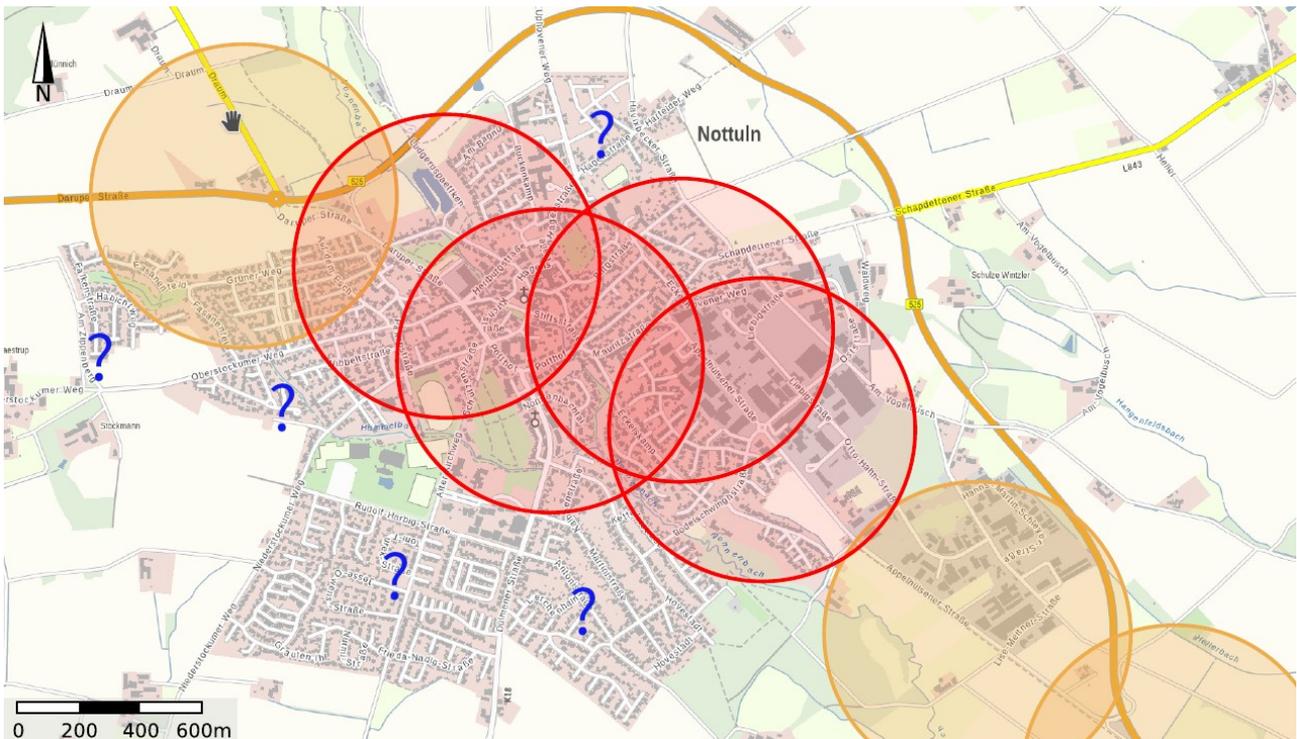


Arbeitspapier

„Neugestaltung des Ortsverkehrs nach Umstellung des SchnellBus S 60“



Lukas Laakmann

Limbergen 35 a
48301 Nottuln

E-Mail: info@laakiluk.de
Mobil: [+49 \(0\) 1573 / 422 530 2](tel:+49015734225302)
Festnetz: [+49 \(0\) 2548 / 91 91 52](tel:+49012548919152)

Dieses Papier wurde aus privatem Interesse am Öffentlichen Personennahverkehr mit dem Ziel verfasst, die Weiterführung der S 60 nach Darup lösungsorientiert zu begleiten.

Stand: 18.01.2022

Grundsätzliches und Vorgehen

Prozess

Nach reichlichen **interfraktionellen Abstimmungen** auf Kreis- und Gemeindeebene hat der Kreistag des Kreises Coesfeld in seiner Sitzung am 29.09.2021 beschlossen, die Linie S60 in der sog. **Variante 1 als Pilotprojekt für die Dauer von zwei Jahren nach Darup** zu verlängern. Aus betrieblichen Gründen und auch unter Gesichtspunkten der allgemeinen Konzeption von Schnellbussen als „**schnelle Achse**“ von A nach B, der auch die Schnellbusförderung des Landes zugrunde liegt, ist damit die **Aufgabe der Schleife „Nottuln-Süd“ bei den regulären Fahrten** verbunden (vgl. [Beschlussvorlage Kreis SV-10-0326](#)).

