.brms.nrw.de