

## Synopsis zum Beteiligungsverfahren

### 2. Nahverkehrsplan ÖPNV Kreis Coesfeld - Entwurfsfassung (Stand: 15.12.2004) -

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p><b>Stadt Billerbeck:</b></p> <p>Der zuständige Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Billerbeck hat in seiner Sitzung am 26. April 2005 (TOP 1.0 ö.S.) der Entwurfsfassung des 2. Nahverkehrsplans ÖPNV des Kreises Coesfeld zugestimmt.</p>	-	-
<p><b>Stadt Coesfeld:</b></p> <p>Der Rat der Stadt Coesfeld hat dem Entwurf des 2. Nahverkehrsplanes ÖPNV für den Kreis Coesfeld mit folgenden Anregungen zugestimmt:</p> <p>Das Wohngebiet Goxel soll eine direkte Anbindung im Ortskern an die Linie 751 "Coesfeld-Borken-Bocholt" erhalten.</p> <p>Nachbarorte, die in etwa gleich weit entfernt von Coesfeld liegen, sollen der gleichen Preiszone zugeordnet werden.</p> <p>In die Tabelle 34: "ÖPNV-Defizite / Verbesserungsvorschläge aus Sicht der Städte und Gemeinden" soll der Haltepunkt Schulzentrum in Coesfeld aufgenommen werden.</p>	<p>Die direkte Anbindung des Wohngebietes Goxel dürfte kostenneutral nicht realisierbar sein (längere Fahrzeiten, zusätzliches Fahrzeug). Die Anregung wird zur Prüfung an das zuständige Verkehrsunternehmen weitergeleitet.</p> <p>Die Tarifhoheit liegt bei den Verkehrsunternehmen; die Anregung wird an die Verkehrsgemeinschaft Münsterland (VGM) weitergegeben.</p> <p>In Kapitel 6.2. wird in der Tabelle 34 der Wunsch der Stadt Coesfeld nach Einrichtung des SPNV-Haltepunktes Schulzentrum aufgenommen; vgl. Stellungnahme der Gemeinde Havixbeck.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>Sowohl der Haltepunkt Schulzentrum als auch der Wunsch der Stadt Coesfeld auf bessere Anbindung des Baugebietes Nord-West sollen in der Tabelle 55: "Bilanz Wünsche/Anregungen der Kommunen" mit einer Bewertung aufgeführt werden.</p> <p>Unter Punkt 8.1.4 "Entwicklung der Raum-, Siedlungs-, und Wirtschaftsstruktur: Einzelhandel" (Seiten 88 und 89) sollen die Entwicklungen im Bereich des Bahnhofsgeländes sowie des Postareals aufgeführt werden.</p>	<p>Der SPNV-Haltepunkt Schulzentrum liegt nicht in der planerischen Zuständigkeit des Kreises Coesfeld; primär zuständig ist der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Münsterland (ZVM). Die Feinerschließung in den Stadtgebieten abseits der vom Regionalverkehr bedienten Korridore ist primär durch den lokalen Verkehr zu gewährleisten.</p> <p>Der Haltepunkt Schulzentrum wird im Kapitel 9.5. in die Tabelle 55 (Bilanz Wünsche/Anregungen der Kommunen) aufgenommen. Als Maßnahmenbilanz wird „Keine Maßnahme, da andere Zuständigkeiten (ZVM, DB AG, Stadt Coesfeld)“ festgestellt; vgl. Stellungnahme der Gemeinde Havixbeck.</p> <p>In Kapitel 9.5. wird die Tabelle 55 (Bilanz Wünsche/Anregungen der Kommunen) durch den Wunsch der Stadt Coesfeld nach einer besseren Anbindung des Baugebietes Nord-West ergänzt. Als Maßnahmenbilanz wird „Keine Maßnahme, da lokaler Verkehr“ festgestellt.</p> <p>Die in Kapitel 8.1.4. genannten Entwicklungen im Bereich des Einzelhandels basieren auf den Nennungen der Städte und Gemeinden im Rahmen der für den NVP im Jahr 2002 durchgeführten Befragung der Städte und Gemeinden. Darin sind von der Stadt Coesfeld zu den genannten Entwicklungen keine Aussagen getätigt worden.</p>	<p>Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p><b>Stadt Dülmen:</b></p> <p>Der für den ÖPNV zuständige Ausschuss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Dülmen hat am 10.02.2005 Folgendes beschlossen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Stadt Dülmen erklärt sich mit den vom Landrat des Kreises Coesfeld vorgeschlagenen Maßnahmen im 2. Nahverkehrsplan ÖPNV Kreis Coesfeld einverstanden, soweit die Stadt Dülmen betroffen ist.</li> <li>2. Damit die jetzigen ÖPNV-Verbindungen von Karthaus und Weddern (Anna-Katharinen-Stift und Werkstätten Karthaus) erhalten bleiben und eine Anbindung zur Kreisstadt Coesfeld erfolgt, wird beantragt, die neue RegioBus-Linie 58 Dülmen – Rorup – Lette – Coesfeld und die neue TaxiBus-Linie Dülmen – Nottuln jeweils über Weddern – Karthaus zu führen.</li> <li>3. Des Weiteren wird beantragt, die Fahrzeiten des RegioBusses 58 Coesfeld – Dülmen auf den Zugverkehr Essen – Münster auszurichten.</li> </ol>	<p>Die Anregungen sind im Fall der Umsetzung der Maßnahmen zu prüfen.</p> <p>Hinweis: Die Linienwegführungen in der Karte 9 (Maßnahmen Entwicklungskonzept) sind lediglich schematisch und noch nicht abschließend im Detail dargestellt.</p> <p>Im Liniensteckbrief der Maßnahme Linie 580 (Tabelle 48, Kapitel 9.4.4.) wird bei dem Aufzählungspunkt betr. Anschlussbildung von/zur Bahn die Priorisierung der Anschlussbildung in Dülmen zur Bahn Richtung Münster und Dortmund ergänzt; vgl. Stellungnahme des ZVM vom 29.03.2005.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p>
<p><b>Gemeinde Havixbeck:</b></p> <p>Der Rat der Gemeinde Havixbeck hat den Entwurf des 2. Nahverkehrsplanes ÖPNV Kreis Coesfeld zur Kenntnis genommen und dazu nachfolgende Anregungen beschlossen:</p>		

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>1. Einrichtung einer Schnellbusverbindung zwischen Havixbeck und Münster und zwar über die K 1 und die B 54, Münster, Hindenburgplatz und Münster, Domplatz.</p>	<p>Der Wunsch der Gemeinde Havixbeck nach einer Schnellbusverbindung zwischen Havixbeck und Münster besteht bereits seit vielen Jahren. Die daraus resultierende Konkurrenzierung zur Schiene (Kursbuchstrecke 408, Baumbergbahn) wurde auch bereits gutachterlich untersucht mit dem Ergebnis, dass zur Vermeidung von Parallelverkehren der Schiene der Vorrang eingeräumt werden soll. Vor diesem Hintergrund und angesichts der nicht gegebenen finanziellen Durchführbarkeit wird die Einrichtung einer Schnellbus-Verbindung Havixbeck – Münster vom Kreis Coesfeld nicht weiter verfolgt.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>
<p>2. Verkürzung der Fahrzeiten der Linie R64 durch Reduzierung der Haltestellenpunkte in Münster-Roxel.</p>	<p>Die angeregte Reduzierung der Haltestellen in Münster-Roxel liegt in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen (Beförderungspflicht); die Anregung wird an das zuständige Verkehrsunternehmen zur Prüfung weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>
<p>3. Einführung eines 30 Minuten Taktes auf der R 64, zumindest in den Hauptverkehrszeiten.</p>	<p>Im Teilbaustein II des NVP wird in Kapitel 9.4.10. die „ausreichende Bedienung“ für die ÖPNV-Linien im Kreis Coesfeld definiert, die der Kreis Coesfeld auf den betr. Linien gewährleisten will. Für die R64 ist der 1h-Takt als „ausreichende Bedienung“ definiert. Die linienbezogene Festlegung der „ausreichenden Bedienung“ basiert, neben zahlreichen anderen Aspekten, auf Daten zur derzeitigen Nachfragesituation sowie der Bewertung künftig zu erwartender Nachfrage (-potenziale). Über die „ausreichende Bedienung“ hinaus gehende Bedienungsangebote, die prinzipiell möglich sind, müssen durch eine entsprechende Fahrgastentwicklung/-potenziale begründet und finanzierbar sein.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>
<p>4. Verbesserung des Angebotes auf der Linie Havixbeck – Nottuln, Linie 566 RVM, damit Havixbecker die Gelegenheit erhalten, Angehörige im Krankenhaus Nottuln zu besuchen. Für die ergänzenden Fahrten könnte die Einrichtung eines Taxibusses, nach dem in Kap. 9.3.5. des Nahverkehrsplanes beschriebenen Produktprofil in Erwägung gezogen werden.</p>	<p>Im Rahmen der Erarbeitung von Maßnahmen für den regionalen Verkehr im Entwicklungskonzept des NVP wurden u. a. mit den zuständigen Verkehrsunternehmen Optionen einer Angebotsverbesserung auf der Relation Havixbeck – Nottuln diskutiert. Als Ergebnis der Diskussion wurde festgestellt, dass die erforderlichen Nachfragepotenziale für diese Relation nicht gegeben sind und Angebotsergänzungen in diesem Bereich nur mit einer(m) deutlich höheren Verkehrsleistung (Betriebsaufwand) und in Folge dessen mit höheren Kosten zu realisieren wären. In Anbetracht der derzeitigen Finanzsituation des Kreises Coesfeld wurde von einer Weiterverfolgung abgesehen.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p>5. Das Stift Tilbeck ist als größter örtlicher Arbeitgeber in das Liniennetz des ÖPNV so einzubeziehen, dass auch der Ortskern Havixbeck angeschlossen wird. Sollte es nicht möglich sein, die Linie R 63, welche die Haltestellen am Stift Tilbeck bedient, so zu organisieren, dass auch der Ortskern Havixbeck angefahren wird, müsste auch hier ggf. die Einführung eines TaxiBusses in Erwägung gezogen werden.</p>	<p>Die Anregung wird an das zuständige Verkehrsunternehmen zur Prüfung weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>