Zur Abschwächung des Wegfalls dieses seit Jahrzehnten bestehenden ÖPNV-Angebots ist bereits bei der Variantenplanung durch den ZVM Bus für den Kreis Coesfeld berücksichtigt worden, die Verstärkerfahrten zu den Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung (sog. **D-Fahrten**) weiterhin erst am Rhodeplatz starten zu lassen und die altbekannte Linienführung durch „Nottuln-Süd“ zu bedienen, um insbesondere Pendler:innen als Abo-Kunden nicht an den Individualverkehr zu verlieren. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass aus konzessionsrechtlichen Gründen zur Vermeidung etwaiger Konkurrenzverkehre zu den eigenwirtschaftlich betriebenen Linien R 62 und R 63 die **Fahrten am Wochenende ebenfalls nicht bis Darup** durchgebunden werden.

In der Sitzung des **Rates** der Gemeinde Nottuln am 14.12.2021 wurde das gemeindliche Einvernehmen für das Pilotprojekt erteilt. Tenor war allerdings, dass für die Linie S 60 **adäquate Zubringerdienste** geschaffen werden sollen, um die Auswirkungen des Wegfalls der Schleife so gut wie möglich zu kompensieren. Dabei geht es nicht nur um Fahrgäste mit Fahrziel Münster, sondern auch um **innerörtliche Verkehre**, insbesondere auch Versorgungsverkehre von mobilitätseingeschränkten Personen. Sofern möglich, soll auch die Anbindung weiterer unterversorgter Teile der Gemeinde Nottuln ermöglicht werden.

Externe Beschränkungen

In der Gemeinde Nottuln gibt es derzeit **nur eine örtliche Buslinie im Stundentakt**, die eine abgestimmte Zu- und Abbringerleistung für die Linie S 60 leisten kann. Dies ist der **StadtBus C 85** (Nottuln – Appelhülsen), der **auf den Fahrplan des Zugpaares RE 42 Münster – Essen** (bzw. in der Schwach-/Spätverkehrszeit RE 2 Münster – Düsseldorf) in **Lastrichtung Essen abgestimmt** ist. Hier gilt es also, möglichst gute Anschlüsse sowohl an die S 60 als auch am Bahnhof Nottuln-Appelhülsen zu ermöglichen.

Auf dieser Linie ist gegenwärtig nur ein Fahrzeug eingesetzt, das die stündliche Taktung bereitstellt. Die Lenk- und Ruhezeiten und weiteren Sozialvorschriften für das Fahrpersonal sind einzuhalten. Vor dem Hintergrund der beschriebenen zukünftigen

Aufgaben und Beschränkungen ist für diese Linie bei Beibehaltung nur eines sog. Umlaufes **keine weitere zusätzliche Anbindung außerhalb der Ortsteile Nottuln und Appelhülsen darstellbar** und somit insbesondere leider auch keine Anbindung von Schapdetten an die S 60.

Mehrkosten für Fahrwegverlängerungen, Fahrzeitausweitungen usw. sind **durch den Gemeindehaushalt** im Rahmen des üblichen Abrechnungsprozesses mit dem Kreis **zu tragen**. ÖPNV ist keine klassische „originäre“ (Pflicht-)Aufgabe der Gemeinde, ist doch der Kreis Coesfeld zuständiger Aufgabenträger, der ZVM Bus die beauftragte Regieeinheit und die Bezirksregierung Münster die zuständige Genehmigungsbehörde. Eine Aufwertung der Linie C 85 ist im aktuellen Nahverkehrsplan nur in der Hinsicht geplant, zwischen Appelhülsen und Senden ein bedarfsbesteuertes Grundangebot (TaxiBus) einzurichten (ML-III (S. 199), [3. Nahverkehrsplan für den Kreis Coesfeld](#)).

Gleichzeitige Prozesse

Der **BürgerBus Baumberge e. V.** ist an die Gemeinden Havixbeck und Nottuln mit dem Wunsch herangetreten, die **Fahrpläne und die Linienführung an die aktuelle Nachfrage der Fahrgäste anzupassen**. Die Ehrenamtlichen schlagen vor, die Linie B 31 (Nottuln – Schapdetten – Appelhülsen) zugunsten einer **Ringlinie Nottuln – Baumberg – Havixbeck – Tilbeck – Schapdetten – Stevern – Nottuln** (in beide Richtungen) aufzugeben. Für die 3-stündig getaktete Verbindung **Schapdetten – Appelhülsen** sei in den vergangenen Jahren **kein Bedarf** feststellbar gewesen.

In Nottuln sollen durch die gewonnene und „neu zu verteilende“ Fahrzeit auch weitere Haltestellen im annähernden 90-Minuten-Takt (3 h je Richtung) angefahren werden. Eine **Abstimmung auf den Fahrplan der Linie S 60 ist betrieblich nicht möglich** (1,5-h-Takt vs. 1-h-Takt) und von dem Bürgerbusverein auch **nicht gewünscht**, da es z. B. auch tariflich nicht möglich ist, im Bürgerbus eine Fahrkarte für die Weiterfahrt im WestfalenTarif zu erwerben. Vielmehr kann der BürgerBus aber ggf. auch einige **innerörtlichen Funktionen der S 60 übernehmen** und zukünftig verstärkt für Versorgungsverkehre genutzt werden.

Eine ausführliche Vorstellung der Planungen des durch Ehrenamtliche getragenen Vereins erfolgt im Ausschuss für Umwelt und Mobilität am 25.01.2021. Sofern sinnvoll, werden auch in diesem Papier Vorschläge für die Neukonzeption des BürgerBusses vorgebracht, die ggf. im weiteren Prozess noch Berücksichtigung finden können.

Vorgehen

1. Zunächst wurde im Rahmen einer **Erreichbarkeitsanalyse** systematisch erarbeitet, in welchen Gebieten in der Ortslage Nottuln der SchnellBus S 60 nicht „fußläufig“ (spezifische Definition folgt) zu erreichen ist.

2. Anschließend wurden die **von der C 85 anzufahrenden Haltestellen** bestimmt, die notwendig sind, um die gesamte Ortslage – **sofern möglich** – mittelbar an die S 60 und den Bahnhof Nottuln-Appelhülsen anzuschließen.
3. Nachdem bekannt war, welche Haltestellen anzufahren sind, musste ein **Musterfahrplan** so erstellt werden, dass die **Beschränkungen eingehalten** werden und **Umsteigezeiten** zwar ausreichend, aber nicht zu lange sind. Zur Evaluierung von Planungsalternativen wurde ein Vielzahl von möglichen Plänen entwickelt.
4. Abschließend wurden die erstellten **Musterfahrpläne** unter verschiedenen Kriterien **evaluiert und bewertet**.
5. Abschließend wurde eine **Empfehlung für eine weitergehende Planung** und **Prüfung der Umsetzung** ausgesprochen.

Erstuntersuchung

Erreichbarkeit

Im Folgenden wurde die Annahme getroffen, dass diejenigen Bereiche, die **500 m um eine regulär von der S 60 bedienten Haltestelle** liegen, **keinen Zubringer mehr benötigen**, da sie

- a) auch unter Berücksichtigung von etwaigen infrastrukturbedingten Umwegen **innerhalb von max. 10 min bequem zu Fuß erreichbar** sind,
- b) bei Zu- und Abbringerdiensten immer **Wartezeiten an den Umstiegshaltestellen entstehen (müssen)**, um etwaige Verspätungen auszugleichen, und diese wahrscheinlich die Fußwegzeit überschreiten würden und
- c) 500 m in etwa als derzeitiger Einzugsbereich von S 60-Haltestellen angesehen werden kann (vgl. Haltestelle Cilly-Aussem-Weg und Süden der Straße Grauten Ihl).

Gebiete in der Ortslage Nottuln und außerhalb dieser Radien werden als **zubringungswürdig** erachtet.