<p>6. Dem Nahverkehrsträger soll zusätzlich nochmals der Wunsch der Gemeinde übermittelt werden, bei der Zugverbindung zwischen Coesfeld und Münster zusätzlich die Haltepunkte Roxel und Mecklenbeck einzurichten.</p>	<p>In Kapitel 6.2. wird in die Tabelle 34 (ÖPNV-Defizite/Verbesserungsvorschläge aus Sicht der Städte und Gemeinden) der Wunsch der Gemeinde Havixbeck nach Einrichtung der SPNV-Haltepunkte Roxel und Mecklenbeck aufgenommen; vgl. Stellungnahme der Stadt Coesfeld.</p>	<p>Änderung des NVP</p>
<p>Die Gemeinde Havixbeck bittet zudem folgende redaktionelle Änderungen aus der Verwaltungsvorlage Nr. 32/2005 zu beachten:</p>	<p>Die Haltepunkte Roxel und Mecklenbeck werden darüber hinaus im Kapitel 9.5. in die Tabelle 55 (Bilanz Wünsche/Anregungen der Kommunen) aufgenommen. Als Maßnahmebilanz wird „Keine Maßnahmen, da andere Zuständigkeiten (ZVM, DB AG, Stadt Münster)“ festgestellt; vgl. Stellungnahme der Stadt Coesfeld.</p>	<p>Änderung des NVP</p>
<p>In Tabelle 13 – Verkaufsflächen des Einzelhandels unter Ziffer 3.5.1 Einkaufsverkehr hat sich bei der Angabe der Zahl der Beschäftigten für Havixbeck ein Druckfehler eingeschlichen. Hier muss es statt 2.215, 215 Beschäftigte, heißen.</p>	<p>Im „Handelsstrukturatlas“ der IHK Münster, der als Datenquelle herangezogen wurde, ist die Anzahl der Beschäftigten für Havixbeck (2.215 Beschäftigte) offensichtlich nicht korrekt. Die Tabelle 13 wird entsprechend korrigiert (221 Beschäftigte).</p>	<p>Änderung des NVP</p>
<p>Auf Seite 40 des Nahverkehrsplanes wird unter der Überschrift „Überprüfung der Relevanz von Verknüpfungspunkten“ u.a. Nachfolgendes ausgeführt:</p>	<p>Auf Basis der ÖPNV-Liniennetzstruktur ist die Aussage des NVP zum Verknüpfungspunkt Havixbeck im Zusammenhang der in Kapitel 4.2.3. erfolgten Überprüfung der Relevanz von im 1. NVP definierten Verknüpfungspunkten richtig.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>„Eine Bedeutung des Verknüpfungspunktes Havixbeck, Bahnhof ist auf die Relation in Ausrichtung Coesfeld zu begrenzen, da Richtung Münster der RegioBus R64 für Havixbeck durch die bessere Erschließungswirkung die attraktivere Verbindung darstellt.“</p> <p>Ich rege hierzu an, diese Aussage dahingehend zu ändern, dass auch die Verknüpfung Bahn/Bus Richtung Münster bedeutungsvoll ist, da Münster durch die Bahn in wesentlich kürzerer Zeit erreichbar ist und demnach die Erschließungswirkungen des RegioBus R64 nicht gleichgesetzt werden können mit den Erschließungswirkungen, die von der Bahnlinie ausgehen.</p> <p>Die Tabelle 35 auf Seite 86 zu geplanten Wohnsiedlungsflächen bedarf für Havixbeck der Korrektur. Als Fläche in ha sind für Havixbeck 8 ha einzutragen. Der Realisierungszeitraum ist bei 140 – 160 Wohneinheiten mit 2003 – 2006 darzustellen.</p> <p>Für Havixbeck-Hohenholte sind bei 4 ha Flächen 80 Wohneinheiten einzutragen mit einem Realisierungszeitraum von 2004 – 2006. Diese redaktionellen Änderungen sind dem Kreis mit der Bitte um entsprechende Korrektur zuzuleiten.</p> <p>Auf Seite 108 des Nahverkehrsplanes wird aufgeführt, dass der Nachtbus derzeit auf folgenden Relationen zum Einsatz kommt: An Samstagen N7 Stadtlohn – Münster, welcher auch die Gemeinde Havixbeck versorgt. An Freitagen die Linie N64, die von der Gemeinde Havixbeck finanziert wird und zwischen Havixbeck und</p>	<p>Die Aussage schließt nicht aus, dass neben dem Anschluss Bus – Schiene in Richtung Coesfeld auch ein Anschluss von/ zur Bahn Richtung Münster realisiert wird. Diese Anschlussbeziehung übernimmt allerdings auf Grund der im NVP beschriebenen Rahmenbedingungen (Relationen Havixbeck – Münster: R64) keine Priorität.</p> <p>Die redaktionellen Änderungen werden eingearbeitet.</p> <p>Die redaktionellen Änderungen werden eingearbeitet.</p> <p>In Kapitel 9.3.4. des NVP werden die Linien des NachtBus-Verkehrs im Kreis Coesfeld aufgeführt. An dieser Stelle sollen keine Aussagen zur Finanzierung des NachtBus-Verkehrs getätigt werden.</p>	<p>Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>Münster eingesetzt ist. Hier fehlt m.E. eine Fußnote, dass das Defizit dieser Linie ausschließlich von der Gemeinde Havixbeck getragen wird.</p> <p>Auf Seite 133 des Nahverkehrsplanes werden nochmals u.a. die Linien 563, 564 und 566 aufgeführt, welche ungetaktet im Wesentlichen der Abwicklung des Schülerverkehrs dienen. Im Gegensatz zu den meisten anderen Kommunen im Kreis Coesfeld wickelt die Gemeinde Havixbeck ihren eigenen Schülerverkehr zur Grund- und Gesamtschule im Wesentlichen durch einen Schülerspezialverkehr ab, welcher z.Zt. besonders bei den Stadtwerken Münster beauftragt ist. Ein Hinweis auf diese Besonderheit in der Gemeinde Havixbeck fehlt im Nahverkehrsplan und sollte dort an geeigneter Stelle aufgenommen werden.</p> <p>Bei der Investitionsplanung wird auf Seite 164 unter Ziffer 11.3 korrekterweise die P/B-R-Anlage am Bahnhof Havixbeck erwähnt. Beim geplanten Umsetzungszeitraum sind die Jahre 2005 und 2006 einzusetzen.</p>	<p>Aussagen zur Abwicklung des Schülerverkehrs in den Kommunen sind nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans.</p> <p>Die redaktionelle Ergänzung wird eingearbeitet.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p>
<p><b>Stadt Lüdinghausen:</b></p> <p>Nach dem nunmehr die Fortschreibung des NVP im hiesigen Ausschuss für Bau und Verkehr vorgestellt wurde, teile ich Ihnen mit, dass Anregungen bzw. Änderungsvorschläge von hier nicht benannt werden.</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p><b>Gemeinde Nordkirchen:</b></p> <p>Nach Durchsicht des Entwurfs und dem Vortrag von</p>		



**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p>Die Verknüpfung der T 52 mit der R 53 macht nur Sinn, wenn auch der Takt des T 52 stündlich angeboten wird. Gerade bei der Erreichung der Nachbarorte (Werne-Selm-Lüdinghausen) ist ein Stundentakt unbedingt erforderlich.</p> <p>Weiter ist es erforderlich, die Linie T 52 im Stundentakt mit den stündlich am Bahnhof Selm ankommenden und abfahrenden Zügen der Prignitzer Eisenbahn zeitnah zu verknüpfen, da nur von hier aus eine direkte Verbindung zur Kreisstadt Coesfeld möglich ist. Eine Ausrichtung auf einen in Selm weiterführenden Bus ist wenig sinnvoll.</p> <p><u>Linienverknüpfungen:</u></p> <p>Es wird angeregt, die Linien der RVM im Südkreis Coesfeld mit denen der VKU im Nordkreis Unna besser und zeitnäher zu verknüpfen, damit unnötige Wartezeiten für Umsteiger vermieden werden.</p> <p>Im Allgemeinen sollte die Verweildauer an den Umsteigehaltestellen drastisch verkürzt werden.</p> <p>Ein weiteres Ziel sollte es sein, den Haltepunkt am DB-Bahnhof Lüdinghausen mit dem Bus ohne Umstieg anzufahren, wozu eine Verlängerung des Linienweges der R 53 eingerichtet werden müsste.</p>	<p>Im Zuge der vom Kreistag beschlossenen Angebotsreduzierungen zum 01.01.2004 wurde für den TaxiBus der 2 - Stundentakt als ausreichende Bedienung definiert. Diese Definition wurde in den NVP übernommen.</p> <p>Den 2 - Stundentakt ergänzende Fahrten können evtl. im Rahmen eines Ortsverkehrs realisiert werden.</p> <p>Eine Realisierung ist im heutigen Planungskonzept mit Anbindung auf Bhf. Capelle nicht möglich. Eine Berücksichtigung der Anbindung Bhf Selm hätte eine Überprüfung der T 52 zur Folge.</p> <p>Die betrieblichen und wirtschaftlichen Auswirkungen müssen vom zuständigen Verkehrsunternehmen geprüft werden. Die Anregungen werden zur Prüfung an das zuständige Verkehrsunternehmen weitergeleitet.</p> <p>Im Kapitel 9.4.12. des NVP werden die zu priorisierenden Linienverknüpfungen an den Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung für den Kreis Coesfeld definiert. Weitere Verknüpfungen sind unter Gewährleistung der in Kapitel 9.4.12. genannten Verknüpfungen möglich. Zu berücksichtigen ist, dass u.a. aus betrieblichen Gründen, nicht alle wünschenswerten Linienverknüpfungen realisiert werden können.