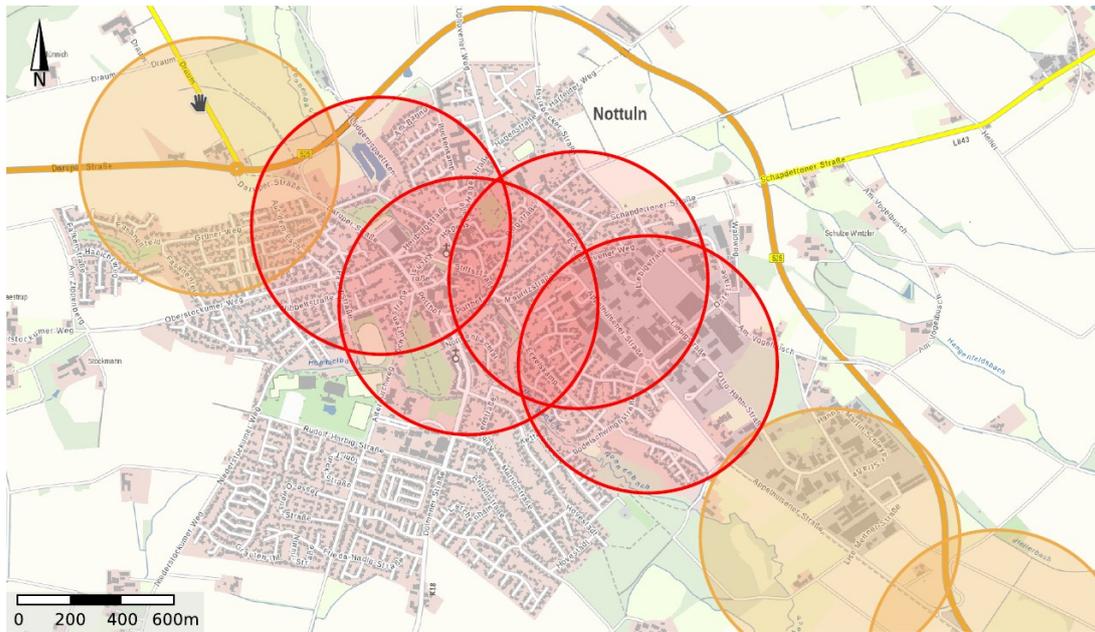


Abbildung 1: Erschließung durch die S 60

Beschränkungen des Vorgehens

Teile der Gebiete „Fasanenfeld I“, Grüner Weg und Kampstraße werden in diesem Modell durch die Haltestelle „Nottuln, Billerbecker Straße“ ausreichend erschlossen. Dieses Ergebnis entspricht natürlich nicht der Realität, da keinerlei Wegeverbindung besteht, die nicht erst in Richtung Ortszentrum führen würde, sodass die Haltestelle auch nicht den Annahmen entsprechend innerhalb von 10 Minuten zu erreichen wäre. Dieses Problem ist der besonderen Randlage der Haltestelle geschuldet.

Haltestellenbestimmung

Zur Bestimmung der anzufahrenden Haltestellen war es nicht sinnvoll, ausschließlich die minimale vollständige Überdeckung der Ortslage zu bestimmen, da es sinnvoll erscheint, **auch auf dem Weg liegende bestehende Haltestellen anzufahren**. „Unabhängige“ Haltestellen wurden **nach ihrer Notwendigkeit kategorisiert** (muss oder kann). Haltestellen, deren Anfahrt auch die Anfahrt weiterer Haltestellen gewissermaßen voraussetzt, wurden **in Cluster eingeteilt**. Annahme war wiederum, dass eine „Zubringerhaltestelle“ den Umkreis von 500 m ausreichend erschließt.

Tabelle 1: Haltestellenbestimmung und -clusterung

Gebiet	Haltestelle	Notwendigkeit bzw. Cluster
Baugebiet „Nottuln-Nord“	Nottuln, Krankenhaus	Muss
	Nottuln, Wohnpark Bagno	Kann
Fasanenfeld, Kampstraße, Nachtigallengrund	Nottuln, Haus Markus	Muss
	NEU! Nottuln, Am Zippenberg	1 (Sollte)
	NEU! Nottuln, Nachtigallengrund	1 (Müsste)

„Olympiaviertel“, Grauten Ihl	Nottuln, Cilly-Aussem-Weg	Muss (2)
	Nottuln, Alter Kirchweg	2
	Nottuln, Carl-Diem-Ring	3
Lerchenhain, Antoni-, Martini-, Steinstraße, Hovestadt	Nottuln, Lerchenhain	3
	Nottuln, Süd	3
	Nottuln, Steinstraße	Kann

Zu den einzelnen Clustern:

- (1) Der Bereich **Fasasfeld II** ist auch bei der „fiktiven“ Berücksichtigung der Haltestelle Billerbecker Straße **nicht versorgt** und auch die Anfahrt der Muss-Haltestellen Haus Markus und Cilly-Aussem-Weg führt zu keiner adäquaten Anbindung im Sinne eines 500-m-Einzugsbereiches. Die **exponierte Lage** im Westen Nottulns, die **einzig mögliche Anfahrt über den Oberstockumer Weg** und eine **fehlende Wendemöglichkeit** (z. B. um den Block) im Bereich des Fasasfelds II machen eine Anbindung schwierig. **Alternativ** könnte auch nur eine Anfahrt der neu zu errichtenden Haltestelle Nachtigallengrund erfolgen, wobei eine **Wende durch die Wohnstraße Nachtigallengrund** erfolgen könnte.
- (2) Die Anfahrt der Haltestelle Cilly-Aussem-Weg setzt eine Vorbeifahrt an der Haltestelle Alter Kirchweg voraus.
- (3) Zur Einhaltung des 500-m-Radius muss entweder die **Haltestelle Lerchenhain oder die Haltestelle Süd** angefahren werden. Hierbei **bedingen sich** die Bedienungen der beiden Haltestellen gegenseitig, wenn Nottuln nicht über die Steinstraße verlassen wird. Die Haltestelle **Carl-Diem-Ring wird so ebenfalls angefahren**. Die Haltestelle **Steinstraße** hingegen liegt **bereits im Einzugsbereich der Haltestelle Historischer Ortskern** und erschließt keine neuen, nichts bereits abgedeckten Gebiete. Somit kann der Zubringerdienst „Nottuln-Süd“ auch über die Bodelschwinghstraße verlassen.



Abbildung 2: Übersicht von in der Ortslage Nottuln zu bedienenden Haltestellen

Musterfahrpläne und Evaluation

Die wesentliche Konzeption der jeweiligen Varianten wird **kurz textlich erläutert**. Die geplanten **Details** können den **anliegenden Tabellen** entnommen werden. Die **tabellarische Evaluationsübersicht** schließt sich an.

- (A) In der Variante A werden die **zu bedienenden Haltestellen** mit Ausnahme des Clusters 1 (Fasanenfeld) mit einer **Rundlinie** bedient, die auf die **Züge in Appelhülsen in Lastrichtung Münster** ausgerichtet sind. Ziel dieser Variante war es, Nutzern der C 85 auch eine Verbindung nach Münster mit der Bahn anzubieten.

Tabelle 2: Evaluation Variante A

Art	Rundlinie
Übergang S 60	hin: Rhodeplatz (4 min); zurück: ab P&R bis Hist. Ortskern (18 min)
Bahn-Anschlüsse	hin: RE 42 E → MS (4/8 min); zurück: RE 42 MS → MG (4 min)
Kosten, Erfüllungsaufwand	gering bis mittel
Vorher-Nachher (Schleife)	hin: + 4,43 min; zurück: +16,57 min (Verhältnis schlecht)
Erfüllung Haltestellenanalyse	ja, aber Fasanenfeld fehlt (müsste)
Verschiedenes	8 min Aufenthalt am Rhodeplatz → Umgang mit Fahrgästen?

- (B) Hier wird die wegfallende Leistung der S 60 auf der **Schleife „Nottuln-Süd“** **vollständig** durch die C 85 **kompensiert**, d. h. die Schleife wird sowohl auf

Hin- als auch Rückfahrt nach / von Appelhülsen bedient. Die Abfahrtszeiten sind **ausschließlich auf die S 60 angepasst**, sodass möglichst kurze Umstiegszeiten entstehen. Trotzdem werden das Krankenhaus und der Wohnpark Bagno weiterhin bedient.

Tabelle 3: Evaluation Variante B

Art	Pendellinie
Übergang S 60	hin: Rhodepl. (9 min), Hist. Ortskern bis P&R (2 min); zurück: ab P&R bis Hist. Ortskern (5 min)
Bahn-Anschlüsse	hin: RE 42 E → MS (11/15 min); zurück: RE 42 E → MS (5 min)
Kosten, Erfüllungsaufwand	hoch (42.000 Mehrkilometer und 1.400 Mehrstunden pro Jahr)
Vorher-Nachher (Schleife)	hin: - 0,57 min; zurück: + 4,57 min (optimal abgestimmt)
Erfüllung Haltestellenanalyse	ja, aber Fasanenfeld fehlt (müsste)
Verschiedenes	nur 15 min (25 %) Pause für Fahrpersonal

(C) Aufbauend auf Variante B wird versucht, mit einer **vollen „Ersatzleistung“** für die wegfallende Schleife **dennoch sinnvolle Anschlüsse in Appelhülsen** zu ermöglichen. Dadurch könnten das Krankenhaus und der Wohnpark Bagno nicht weiter bedient werden.

Tabelle 4: Evaluation Variante C

Art	Pendellinie
Übergang S 60	hin: Hist. Ortskern bis P&R (8 min); zurück: ab P&R bis Hist. Ortskern (5 min)
Bahn-Anschlüsse	hin: RE 42 MS → E (2/4/6 min); zurück: RE 42 E → MS (5 min)
Kosten, Erfüllungsaufwand	hoch (31.500 Mehrkilometer und 785 Mehrstunden pro Jahr)
Vorher-Nachher (Schleife)	hin: + 6,43 min (wg. früherer Abfahrt für Zug); zurück: + 4,57 min
Erfüllung Haltestellenanalyse	nein , Krankenhaus (muss) und Fasanenfeld fehlt (müsste)
Verschiedenes	wieder 36,67 % Pause

(D) Bei den D-Varianten wird ausgenutzt, dass die Haltestelle Steinstraße keine zusätzliche Erreichbarkeit schafft. Dadurch wird der Linienweg zwischen „Am Hangenfeld“ und „Süd“ **über die Bodelschwingstraße** verkürzt. Durch den kürzeren Linienweg können **Puffer** in Appelhülsen und am Rhodeplatz für Verspätungen auf Straße oder Schiene eingeplant werden. Um trotz der Abkürzung über die Bodelschwingstraße den Ortskern für Versorgungsfahrten zu erschließen, fährt der Bus eine kurze **Schleife über „Rathaus“ und „Historischer Ortskern“**, bevor bzw. nachdem er die Schleife mit dem Rhodeplatz verbindet.

Tabelle 5: Evaluation Varianten D

Art	Rundlinie
Übergang S 60	D.1: hin: Am Hangenfeld bis P&R (11 min); zurück: P&R bis Mauritz (7 min); D.2: hin: Rhodeplatz (12 min), Mauritz bis P&R (10 min)
Bahn-Anschlüsse	hin: RE 42 E → MS (4/6/8 min); zurück: RE 42 E → MS (7 min)
Kosten, Erfüllungsaufwand	gering
Vorher-Nachher (Schleife)	D.1: hin: + 6,17 min; zurück: + 13,33 min D.2: hin: + 15,17 min, zurück: + 4,33 min (Verhältnisse schlecht)
Erfüllung Haltestellenanalyse	ja, aber Fasanenfeld fehlt (müsste)
Verschiedenes	Schleife durch Ortskern (Haltestelle Rathaus), Mauritz nur einmal angefahren

(E) In den E-Varianten wird den Ergebnissen der Erreichbarkeitsanalyse vollumfänglich Rechnung getragen, auch wenn im Bereich „**Am Zippenberg**“ augenblicklich noch keine adäquate Wendemöglichkeit besteht. Zugunsten der Erschließung des „**Fasanenfelds II**“ entfällt im Vergleich zu den D-Varianten die Schleife durch den Ortskern und Puffer werden stark reduziert.

Tabelle 6: Evaluation Varianten E

Art	Rundlinie
Übergang S 60	E.1: hin: Am Hangenfeld bis P&R (9 min); zurück: P&R bis Mauritz (7 min); E.2: hin: Rhodeplatz (11 min), Mauritz bis P&R (10 min)
Bahn-Anschlüsse	hin: RE 42 E → MS (3/5/7 min); zurück: RE 42 E → MS (7 min)
Kosten, Erfüllungsaufwand	mittel bis hoch (Wendemöglichkeit müsste geschaffen werden, alternativ Wende durch Nachtigallengrund)
Vorher-Nachher (Schleife)	E.1: hin: + 6 min; zurück: + 13,5 min E.2: hin: + 14,33 min, zurück: + 5,17 min (Verhältnisse schlecht)
Erfüllung Haltestellenanalyse	ja, auch Fasanenfeld angebunden
Verschiedenes	durch Ringlinieneigenschaft immer 19,5 min durchschnittlicher zeitlicher Mehraufwand bei Betrachtung Hin- und Rückweg mit Zubringer (Schleifen werden genau einmal befahren)

(F) Die F-Fahrten bieten einen **Vollersatz der Schleife in Rundlinie** (nur eine Richtung) mit angemessenen Verspätungspuffern und einer **Bedienung des Krankenhauses**.

Tabelle 7: Evaluation Varianten F

Art	Rundlinie
Übergang S 60	F.1: hin: Rhodeplatz (12 min), Mauritz bis P&R (10 min); zurück: P&R bis Hist. Ortskern (8 min); F.2: hin: Hist. Ortskern bis P&R (10 min)
Bahn-Anschlüsse	hin: RE 42 E → MS (4/6/8 min); zurück: RE 42 E → MS (7 min)
Kosten, Erfüllungsaufwand	gering bis mittel
Vorher-Nachher (Schleife)	F.1: hin: + 14,43 min; zurück: + 6,57 min F.2: hin: + 8,43 min, zurück: + 12,57 min (bestes Verhältnis in Untersuchung)
Erfüllung Haltestellenanalyse	ja, aber Fasanenfeld (müsste) fehlt
Verschiedenes	altbekannte Schleife bleibt erhalten, Hist. Ortskern wird ohne zstl. Schleife angefahren, Mauritz wird in beide Richtungen angefahren

Beschränkungen des Vorgehens

Die Musterfahrpläne wurden mithilfe einer **Tabellenkalkulation** unter Zugrundelegung der bestehenden Fahrpläne erstellt. Verfasser ist **kein Fachplaner** und **Irrtümer und Fehler** sind ausdrücklich vorbehalten.