</p> <p>Die Wünsche zu den Linienverknüpfungen im Südkreis Coesfeld werden an die zuständigen Verkehrsunternehmen zur Prüfung weitergeleitet, insbesondere im Hinblick auf eine Anbindung an die Schiene mit Ausrichtung Kreisstadt Coesfeld.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p><b>Gemeinde Nottuln:</b></p> <p>Der Haupt- und Finanzausschuss der Gemeinde Nottuln hat in seiner Sitzung am 01.03.2005 zum 2. Nahverkehrsplan wie folgt Stellung genommen:</p> <p><u>Schnellbuslinie S 60</u> Dem Vorschlag des Planes wird grundsätzlich gefolgt. Jedoch sollte eine weitere Fahrt am Samstagnachmittag zum Oberzentrum Münster um 16.09 Uhr angeboten werden. Ebenso sollte eine letztmalige Rückfahrmöglichkeit nach Nottuln um 18.08. Uhr eingerichtet werden. Des weiteren sollte geprüft werden, ob der zur halben Stunde verkehrende Schnellbus statt über Nottuln-Süd weiter bis nach Darup fährt.</p> <p><u>R 62 / R63</u> Keine Änderung des Systems. Dem Planvorschlag wird gefolgt.</p> <p><u>R 58 / T 65</u> Gegen eine Aufwertung der Linie 580 und die damit verbundene Änderung der Linie T 65 bestehen keine Bedenken.</p>	<p>In Tabelle 51 (Kapitel 9.4.10.) des NVP wird die „ausreichende Bedienung“ der Linien im Kreis Coesfeld definiert. Für die Linie S60 wird am Samstag der 1h-Takt 6.00 – 14.00 Uhr festgelegt, wobei hier in Folge der Nachfragesituation (z.B. Einkaufsverkehr Richtung Münster) am Samstagnachmittag auch künftig eine Erweiterung des Betriebszeitfensters in die Nachmittagsstunden möglich ist. Diese Möglichkeit der linienbezogenen Verlängerung des Betriebszeitfensters am Samstag wird im NVP auch so dargestellt. Zusätzliche, über die „ausreichende Bedienung“ hinausgehende Bedienungsangebote sind prinzipiell möglich, wenn sie u.a. durch eine ausreichende Nachfrage zu begründen sind und es die Finanzsituation des Kreises Coesfeld (Finanzierungsvorbehalt) ermöglicht. Die Anregungen werden dem zuständigen Verkehrsunternehmen zur Prüfung im Rahmen der Angebotsplanung weitergeleitet. Darup ist über die Linie R62/R63 im 1h-Takt an das Oberzentrum Münster angebunden.</p> <p>Beide genannten Aspekte, Bedienungsangebot am Samstagnachmittag und Linienwegführung der S60 nach Darup, können im Rahmen des im NVP für die Linie S60 genannten „Prüfauftrages Angebotsentwicklung“ geprüft werden.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p><u>Prüfaufträge</u></p> <p>Die Schnellbuslinie S 60 sollte auch nach Überprüfung unbedingt aufrecht erhalten werden. Kosteneinsparungen sollten z.B. über Komfortabstriche erreicht werden.</p> <p>Zu den Ergebnissen aller vorgesehenen Prüfaufträge mit anschließenden möglichen Angebotskürzungen soll eine Beteiligung der Gemeinde Nottuln innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens erfolgen.</p>	<p>Die Anregungen werden im Rahmen des im NVP genannten „Prüfauftrages Angebotsentwicklung“ berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen der Bearbeitung eines „Prüfauftrages Angebotsentwicklung“ für die Linie S60 ist vom Kreis Coesfeld eine Beteiligung der betroffenen Kommunen vorgesehen.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>
<p><b>Stadt Olfen:</b></p> <p>Mit Schreiben vom 20.12.2004 haben Sie mir im Beteiligungsverfahren gem. § 9 Abs. 1 bis 3 ÖPNVG NRW den Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ÖPNV im Kreis Coesfeld übersandt, zu dem ich wie folgt Stellung nehme:</p> <p><u>Allgemeine Anregungen der Stadt Olfen zum 2. Nahverkehrsplan des Kreises Coesfeld:</u></p> <p>Seitens der Stadt Olfen wird anerkannt, dass der Kreis sehr große Energie aufbringt, um den ÖPNV weiter zu entwickeln, Kostentransparenz herzustellen und Kostenverantwortung herauszuarbeiten. Die Stadt Olfen legt Wert darauf, dass dieser Prozess fortgesetzt wird und die Kostentransparenz auch auf die jeweilige Linie herunter gebrochen wird. Damit soll eine Verlagerung der Kostenverantwortung einhergehen. Es wird anerkannt, dass es eine Gesamtverantwortung des Kreises für den ÖPNV geben wird, zur Zeit sind aber die Anrei-</p>		

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>ze für den Besteller von Leistungen immer noch größer als die begrenzenden Faktoren durch die gemeinsam zu tragenden Kosten. Die führt letztlich zu einer Ausweitung des Angebotes in ungleichmäßigen und unangemessenen Formen, denn für den jeweiligen Ort können Bedürfnisse definiert werden, die von der Gemeinschaft zu zahlen sind.</p> <p>Auch in unserem gesamten Verantwortungsbereich haben wir alle deutliche Fehlentwicklungen zugelassen. Es wird darauf ankommen, diesen Trend umzukehren.</p> <p>Um diese Entwicklung zu fördern, sollte der Grundsatz gelten: Wer mehr bestellt, sollte auch mehr bezahlen, wer weniger bestellt, sollte weniger bezahlen. Konkret heißt dieses, dass seitens der Stadt Olfen die Forderung nach einer differenzierten Kostenerfassung und Abrechnungsform erhoben wird. Diese Art der Mischung von solidarischen und eigenverantwortlichen Elementen hat sich in anderen Regionen und bei anderen Aufgaben durchaus bewährt.</p> <p>Als zweiter wichtiger Punkt hat sich für die Stadt Olfen negativ herausgestellt, dass sich der ÖPNV der RVM sehr stark auf Münster und auf die Schnellbuslinien konzentriert. In der vergangenen Zeit hat immer stärker eine Optimierung auf das vermeintlich einzige Zentrum Münster stattgefunden und sie ist einhergegangen mit einer Vernachlässigung des ländlichen Bereiches und des Randes. Dies hat zur Folge, dass gerade in diesem Bereich erhebliche Qualitätseinbußen stattgefunden haben.</p> <p>Wenn bestimmte Grenzen des Angebots unterschritten</p>	<p>Fragen und Forderungen „nach einer differenzierten Kostenerfassung und Abrechnungsform“ werden zur Zeit in der Runde der Bürgermeister des Kreises Coesfeld diskutiert. Entsprechende Aussagen sind jedoch nicht Inhalt/Gegenstand des NVP.</p> <p>Die Anmerkungen werden vom Kreis Coesfeld zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans steht in Folge der derzeitigen Finanzsituation des Kreises Coesfeld für der ÖPNV-Finanzierung unter dem Primat der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit von ÖPNV-Angeboten. Mit dem Entwicklungskonzept des NVP wird dieser Vorgabe Rechnung getragen.</p> <p>Im Teilbaustein II des NVP wird in Kapitel 9.4.10. die „ausreichende Bedienung“ für die ÖPNV-Linien im Kreis Coesfeld definiert, die der Kreis Coesfeld auf den betr. Linien gewährleisten will. Die linienbezogene Festlegung der „ausreichenden Bedienung“ basiert, neben zahlreichen anderen Aspekten, auf Daten zur derzeitigen Nachfragesituation sowie der Bewertung künftig zu erwartender</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>werden, wird es keine Akzeptanz für den ÖPNV mehr geben. Ich halte es für zweifelhaft, dass ein Zwei-Stunden-Takt noch zu einer geordneten Mindestversorgung, z.B. von weiterführenden Schulen in Lüdinghausen oder Selm führt. Wenn dann im Bereich der Schnellbuslinien das Angebot sehr kostenträchtig ausgedehnt oder nicht gekürzt wird, so ist dieses als eine nicht hinzunehmende Ungleichbehandlung zu betrachten.</p> <p>Besonders negativ für den Bereich Olfen wirkt sich die Missachtung der enorm großen Pendlerbeziehung zum Ruhrgebiet aus. In den Fahrbeziehungen – dieses wird auch in den Karten deutlich – wird der Ballungsraum Ruhrgebiet fast komplett ausgeblendet. Da aber die Lebenswirklichkeit des Großteils der Olfener Bevölkerung sehr stark auf das Ruhrgebiet bezogen ist, bitten wir dringend, die Beziehungen zu überprüfen und daraus Konsequenzen zu ziehen. Dieses soll insbesondere durch eine Aufnahme der Fahrbeziehungen ins Ruhrgebiet, durch durchgehende Verbindungen und einen gemeinsamen Tarif realisiert werden.</p> <p>Es ist nicht hinnehmbar, dass zur Aufrechterhaltung eines Minimalangebots in das Ruhrgebiet die Stadt Olfen zur Einzelverantwortlichkeit, also zu erheblichen Zahlungen herangezogen wird, während bei Fahrbeziehungen in andere außerhalb des Verbandsbereiches liegende Regionen die Gemeinschaft die entsprechenden Zahlungen leistet.</p> <p>Grundsätzlich und zusammenfassend bittet die Stadt Olfen, zum Stundentakt als unterste Angebotsgrenze am Tag zurückzukehren, Angebote in Richtung Ruhrgebiet zu machen, Kostentransparenz herzustellen</p>	<p>Nachfrage (-potenziale). Über die „ausreichende Bedienung“ hinausgehende Bedienungsangebote, die prinzipiell möglich sind, müssen durch eine entsprechende Fahrgastentwicklung/-potenziale begründet und finanzierbar sein.</p>	