Die **Fahrplanlage der Bahn** ist unter Annahme der Umsetzung des [Deutschlandtaktes 2030](#) im Wesentlichen **gesichert**. Es wurde angenommen, dass die **Abfahrtszeit in Appelhülsen um einige Minuten nach vorne verschoben** werden kann, da die Ankunft des Zubringerzuges bereits 12 Minuten vor der derzeitigen Abfahrtszeit liegt. Durch diese Verschiebung werden in Zukunft Anschlussreisende bei Verspätung des RegionalExpresses die C 85 vermutlich häufiger verpassen. Ggf. kann dem mit einer kundenorientierten Fahrhinweisung entgegengewirkt werden, indem der Bus bei noch absehbarer Verspätung auf Fahrgäste wartet.

Gegenüber ersten Überlegungen im interfraktionellen Arbeitskreis konnte die Standzeit in Appelhülsen aufgrund des gelegentlich planmäßigen Aufenthaltes des RE 42 von Essen nach Münster von den Taktminuten 35 bis 40 am Appelhülsener Bahnhof reduziert werden, da diese **Aufenthaltszeit** noch nicht berücksichtigt war und vielmehr mit dem Ansatz „Abfahrtszeit gleich Ankunftszeit“ gearbeitet wurde.

Ebenso bleibt nach Auskunft der RVM die Fahrplanlage der S 60 bei Umsetzung der Verlängerung im Abschnitt von Münster bis „Nottuln, Mauritz“ gleich, da die Fahrten auf den Schienenverkehr am Hauptbahnhof zur Ankunftsminute 45 und zur Abfahrtsminute 15 synchronisiert sind.

Teilweise wurden für die Schleife „Nottuln-Süd“ **beschleunigte Fahrzeitprofile** im Vergleich zur S 60 angenommen. Grund dafür ist das **unterschiedliche Fahrverhalten von Kleinbus und 15-m-Kraftomnibus**, insbesondere in den beengten Wohnstraßen. Ob der **Kleinbus** auch zukünftig angesichts der neuen Aufgaben und Fahr-

gastpotentiale der C 85 **ausreichend dimensioniert** ist, **kann von hier aus nicht beantwortet werden.**

Die Kosten der Planungsvarianten wurde anhand von **fiktiven Grenzkosten pro Mehrkilometer und Mehrstunde** kalkuliert und können vermutlich nur die größenordnungsmäßigen Unterschiede zwischen den Varianten abschätzen. Da lediglich **Standzeit am Appelhülsener Bahnhof in Fahrzeit in der Schleife „umgewandelt“** wird, keine Fahrzeitempfindungen oder zusätzlichen Fahrten geplant werden, dürfen keine zusätzlichen Fixkosten entstehen. Da das Fahrpersonal (natürlich immer noch im Rahmen der geltenden Vorschriften) weniger Pausen macht, wird der Unternehmer wohl höhere Personalkosten ansetzen. Durch die größere Strecke werden Mehrkosten für Treibstoffverbrauch und höhere Abnutzung des Fahrzeugs entstehen. Die tatsächlich von der Gemeinde Nottuln zu tragenden **Mehrkosten** sind somit wahrscheinlich vom **Verhandlungs- bzw. Vergabeergebnis der RVM mit dem Unternehmer** und der **Fahrgastentwicklung** abhängig.

Empfehlungen

Vorzugsplanungsvariante

Verfasser empfiehlt bei derzeitigem Kenntnisstand und vor dem Hintergrund eines ersten kurzfristigen Umsetzungszeitraum, mit **Variante F.2** in die weitere Planung einzusteigen. Die Variante F.2 **ersetzt die Schleife mit all ihren Haltestellen**, wenn auch nur in eine Richtung (Appelhülsen / Münster). Ein voller Ersatz der Schleife in beide Richtungen durch die C 85 ist aufgrund der Anschlusssituation (in Variante B) oder dem Auslassen der zubringungswürdigen Haltestelle Krankenhaus (in Variante C) und auch wegen der durch die Mehrkilometer und Mehrstunden langfristig entstehenden Mehrkosten angesichts der Haushaltslage nicht sinnvoll.