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>und eine differenziertere Abrechnungsform einzuführen.</p> <p><u>In einigen Einzelheiten bleiben folgende Anmerkungen zu machen:</u></p> <p>Ziffer 1.1.2, Seite 2</p> <p>In dieser Ziffer sind die Anforderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW angesprochen. Besonders wird darauf hingewiesen, dass auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken ist. Ziel ist ein landesweiter einheitlicher Tarif in einem übergreifenden Marketing.</p> <p>Diese Zielsetzung möchte ich in Beziehung zu der jetzigen Situation der Stadt Olfen am Rande des Ruhrgebietes stellen. Seit Jahren wurde immer wieder der Wunsch vorgetragen, ein einheitliches Tarifsystem auf der (Gesamt-) Strecke Lüdinghausen – Datteln einzuführen. Hierbei gingen die Varianten von einer einheitlichen Linie z.B. R 44 ab Lüdinghausen über Olfen nach Datteln – also ohne Umstiegsnotwendigkeit – bis hin zu der einfachen Möglichkeit des einheitlichen Fahrscheines. Eine Weiterentwicklung ist bis heute hier nicht zu verzeichnen. Auch wurde bisher kein entsprechender Prüfauftrag zur Lösung in Auftrag gegeben.</p> <p>Ziffer 6.1.4, Seite 69</p> <p>M.E. fehlt bei der Betrachtung der Angebotsqualität im Nahverkehrsraum um Olfen (wie bereits o.a.) eine Bewertung bzw. Berücksichtigung der Anbindung der</p>	<p>Gem. § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW haben die Zweckverbände auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Fortentwicklung des bestehenden Gemeinschaftstarifes, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen.</p> <p>Aufgrund dieser gesetzlichen Bestimmung wird die Anregung, ein einheitliches Tarifsystem auf der Strecke Lüdinghausen – Datteln einzuführen, an die zuständigen Zweckverbände zur Prüfung weitergeleitet.</p> <p>Im übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Linien R44 und VRR 282 in Olfen optimiert miteinander verknüpft sind, so dass eine Fahrtbeziehung Lüdinghausen – Olfen – Datteln möglich ist.</p> <p>Die Analyse der ÖPNV-Angebotsqualität bezieht sich auf die Linien in Zuständigkeit des Kreises Coesfeld. In der Gesamtbewertung des ÖPNV sowie bei der Entwicklung von Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes ist der Aspekt der</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>Stadt Olfen an die Oberzentren Recklinghausen und Dortmund.</p> <p>Die Anbindung an das Zentrum in Recklinghausen wäre z. B. durch eine wieder einzurichtende Linie 236 zu erreichen, die in der Vergangenheit (bis ca. 1992) auf der Linienführung der jetzigen 282 fuhr, jedoch weiterreichend war. Die Linie 282 würde dann in die neue Linie 236 eingebunden.</p> <p>Gleichzeitig wäre dann auch darüber nachzudenken, das derzeitig von den Städten Olfen und Datteln übernommenes Angebot des AST Olfen Datteln mit in diese Linie zu integrieren und das Angebot der Fahrzeiten entsprechend angepasst bzw. erweitert werden. Die im Januar 2005 erstmalig vorgelegten Fahrgastzahlen, die innerhalb eines halben Jahres bereits um 25 % höher liegen als eigentlich die für das gesamte Jahr 2004 geschätzten Zahlen, zeigen einen Bedarf auf, der bis heute in keiner Überlegung eines Nahverkehrsplanes berücksichtigt wurde. Zudem ist es nicht haltbar, das die Stadt Olfen die Kosten des AST zu tragen hat.</p> <p>Die Linie Olfen – Selm – Olfen wurde als AST (T 57) mit einem 2 Stundenrhythmus nach den Angebotskürzungen im Jahre 2004 weitergeführt. Diese Linie stellt jedoch die eigentliche Anbindung der Stadt Olfen in Richtung Dortmund dar. Das gilt inkl. des Ortsteils Vinum, der im Entwurf immer wieder mit einer schlechten Bedienungsqualität dargestellt wird. Bei der Linie T 57 würde eine Ausweitung des Angebotes eine Aufwertung der Anschlussmöglichkeiten an die Bahnlinie nach Dortmund bedeuten</p>	<p>Ausrichtung des Bereiches Olfen in Richtung des Ruhrgebietes berücksichtigt worden.</p> <p>Die Zuständigkeit für die Linie VRR 282 liegt beim Aufgabenträger Kreis Recklinghausen. Der Kreis Coesfeld wird die Anregungen der Stadt Olfen an den zuständigen Aufgabenträger weiterleiten.</p> <p>Auf der Linie VRR 282 wird gem. der im Kapitel 9.4.10. des NVP definierten „ausreichenden Bedienung“ ein Stundentakt in den Betriebszeitfenstern Mo.-Fr. 6.00 - 19.00 Uhr und Sa. 6.00 - 14.00 Uhr vorgehalten. Ab Juni 2004 wurden die Betriebszeitfenster auf dieser anderen Angeboten im Kreis Coesfeld angepasst. (vgl. Schreiben an die Stadt Olfen vom 29.10.2003)</p> <p>Über die „ausreichende Bedienung“ hinausgehende Bedienungsangebote, die prinzipiell möglich sind, sollten durch eine entsprechende Fahrgastentwicklung/-potenziale begründet und auch finanzierbar sein. Eine eigenständige Erweiterung des Angebotes über die „ausreichende Bedienung“ hinaus, (hier: AST) kann natürlich durch die Kommunen bei den Verkehrsunternehmen bestellt werden. (vgl. Schreiben an die Stadt Olfen vom 29.10.2003)</p> <p>Im Maßnahmenkonzept des NVP ist für die Linie T57 eine neue Linienwegführung über Vinum sowie die Gewährleistung des Bahnanschlusses in Selm Richtung Dortmund bei der Fahrplanausgestaltung als Maßnahmenvorschlag enthalten. Hierdurch können ÖPNV-Defizite im Bereich Olfen reduziert werden.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>Ziffer 9.4.9, Seite 131</p> <p>Unter Berücksichtigung der o.a. Ausführungen ist der 2. Absatz auf der Seite 131 entweder ersatzlos zu streichen, oder aber grundlegend abzuändern. Für kreisgrenzenüberschreitende Linien in benachbarte Kreise außerhalb des Münsterlandes, die nicht in der Zuständigkeit des Kreises Coesfeld liegen, den Status Quo übernehmen zu wollen und keine Maßnahmenvorschläge zu benennen, läuft ausdrücklich konträr zu (fast) allen Zielrichtungen der Stadt Olfen. Eine sinnvolle Weiterentwicklung wird ausdrücklich verhindert.</p> <p>Ein Prüfungsauftrag – weder für die Richtung Recklinghausen, noch für die Anbindung an die Bahn Richtung Dortmund – wurde bisher in Auftrag gegeben.</p>	<p>Der 2. Absatz auf der Seite 131 wird wie folgt geändert:</p> <p>„Für kreisgrenzenüberschreitende Linien in benachbarte Kreise außerhalb des Münsterlandes, die nicht in der Zuständigkeit des Kreises liegen, wird der Status Quo übernommen; <u>aus wirtschaftlichen Gründen</u> werden keine Maßnahmenvorschläge benannt.“</p> <p>Der Kreis Coesfeld wird die Anregungen der Stadt Olfen an die zuständigen benachbarten Aufgabenträger mit der Bitte der Prüfung im Rahmen der Angebotsplanung der betr. Linien/ Relationen weiterleiten.</p>	<p>Änderung des NVP</p>
<p><b>Gemeinde Rosendahl:</b></p> <p>Der Haupt- und Finanzausschuss hat in seiner Sitzung am 17. März 2005 dem vorgelegten Entwurf des 2. Nahverkehrsplanes ÖPNV des Kreises Coesfeld, insbesondere auch hinsichtlich der Änderung des derzeitigen Linienweges der Taxibuslinie T89 von Holtwick - Osterwick - Darfeld <b>nach Billerbeck</b> mit Anschlussmöglichkeit an die Bahnlinie Coesfeld - Münster, grundsätzlich - trotz erheblicher Nachteile - zugestimmt. Voraussetzung für die Änderung des Linienweges ist jedoch, dass die morgendliche Fahrt so rechtzeitig erfolgt, dass mit dem Taxibus die Beförderung von Schülern aus Osterwick zum Schulbeginn der Realschule Billerbeck sichergestellt wird und zudem auch diese Fahrt eine zeitnahe Anbindung an die</p>	<p>Die genannten Aspekte sind bei Maßnahmenumsetzung im Rahmen der Angebotsplanung zu prüfen und zu berücksichtigen.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p>Schiene erhält.</p> <p>Sollte der Kreis Coesfeld im Rahmen der Nahverkehrsplanung der Forderung nach einer Sicherstellung einer rechtzeitigen Schülerbeförderung aus Osterwick zur Realschule Billerbeck mit dem Taxibus nicht nachkommen können, soll der derzeitige Linienweg der T89 <b>nach Laer</b> mit Anschluss an die Schnellbuslinie S70 beibehalten werden. In diesem Falle würden die nachfolgend aufgelisteten Nachteile überwiegen, die sich aus einer Änderung des Linienweges nach Billerbeck mit Anschluss an die Bahnlinie ergeben:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aufgabe der Nachbarortsverbindungen Rosendahl - Laer - Altenberge;</li> <li>2. Einrichtung eines alternierenden Angebotes (Bus und Schiene) Rosendahl - Münster (T89 / 771 und Schiene);</li> <li>3. Fahrzeitverlängerung Rosendahl - Münster-Innenstadt (ca. 5 Min.);</li> <li>4. die derzeitigen Ausstiegsziele in Münster vor den Endpunkt „Hauptbahnhof“ werden genommen;</li> <li>5. die Anschlussgarantie bei der Bahn fehlt;</li> <li>6. Erforderlichkeit der zeitlichen Anpassung des Fahrplanes der T89 an den bestehenden Fahrplan der Schiene;</li> <li>7. erhebliche Umorientierung der derzeitigen Benutzer; mögliche Verringerung der Akzeptanz;</li> <li>8. keine Taxibus-Anforderung aus dem Zug mehr möglich (im S70 beim Busfahrer möglich).</li> </ol> <p>Darüber hinaus wird aufgrund vielfacher Nachfragen vorgeschlagen, die morgendliche zweite Fahrt der Linie 771 (derzeit Beginn um 6.48 Uhr in Osterwick) auch ebenfalls in Holtwick zu beginnen.</p>	<p>Die Anregung wird an das zuständige Verkehrsunternehmen zur Prüfung weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>Weitere Anregungen zu dem vorgelegten Entwurf werden nicht gegeben.</p>		
<p><b>Gemeinde Senden:</b></p> <p>Der Entwurf des 2. Nahverkehrsplans ÖPNV Kreis Coesfeld findet grundsätzlich Zustimmung. Bedauert werden jedoch weitere geplante Einschnitte im ÖPNV-Angebot, die nur dann die Unterstützung der Gemeinde Senden finden können, wenn sie ökonomisch sinnvoll und unter Bedarfsgesichtspunkten vertretbar und nachvollziehbar sind.</p> <p>So sind weitere Kürzungen, welche insbesondere auch den Schülerverkehr betreffen, nicht hinnehmbar, wie sie zuletzt durch Einstellung der Linie R15 "Senden - Albachten" zum 07.01.2004 umgesetzt wurden. Das Angebot einer morgendlichen und einer mittäglichen Schulfahrt (Linie 540) kann aus Sicht der Gemeinde nicht ausreichen, um dem Schülerverkehr gerecht zu werden (Beispiel: keine Rückfahrten nach der 7. - 9. Unterrichtsstunde an den weiterführenden Schulen in Senden nach Albachten).</p> <p>Aus diesem Grunde ist auch die Verbindung "Senden - Ottmarsbocholt - Davensberg" mit der TaxiBus-Linie T 51 (S. 58 - 60 des Entwurfs, Pkt. 5.2.3) aufrecht zu erhalten.</p> <p>Hinzu kommt, dass die - zum 10.01.2005 - neu konzipierte Ortslinie 612 " - Bösensell - Senden - Ottmarsbocholt" einen Anschluss an den T51, sowie an die Linien 512 (Ottmarsbocholt - Ascheberg - Herbern) und 515 (Ottmarsbocholt - Ascheberg) garantiert.</p>	<p>Im NVP sind keine Maßnahmen im Bereich des Schülerverkehrs enthalten. Aussagen zur detaillierten Ausgestaltung des Schülerverkehrs sind nicht Bestandteil des NVP.</p> <p>Für die Linie T51 ist im NVP keine Veränderung vorgesehen.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>Für die SchnellBus-Linie S90/S91/S92 "Lüdinghausen - Senden - Münster" wird auf den Seiten 124 und 125 des Entwurfs ausgeführt, dass u. a. für diese Linie Prüfaufträge definiert sind. Im Rahmen von "Sondergutachten" sollen die Entwicklungsmöglichkeiten der Bedienungskonzeption der beiden SchnellBus-Linien S60 und S90/S91/S92 eruiert werden. Mit Blick auf die sich aus diesem Gutachten ergebenden Konsequenzen für die Angebote auf der SchnellBus-Linie S90/S91/S92 wird darum gebeten, die Gemeinde Senden frühzeitig an geplanten Angebotsveränderungen zu beteiligen, da diese SchnellBus-Linie für die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Senden eine mehr als wichtige Nahverkehrseinrichtung darstellt.</p> <p>Weitere Anmerkungen bzw. Anregungen zum vorliegenden Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ÖPNV Kreis Coesfeld:</p>	<p>Die Gemeinde Senden ist vom Kreis Coesfeld in das Verfahren des Prüfauftrages Angebotsentwicklung für die Linie S90/91/92 eingebunden.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>
<p><u>a) S. 16 - 25; S. 51:</u> Aktualisierung verschiedener Daten (Einwohner, Pendler, Übernachtungszahlen)</p>	<p>Die im Teilbaustein I enthaltenen statistischen Daten spiegeln den Stand der zum Zeitpunkt der Analyse (Jahr 2002) mit aktuellsten Datum vorliegenden Daten wider. Eine Aktualisierung dieser Daten ist nicht vorgesehen.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>
<p><u>b) S. 34/35, Pkt. 4.2.2:</u> RegioBus: R15: mit Fußnote und Erläuterung versehen, dass diese Linie zum 07.01.2004 eingestellt wurde; Hinweis: in der Übersicht fehlen die Linien 540 und T540 (Senden - Albachten).</p>	<p>Die Aufstellung spiegelt den Stand des ÖPNV im Kreis Coesfeld zum Zeitpunkt der Analyse (Jahr 2002) wider. In der Linienaufzählung wird bei der Linie R15 eine Fußnote eingefügt: „Die Linie R15 ist zum 07.01.2004 eingestellt worden. Die Relation Senden – Münster wird seit Wegfall der Linie R15 durch die Linie 540/T540 bedient.“</p>	<p>Änderung des NVP</p>
<p><u>c) S. 57 (Kap. Fahrscheinnutzung), 1. Absatz:</u> Die Prozentzahlen zur Nutzung des Firmenabo lauten im Entwurf v. Nov. 2003: 16 % für die S60 und 34 % für die S90/S91/S92; im vorliegenden Entwurf v.</p>	<p>Die Prozentwerte sind zwischenzeitlich redaktionell aktualisiert worden; richtig sind die Angaben im Entwurf vom 15.12.2004.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p>15.12.2004: 34 % für S60 und 16 % für S90/S91/S92. Was ist richtig?</p> <p><u>d) S. 57/58, Pkt. 5.2.2:</u> Die Aussage, dass für die NachtBus-Linie N4 keine Daten vorliegen, kann nicht richtig sein, da von der RVM verschiedentlich entsprechende Daten vorgestellt wurden (N4 ca. 450 - 500 Fahrgäste/Nacht, je nach Event im Oberzentrum MS bis zu 900 FG/Nacht). Der NachtBus N4 verkehrt zusätzlich in den Nächten von Freitag auf Samstag mit einer konstant guten Fahrgastnachfrage (FG-Daten s. RVM).</p> <p><u>e) S. 69, Pkt. 6.1.4:</u> Im 2. Absatz, 1. Satz, sind die Wörter "im Bereich" doppelt geschrieben.</p> <p><u>f) S. 73, Forts. Tab. 33:</u> R15 mit Fußnote versehen (s. o. Buchst. b).</p> <p><u>g) S. 74, Pkt. 6.1.6, 5. Absatz:</u> R15 mit Fußnote versehen (s. o. Buchst. b).</p> <p><u>h) S. 76 (Kap. Fahrgastinformation), 2. Absatz:</u> Der Begriff 'CD-Rom' sollte - wie auf S. 77 im 2. Absatz geschehen - ebenfalls mit der Fußnote 105 versehen werden.</p> <p><u>i) S. 78/79, Pkt. 6.2:</u> Bitte in der Tabelle 34 zu Senden den Text zu 'Defiziten und Verbesserungsvorschlägen' ändern wie folgt:</p> <p>"Anbindung des Bahnhofs Bösensell sowie der Wohngebiete Schürbusch in Bösensell und Dillenbaum in Ottmarsbocholt"</p>	<p>Die abgebildeten Fahrgastdaten entsprechen den zum Zeitpunkt der Analyse vorliegenden Nachfragedaten der betr. Linien. Der NVP wird im Kapitel 5.2.2. entsprechend den Angaben der RVM geändert und ergänzt (u.a. ca. 380 FG für die Linie N4); vgl. Stellungnahme der RVM.</p> <p>Die redaktionelle Anmerkung wird berücksichtigt.</p> <p>Es wird bei der Linie R15 eine Fußnote eingeführt: „Die Linie R15 wurde zum 07.01.2004 eingestellt.“</p> <p>Es wird bei der Linie R15 eine Fußnote eingeführt: „Die Linie R15 wurde zum 07.01.2004 eingestellt.“</p> <p>Die genannte Fußnote wird auf Seite 76 eingearbeitet.</p> <p>Die von der Gemeinde Senden nachgereichten Änderungen werden in die Tabelle 34 eingearbeitet.</p>	<p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>(Hinweis: Mönkingheide-Langeland in Senden nicht mehr aufnehmen).</p> <p><u>j) S. 84, Pkt. 8.1.1, 1. Absatz:</u> Im Entwurf des Nahverkehrsplans v. Nov. 2003 betrug die prognostizierte Einwohnerzahl des Kreises Coesfeld für 2015: ca. 231.000; im Entwurf v. 15.12.2004: ca. 226.000. Korrektur?</p> <p><u>k) S. 145, Pkt. 9.6.3, 2. Absatz:</u> 1. Satz: "Mit Ausnahme von Senden, Busbahnhof, verfügen alle Verknüpfungspunkte über P&amp;R-/B&amp;R-Stellflächen". Hinweis: Diese Aussage ist nicht korrekt, da am Busbahnhof in Senden eine überdachte Fahrradstandanlage für 64 Fahrräder seit mehreren Jahren im Sinne von B&amp;R vorhanden ist.</p>	<p>Die im aktuellen Entwurf (Stand: 15.12.2004) enthaltenen Kennwerte stellen die aktuellen Daten dar.</p> <p>Die Aussage im Kapitel 9.6.3. zum P&amp;R/B&amp;R-Angebot am Verknüpfungspunkt Senden, Busbahnhof wird redaktionell aktualisiert.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p>