In einer vorigen Version des Papierses war explizit vorgesehen, eine **Bedienung der Schleife „Nottuln-Süd“ in die entfallende Richtung** (für Versorgungsverkehre in den Ort) könnte **durch den BürgerBus** über die Bodelschwinghstraße (z. B. Am Hangenfeld → Steinstraße → RNG → Cilly-Aussem-Weg → Haus Markus) erfolgen. Hier gibt es inzwischen aber konzessionsrechtliche Erkenntnisse, dass eine solche Linienführung, sofern der ehrenamtliche Bürgerbusverein sich für eine solche Route überhaupt aussprechen wollen würde, ggf. wegen Konkurrenzverkehr zu kommerziellem Linienverkehr nicht genehmigungsfähig sein könnte. Ggf. könnte diese Routenführung im weiteren Prozess zur Neuorientierung des BürgerBusses noch angedacht werden, wenn feststeht, wo und in welche Richtung die „kommerzielle“ C 85 verkehren soll.

Gegenüber den anderen Rundlinienvarianten zeichnet sich die Variante F.2 durch ein recht **ausgewogenes Verhältnis** hinsichtlich des **zusätzlichen Zeitaufwandes für Hin- und Rückfahrt zur S 60 an den Schleifenhaltestellen** aus. Die Varianten F kommen ohne eine Schleife durch den historischen Ortskern aus, die zwar den Orts-

kern unmittelbar und attraktiv erschließen würde, in der alltäglichen Nutzung aber gegen die direkte Erreichbarkeit der Verbrauchermärkte im Bereich Mauritz in beide Richtungen abgewogen werden muss. Eine Erschließung des **Fasanenfelds** (vgl. Varianten E) mit Errichtung von Haltestelleninfrastruktur und ggf. notwendiger Wendemöglichkeit erscheint angesichts des **notwendigerweise kurzfristigen Umsetzungszeitraumes** bis zur Umstellung der Linie S 60 als **ambitioniert** und sollte **ggf. in einem zweiten Schritt verfolgt werden**.

Parallele Prozesse und vorgeschlagenes Vorgehen

1. Im weiteren Prozess zur **Neuorientierung des BürgerBusses** könnte ggf. noch berücksichtigt werden, die **zusätzlichen Haltestellen in Nottuln-Süd in der entgegengesetzten Richtung wie die C 85 anzufahren**, sodass hier Verkehr in beide Richtungen möglich bleibt (z. B. für Versorgungsverkehre).
2. Für die Umsetzung der Umstellung der S 60 muss die **Lage der D-Fahrten**, die werktags die „Schleife“ weiterbedienen, noch mit Kreis bzw. ZVM Bus und RVM abgestimmt werden. Hierfür sollte sich alle zuständigen **Akteure ins Benehmen setzen**. Evtl. ist die **Festlegung der Abfahrtszeiten ein guter möglicher erster Punkt für eine einfache Online-Bürgerbeteiligung** (nachdem mit der RVM mögliche Abfahrtszeiten abgestimmt wurden und das Zu- und Abbringerkonzept in den Grundzügen öffentlich ist).
3. Die Umstellungen von Bürgerbus, S 60 und C 85 sollten, sofern konzessionsrechtlich und betrieblich möglich, **im Rahmen eines Fahrplanwechsels, beispielsweise in den Osterferien 2022, zeitlich synchronisiert** werden, um allzu viel Verwirrung zu vermeiden und die Umstellung der S 60 so verträglich wie möglich zu gestalten.
4. Für die politischen Mandatsträger dürfte es hilfreich sein, einen **Vertreter des ZVM Bus und/oder der RVM** in eine der nächsten Sitzungen des Ausschusses für Umwelt und Mobilität einzuladen, um die **konzessions- und vergaberechtlichen Details verständlich** zu machen und auch in der Sitzung zu verdeutlichen, dass Gemeinde und Kreis nach anfänglichen Schwierigkeiten gemeinsam mit der Vielzahl an Akteuren an einer **harmonischen Umsetzung** arbeiten.

Für Rückfragen, Auskünfte, weitere Erläuterungen und selbstverständlich auch konstruktiv-kritische Rückmeldungen **steht der Verfasser gerne zur Verfügung**.

gez.

Laakmann

Anlagen

Planungstabellen