<p><b>Kreis Warendorf:</b></p> <p>Zur Ihrem vorgelegten Entwurf des Nahverkehrsplanes nehme ich wie folgt Stellung:</p> <p><u>Kapitel 4.2.2 auf Seite 35 (Aufzählung)</u> bitte ich wie folgt zu ändern bzw. zu ergänzen: T54 Lüdinghausen – Drensteinfurt (seit 07.01.2004) T59 Drensteinfurt – Heessen (seit 07.01.2004)</p> <p><u>Kapitel 5.2.1 Tabelle 29 (Linienbezogene Nachfrage- daten) S. 53</u> Bitte ich für die Linie 354 um Änderung der Bezeichnung des Linienverlaufs. Der Hauptlinienweg der Linie 354 verläuft zwischen Ahlen – Walstedde und Drensteinfurt. Herbern wird laut Fahrplan nur mit einer Fahrt (Schulfahrt) um 13:30 Uhr ab Ahlen angefahren.</p>	<p>Es wird in der Linienaufzählung TaxiBus ergänzt, dass die T54 seit 07.01.2004 nur noch zwischen Lüdinghausen und Drensteinfurt (Kreis Warendorf) verkehrt, und von dort als neue Linie T59 weiter nach Hamm-Heessen.</p> <p>Die Darstellung in der Tabelle 29 bezieht sich auf den in den Kreis Coesfeld führenden Linienabschnitt.</p>	<p>Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p><u>Kapitel 5.2.3 Tabelle 30 Vergleich der Nachfrage Taxi-Bus-Verkehre S. 59</u> Bei der T54 bitte ich darzustellen, dass die Linie zum 07.01.2004 in Drensteinfurt geteilt wurde und der Abschnitt Drensteinfurt-Heessen seit diesem Zeitpunkt unter T59 läuft.</p> <p><u>Kapitel 7.1 Hohe Fahrgastnachfrage S. 81</u> Siehe Anmerkung unter Kapitel 5.2.3.</p>	<p>In der Tabelle 30 wird bei der Linie T54B in einer Fußnote ergänzt: „Seit 07.01.2004 wird die T54 auf dem Linienabschnitt Drensteinfurt – Hamm-Heessen als neue Linie T59 geführt“.</p> <p>Im Textbaustein „Hohe Fahrgastnachfrage“ wird bei der Linie T54 in einer Fußnote ergänzt. „Die Linie T54 wurde mittlerweile in zwei Linien unterteilt. T54: Lüdinghausen - Drensteinfurt, T59: Drensteinfurt - Hamm-Heessen“.</p>	<p>Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p>
<p><b>Stadt Hamm:</b></p> <p>Gegen den Entwurf des Nahverkehrsplanes als Rahmenwerk für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Kreis Coesfeld bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Die Tabelle zu den Nachfrage im Taxibusverkehr (Tabelle in der Anlage) belegt die zwischen Hamm und Drensteinfurt sowie Ascheberg bestehenden Verkehrsbeziehungen.</p> <p>Für das Taxibusangebot auf der Relation Lüdinghausen - Ascheberg - Drensteinfurt (T 54) wurde für die Zeit von Montag - Freitag und für den Samstag als "ausreichende Bedienung" jeweils ein 2 stündliches Angebot definiert (s. Tabelle 51 auf S.133).</p> <p>Auch aufgrund der verkehrlichen Verbindung zur</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>Die Anmerkung wird vom Kreis Coesfeld zur Kenntnis genommen.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>stündlich verkehrenden Taxibuslinie T 59 (Hamm-Heessen - Drensteinfurt) sollte dieses Angebot nicht weiter unterschritten werden.</p>		
<p><b>Kreis Unna:</b></p> <p>Für die Beteiligung des Kreises Unna im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des 2. Nahverkehrsplanes des Kreises Coesfeld danke ich Ihnen. Ich möchte vorausschicken, dass der Kreis Unna seit wenigen Wochen ebenfalls damit begonnen hat, seinen Nahverkehrsplan fortzuschreiben. Die erste Beteiligungsrunde unter Hinzunahme der Nachbaraufgabenträger wird jedoch erst in der zweiten Jahreshälfte 2005 stattfinden. Somit kann ich zum heutigen Zeitpunkt die Aussagen Ihres Nahverkehrsplanes mit denen des neuen NVP des Kreises Unna vergleichen, sondern muss mich im Prinzip auf die heutige Angebotsstruktur und -qualität beziehen. Es wird im Rahmen der Fortschreibung des NVP Kreis Unna meine Absicht sein, die heutige Angebotsstruktur u. a. im Raum Selm und Werne mindestens zu erhalten und wenn finanziell möglich zu verbessern.</p> <p>Im einzelnen nehme ich zu Ihrem NVP-Entwurf wie folgt Stellung:</p> <p>1. Seiten 124, 136, 162, 163 - Linie T 57 Mit der veränderten Linienführung über Vinnum erkläre ich mich einverstanden, da zusätzliche Fahrgastpotentiale erreicht werden können. Ich gehe allerdings davon aus, dass die Linie weiterhin eigenwirtschaftlich von der RVM betrieben wird.</p>	<p>-</p> <p>Die Anmerkung wird vom Kreis Coesfeld zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>2. Seite 132 - Linie R 19 Sie haben ein Bedienungszeitfenster für derartige Linien festgelegt mit samstags 6-14 Uhr im 2-Stunden-Takt im Busbetrieb. Ein TaxiBus-Einsatz samstags ab 14 Uhr entspricht nicht dem momentanen Fahrplanangebot der Linie R 19. Im Rahmen der NVP-Fortschreibung wird der Kreis Unna voraussichtlich einen Fahrzeugeinsatz mit Bussen zwischen Selm und Lüdinghausen auch weiterhin um 14.52 und 15.52 ab Selm Bhf. einplanen. Gleiches gilt für die Relation Lüdinghausen - Selm um 15.15 und 16.15 Uhr. Diese Maßnahme wird somit seitens des Kreises Unna abgelehnt.</p> <p>3. Seite 132 und 133 Das heutige Fahrplanangebot der Linien T4, T52, T55, 521, 524 und 531 ist ohne Einschränkungen mindestens aufrecht zu erhalten. Die Linie 532 existiert nicht mehr.</p> <p>4. Die Stadt Selm regt an, auf den Linien T52, T57 und R19 zusätzlich einen Sonntagsverkehr im 2-Stunden-Takt als TaxiBus-Bedienung einzurichten. Der Kreis Unna wird diese Forderung seiner kreisangehörigen Stadt im Rahmen der Fortschreibung seines Nahverkehrsplanes aufnehmen und gutachterlich bewerten lassen sowie hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen untersuchen lassen.</p> <p>Ich bitte Sie, den Kreis Unna auch weiterhin bei der Aufstellung Ihres 2. Nahverkehrsplanes zu beteiligen.</p>	<p>In der Tabelle 51 wird die „ausreichende Bedienung“ der Linien im Kreis Coesfeld aus Sicht des Aufgabenträgers Kreis Coesfeld definiert. Für die R19 wird samstags ab 14.00 Uhr der 2h-Takt, ggf. zeitweise als bedarfsgesteuerte Bedienung, als ausreichendes Bedienungsangebot zwischen Lüdinghausen und Selm betrachtet. Diese Definition schließt nicht aus, dass das tatsächlich realisierte Bedienungsangebot darüber hinaus geht, sofern es die Nachfrage rechtfertigt und die Finanzierbarkeit gewährleistet ist. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass die Zuständigkeit für diese Linie zwar grundsätzlich beim Aufgabenträger Kreis Unna liegt; gleichwohl kann das Betriebszeitfenster vom Kreis Coesfeld definiert werden.</p> <p>Die Anmerkung wird vom Kreis Coesfeld zur Kenntnis genommen. Die Linie 532 Lüdinghausen – Selm wird aus dem NVP herausgenommen.</p> <p>Die Anmerkung wird vom Kreis Coesfeld zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p><b>Kreis Recklinghausen:</b></p> <p>Mit Schreiben vom 20.12.2004 bitten Sie um Stellungnahme zu dem Entwurf des Nahverkehrsplans des Kreises Coesfeld.</p> <p>Zwischen dem Kreis Recklinghausen und dem Kreis Coesfeld verkehren, nachdem der Betrieb der Linien aus Richtung Dülmen zum Chemiepark in Marl im Dezember 2003 eingestellt wurden, zurzeit nur zwei Buslinien. Die Linie 282 zwischen Datteln und Olfen und die Linie 545 zwischen Lüdinghausen und Haltern-Hullern (nur an Schultagen).</p> <p>Stellungnahme zu dem Entwurf des zweiten Nahverkehrsplans Kreis Coesfeld:</p> <p>In dem Teilbaustein II "ÖPNV- Entwicklungskonzept" wird auf Seite 131 ausgeführt, dass für kreisgrenzenüberschreitende Linien in benachbarte Kreise außerhalb des Münsterlandes, die nicht in der Zuständigkeit des Kreises Coesfeld liegen, der Status Quo übernommen wird und keine Maßnahmenvorschläge benannt werden. In diese Kategorie fallen m.E. auch die beiden oben genannten Linien.</p> <p>Die Betriebszeiten und der Takt der Linie 282 sind zwischen den Aufgabenträgern abgestimmt. Die Konzession ist eine so genannte Gemeinschaftskonzession der Vestischen Straßenbahnen GmbH und der Regionalverkehr Münsterland GmbH. Darüber hinaus wird außerhalb der Hauptverkehrszeit zwischen Datteln und Olfen ein Anrufsammeltaxi angeboten.</p>	<p>Die Anmerkung des Kreises Recklinghausen zu den Linien 282 und 545 werden vom Kreis Coesfeld zur Kenntnis genommen. Maßnahmen sind für diese Linien im NVP Kreis Coesfeld nicht vorgesehen. Beide Linien werden wegen der Zuständigkeit des Kreises Recklinghausen lediglich nachrichtlich aufgeführt</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>Der Betrieb der Linie 545 dient vorrangig der Schülerbeförderung zwischen Haltern-Hullern und Lüdinghausen.</p> <p>Aus Sicht des Kreises Recklinghausen sollte, sofern die Nachfrage gegeben ist, das heutige Angebot beibehalten werden.</p> <p>Ergänzende Hinweise:</p> <p>Die Karte 3 "ÖPNV-Liniennetz" gibt den Stand des Liniennetzes vom 15.12.2002 wieder. Ich rege an, diese Karte zu aktualisieren, da insbesondere die dort dargestellte lange Linie aus Dülmen in Richtung Chemiepark Marl zwischenzeitlich eingestellt wurde.</p> <p>In Karte 10 "Liniennetz regionaler / lokaler Verkehr des Entwicklungskonzeptes" ist die Linie von Lüdinghausen bis Haltern-Hullern als "regionaler Verkehr" gekennzeichnet. Ich gehe davon aus, dass dies ein redaktionelles Versehen ist, da der Linienabschnitt nach Haltern-Hullern lediglich einmal am Tag (nur an Schultagen) bedient wird und somit nicht den in Kapitel 9.4.10 aufgestellten Kriterien für das regionale Grundnetz entspricht.</p> <p>Andererseits fehlt in der Karte die Darstellung der Linie 282 zwischen Olfen und Datteln, die, wenn sie nicht eine regionale, so doch zumindest eine überörtliche Funktion besitzt.</p>	<p>Für die Darstellung des Liniennetzes des Status quo zum Zeitpunkt der Analyse wurde der Fahrplanstand 15.12.2002 zwischen Kreis Coesfeld und dem Gutachter abgestimmt.</p> <p>Die Zuordnung der Linie 545 zum regionalen Verkehr ist vom Kreis Coesfeld auf Grund des Spezifikums „kreisgrenzenüberschreitenden Linienführung“ definiert worden.</p> <p>Die Linie 282 wird in der Karte 10 (Liniennetz regionaler/lokaler Verkehr) redaktionell ergänzt</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p><b>Zweckverband Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Münsterland (hier: Schreiben vom 29.03.2005):</b></p> <p>Zum Entwurf des zweiten Nahverkehrsplans Kreis Coesfeld haben wir aus Sicht des ZVM folgende Anmerkungen:</p> <p>Kapitel 4.1 Schienenpersonennahverkehr</p> <p>Hier stellt sich die Frage, für welchen Zeitpunkt bzw. Jahresfahrplan das Angebot dargestellt wird. Da Analysestand für den Entwurf das erste Quartal 2003 ist, legen wir für unsere Anmerkungen den ITF-2-NRW mit dem Fahrplan 2003 zugrunde. Tabelle 16 haben wir daraufhin überarbeitet:</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass zwischenzeitlich Angebotsverdichtungen erfolgt sind und empfehlen, den Fahrplan 2005 abzubilden.</p> <p>Die Anbindung an das Fernverkehrsnetz erfolgt insbesondere über die Knotenpunkte Münster, Dortmund, Recklinghausen und Essen (S. 30, vorletzter Absatz).</p> <p><u>Kapitel 4.2.5 Tarifstruktur</u> <u>Kapitel 9.7 Weiterentwicklung des Tarifsystems aus Sicht des Aufgabenträgers</u></p> <p>Seit dem 01.08.2004 gilt im Rahmen des landesweiten Angebotes im „NRW-Tarif“ das SchönerTag-Ticket für 1 Person sowie das Schöne-Fahrt-Ticket für eine Fahrt. Ab Sommer 2005 wird der NRW-Tarif im eigentlichen Sinne eingeführt. Der NRW-Tarif ersetzt dann den bisherigen Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn. Der</p>	<p>Das Fahrplanangebot des SPNV in der genannten Tabelle stellt den Fahrplanstand zum Zeitpunkt der Analyse dar. Eine Aktualisierung auf den Fahrplanstand des Jahres 2005 erfolgt nicht.</p> <p>Die Anmerkungen zum genannten Textbausteins werden redaktionell eingearbeitet.</p> <p>Vgl. Stellungnahme des ZVM vom 18.04.2005</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>NRW-Tarif orientiert sich in punkto Fahrkartensortiment am bisherigen Bahn-Tarif. Obligatorisch eingerechnet ist ein Fahrpreisanteil, der die Nutzung des ÖPNV (Bus, Straßenbahn, etc.) vor Ort beinhaltet. Bestandteil des NRW-Tarifes ist zum Zeitpunkt der Einführung nahezu auf SPNV-Unternehmen beschränkt. Eine Ausweitung hat bei vielen Busunternehmen eine verbesserte Vertriebsinfrastruktur zur Bedingung.</p> <p>Wegen der Vielzahl der Verbesserungen/Neuerungen erarbeiten wir zur Zeit einen Textbaustein, den wir Ihnen bis spätestens in der 15. KW zur Verfügung stellen werden.</p> <p><u>Kapitel 5.2 Nachfrage nach Verkehrsträgern</u></p> <p>Bei der Darstellung der Nachfrage auf den regionalen Buslinien und den Taxi-Bus-Verkehren wäre im Hinblick auf die Verknüpfungspunkte mit dem SPNV eine Aussage zu den Umsteigern zum SPNV interessant.</p> <p><u>Kapitel 9.4 Angebotskonzept Kreis Coesfeld und Kapitel 9.5 Zusammenfassung und planerische Bewertung</u></p> <p>In Tabelle 52 sind nicht alle Verknüpfungspunkte und Verbindungen enthalten, die in der Maßnahmenbeschreibung enthalten sind. Es fehlen die Verknüpfungen der 781 in Coesfeld, der T 89 in Billerbeck und der 580 in Coesfeld.</p> <p>Für Linien, die an mehr als einem Punkt einen Verknüpfungspunkt mit dem SPNV haben, sollte eine Priorität ausgesprochen werden, da ggfs. nur eine der beiden Verknüpfungen aufgrund der Fahrplanzeiten im</p>	<p>In den Tabellen zur linienbezogenen Nachfrage im Bus und TaxiBus-Verkehr werden lediglich die Nachfragedaten nach Verkehrstagen dokumentiert.</p> <p>In der Tabelle 52 (Kapitel 9.4.12) wird für den Verknüpfungspunkt 1. Ordnung Coesfeld die Verknüpfung Linie 781 (neu: R79) mit der KBS 408 (Richtung Münster) ergänzt.</p> <p>Billerbeck Bahnhof wird als Verknüpfungspunkt 1. Ordnung (Bus – Schiene in der Tabelle 52 (Kapitel 9.4.12) für die Verknüpfung T89 und KBS 408 (Richtung Münster) ergänzt.</p> <p>Bei der Linie 580 wird die Verknüpfung mit der Bahn in Dülmen (Richtung Münster und Dortmund) gegenüber einer Verknüpfung in Coesfeld priorisiert. Daher ist für die Linie 580 (neu: R58) in Coesfeld keine Verknüpfung dargestellt. Unabhängig davon sind grundsätzlich, neben den in Kapitel 9.4.12 genannten Ver-</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>SPNV und den Fahrtzeiten des Busverkehrs umgesetzt werden kann. Dieses ist bei der Linie 580 der Fall, die in Coesfeld und Dülmen verknüpft werden soll.</p> <p>Bei der Linie 580 möchten wir uns für eine Priorisierung der Verknüpfung in Dülmen aussprechen, bei deren Umsetzung jedoch eine gleichzeitige Verknüpfung in Coesfeld fahrplantechnisch nicht umsetzbar ist. Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass bei einer Ausrichtung auf den Verknüpfungspunkt Coesfeld mit Anbindung in Richtung Münster und der Aufwertung der 580 zum Stundentakt eine Konkurrenzsituation zur RB 51 entsteht, die ebenfalls in den Knotenpunkt Coesfeld eingebunden ist. Bus und Bahn würden in geringem Zeitabstand nahezu parallel zwischen Coesfeld und Lette verkehren. Die weitere Linienführung alternierend über Rorup und Merfeld entschärft die Konkurrenz nur in der Verbindung Coesfeld - Dülmen (Tabelle 54). Auf die Verknüpfung in Coesfeld (Tabelle 48) sollte daher verzichtet werden. Eine Verknüpfung der 580 in Dülmen mit der RE 2 in/aus Richtung Münster und Essen führt zu einer ausgewogeneren zeitlichen Verteilung der Fahrten von Bus und Bahn zwischen Dülmen und Coesfeld in einem etwa halbstündlichen Abstand.</p> <p>Auch die Linie 781 verkehrt derzeit ab Coesfeld zeitlich parallel zur RB 51 zwischen Coesfeld und Gronau. Vor der Einführung des ITF 1 NRW im Jahr 1998 verkehrten Bus und Bahn in diesem Abschnitt alternierend jeweils im Zweistundentakt. Seit 1998 verkehrt die RB 51 nunmehr stündlich. Eine Aufwertung der 781 zum Stundentakt würde hier die Konkurrenz weiter erhöhen. Auf dem langen Laufweg von Coesfeld nach Gronau</p>	<p>knüpfungen, weitere Anschlussbeziehungen möglich, sofern die definierten zu priorisierenden Verknüpfungen gewährleistet werden. Die Möglichkeiten sind im Rahmen der Angebotsplanung für die betr. Linien durch die zuständigen Verkehrsunternehmen zu prüfen.</p> <p>Im Liniensteckbrief der Maßnahme Linie 580 (Tabelle 48, Kapitel 9.4.4) wird bei dem Aufzählungspunkt betr. Anschlussbildung von/zur Bahn die Priorisierung der Anschlussbildung in Dülmen zur Bahn Richtung Münster und Dortmund ergänzt; vgl. Stellungnahme der Stadt Dülmen.</p> <p>Wie dargestellt soll bei der Linie 781 auch künftig als RegioBus die lokale Erschließungsfunktion im Vordergrund stehen. Wie u. a vom ZVM benannt, haben Bus und Bahn in diesem Korridor deutlich unterschiedliche Qualitäten (Reisezeit, Erschließung, etc.) Daher ist durch eine Abstimmung beider Angebot eine Aufgabenteilung zwischen Bus und Bahn sowie eine gegenseitige Ergänzung möglich, auf die auch im Rahmen der Maßnahmenumsetzung Linie 781 hingewirkt werden soll.</p>	<p>Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>benötigt der Bus jedoch mit 77 min deutlich länger als die Bahn mit nur 33 min, so dass auf der 781 die lokale Erschließung im Vordergrund steht und eine zeitliche Parallelität an irgendeinem Punkt im Linienverlauf bei Stundentakten unvermeidbar ist.</p> <p>Seitens des ZVM schlagen wir vor, die heute vorhandenen Anschlüsse und Übergangszeiten nicht unkommentiert darzustellen. Hier sollte eine Festlegung erfolgen, welche Verknüpfungen notwendig und welche wünschenswert sind. Des Weiteren sollte abgestimmt werden, inwiefern optische Hinweise auf Anschlüsse gegeben werden sollen (dynamische Anzeige) und wie ggfs. die entsprechende Finanzierung erfolgt.</p>	<p>In Kapitel 9.4.12 sind die zu priorisierenden Verknüpfungen des regionalen Busverkehrs im Kreis Coesfeld an den Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung definiert. Die Möglichkeit weitere „wünschenswerter“ Verknüpfungen sind unter der Prämisse der Gewährleistung der definierten Verknüpfungen im Rahmen Angebotsplanung durch das zuständige Verkehrsunternehmen zu prüfen. Die Länge der Übergangszeiten an den einzelnen Verknüpfungspunkten ist linien-spezifisch different zu wählen. Die Festlegung erfolgt ebenfalls im Rahmen der Angebotsplanung der betr. Linien.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>
<p><b>Zweckverband Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Münsterland (hier: Schreiben vom 18.04.2005):</b></p> <p>Wie mit unserem Schreiben vom 29.03.2005 haben wir zum Thema Tarif noch einige weitere Anmerkungen, die wir im folgenden formuliert haben.</p> <p><b>Teil I, Kapitel 4.2.5 Tarifstruktur</b></p> <p>Zu diesem Kapitel haben wir die Texte zum Teil überarbeitet/ergänzt:</p> <p>3. Abschnitt (überarbeitet) Der Münsterland-Tarif ermöglicht Tarifierung in den Raum Ruhr-Lippe, nach Osnabrück, Haltern, Enschede und in Teile des Raumes Ostwestfalen-Lippe. Wäh-</p>	<p>Der Textbaustein Kapitel 4.2.5 (3. Absatz) zur Thematik „Übergangstarife“ wird um die redaktionellen Anmerkungen des ZVM ergänzt.</p>	<p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>rend es viele Regelungen bereits seit Einführung des Gemeinschaftstarifs gibt, konnte die Einbeziehung von Haltern zum 01.08.2004 realisiert werden. Umgekehrt ermöglichen die Tarife der benachbarten Räume Verkehre in Teile des Münsterlandes. Umgekehrt ermöglichen die Tarife der anderen Räume Verkehre in Teilen des Münsterlandes. So wurde zum 01.02.2002 eine „Übergangsregelung“ zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und dem Südkreis Borken eingeführt. Diese Regelungen haben den Tarif des VRR als Grundlage und ermöglichen zwar nicht die Erreichbarkeit des kompletten Verbundraumes. Mit dem Stadtgebiet Essen konnten aber ein für die Stadt Borken wichtiges Zielgebiet erreicht werden. Eine weitere Übergangsregelung gilt für das Stadtgebiet Bocholt. Dort ermöglicht der Niederrhein-Tarif Fahrten aus Bocholt in den gesamten Kooperationsraum Niederrhein.</p> <p>4. Abschnitt Wir empfehlen die Streichung der Angabe der zeitlichen Geltungsdauer.</p> <p>letzter Abschnitt: Ergänzung Ergänzt wird das Ticketsortiment durch die landes- bzw. bundesweit gültigen Tickets „Schönes-Wochenende-Ticket“, gültig an einem Wochenendtag in allen Nahverkehrszügen im Bundesgebiet für max. fünf Personen, und „Schöner-TagTicket NRW“, gültig an einem Werktag ab 9 Uhr für max. fünf Personen in allen Bussen und Zügen des Nahverkehrs in Nordrhein-Westfalen. Seit dem 01.08.2004 gibt es im Rahmen des landesweiten Angebotes im „NRW-Tarif“ das SchönerTag-Ticket für 1 Person sowie das Schöne-Fahrt-Ticket für eine Fahrt. Im Sommer 2005 wird der NRW-Tarif im eigentlichen Sinne eingeführt. Der NRW-</p>	<p>Die Angabe zur Geltungsdauer der betr. Fahrkarten entspricht den Tarifbestimmungen des „Münsterlandtarifes“.</p> <p>Die textliche Ergänzung des ZVM wird als Fußnote im letzten Absatz des Kapitels 4.2.5 ergänzt.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>Tarif ersetzt dann den bisherigen Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn. Der Tarif orientiert sich in punkto Fahrkartensortiment ausschließlich am bisherigen Bahn-Tarif. Obligatorisch eingerechnet ist ein Fahrpreisanteil, der die Nutzung des ÖPNV (Bus, Straßenbahn, etc.) vor Ort beinhaltet. Als gewisse Besonderheit gilt hier, anders als im Münsterland-Tarif und allen Verbundtarifen in NRW auch die Bahn Card. Der Vertrieb der Fahrkarten des NRW-Tarifes ist zum Zeitpunkt der Einführung nahezu auf SPNV-Unternehmen beschränkt. Eine Ausweitung hat bei vielen Busunternehmen eine verbesserte Vertriebsinfrastruktur zur Bedingung.</p> <p>Teil II:</p> <p>Mit Blick auf den Wettbewerb im ÖPNV und einer eventuellen Verlagerung der Einnahmeverantwortung empfehlen wir, auch Vorgaben hinsichtlich der künftigen Mitbestimmungsmöglichkeiten bei der Fortschreibung des Tarifes und der EAV-Regelungen aufzunehmen.</p> <p>Kapitel 9.7 Weiterentwicklung des Tarifsystems aus Sicht des Aufgabenträgers</p> <p>Zu diesem Kapitel haben wir folgende Ergänzungen (2. Satz): Die Zuständigkeit für die Ausgestaltung des Tarifsystems liegt nach PBefG im Aufgabenbereich der Verkehrsunternehmen. Die Aufgabenträger können in Bereichen gemeinwirtschaftliche Verkehre jedoch durchaus Einfluss auf die Tarifgestaltung nehmen. Gemäß ÖPNVG NRW sollen zudem die Zweckverbände, die auch Aufgabenträger für den SPNV sind, „...</p>	<p>Veränderungen im Bereich der Einnahmeverantwortung stehen zum aktuellen Zeitpunkt nicht zur Diskussion und sind daher nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Sollten sich im Geltungszeitraum des NVP grundlegende Veränderungen zu diesem Thema ergeben, ist über die Notwendigkeit der Ergänzung/ Aktualisierung des NVP in diesem Teilaspekt zu entscheiden.</p> <p>In Kapitel 9.7. wird darauf verwiesen, dass die Zuständigkeit für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des Tarifsystems auf Seiten der Verkehrsunternehmen liegt, der Kreis Coesfeld lediglich Vorschläge und Empfehlungen geben kann. Die vom Kreis Coesfeld im NVP aufzunehmenden Anregungen/ Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Tarifsystems und Ticketangebotes sind nach inhaltlicher Diskussion im Kapitel 9.7. des vorliegenden Entwurfes des NPV aufgeführt.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>auf die Bildung von landesweiten Tarif- landeseinheitlichen Beförderungsbedingungen mit dem Ziel eines landesweit einheitlichen Tarifs sowie von Übergangstarifen hinwirken.“ Weiterentwicklungen des Tarifsystems und des Ticketangebotes können durch die Verkehrsunternehmen bei der Genehmigungsbehörde beantragt werden. In Verkehrsverträgen können auch andere Regelungen getroffen werden. Die Genehmigungsbehörde hat bei ihren Entscheidungen zur Weiterentwicklung des Tarifsystems den Nahverkehrsplan zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan kann Vorschläge und Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Tarifsystems aus Sicht der Aufgabenträger geben.</p> <p>Abschnitt Gemeinschaftstarif: Ergänzung Die Bedeutung des Tarifsystems als wesentliches Standbein der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes wird in der Zukunft noch zunehmen, da zur Zeit eine Reduzierung von gesetzlichen Ausgleichsleistungen erfolgt. Weitere Einschnitte sind für die nächsten Jahre realistisch zu erwarten.</p> <p>Aus Sicht der Aufgabenträger ist das Tarifsystem daher so zu entwickeln, dass möglichst die Finanzierung eines notwendigen Verkehrsangebotes ohne finanzielle Leistungen des Aufgabenträgers sichergestellt werden kann. Hierzu müssen ggf. neue tarifliche Quellen erschlossen oder Fahrgastströme räumlich und zeitlich gesteuert werden. Mittel hierzu kann die Einführung bestimmter Zuschläge für bestimmte Leistungen oder Produkte darstellen.</p> <p>Neben einer notwendigen Überprüfung und Weiterentwicklung der Zuschläge ist das aktuelle Fahrkartangebot zu prüfen und zu modifizieren. Wichtiger Gesichtspunkt ist auch hier die Notwendigkeit, die Tarifiergiebigkeit zu steigern.</p>	<p>Den darüber hinausgehenden vom ZVM genannten Anregungen zur Weiterentwicklung des Tarifsystems folgt der Kreis Coesfeld nicht.</p>	

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p>Wichtig ist dabei die Überprüfung der Preisgestaltung bei einigen Fahrkartenangeboten. Hier sind insbesondere das Firmen-Abonnement, eine noch gegenüber der Monatskarte im Abonnement rabattierte Fahrkarte für Pendler sowie die Fun-Karte aufzuzählen. Die Fun-Karte als preisgünstige Monatskarte für Jugendliche gültig ab 14.00 Uhr bietet noch gewisse Einnahmepotentiale.</p>		
<p><b>Regionalverkehr Münsterland GmbH:</b></p> <p>Zu Seite 34, Punkt 4.2.2, RegioBus/RegioTakt: Die R15 wurde zum 07.01.2004 eingestellt. Die noch verbliebenen, schulorientierten Fahrten werden im Zuge der Linie 540 veröffentlicht.</p> <p>Zu Seite 37, Tabelle 21: Als Verknüpfungspunkt Bus zwischen der R19 (alt: R 32) und der S90/91 ist Lüdinghausen, Bahnhof zu streichen, da eine Anschlussbindung nicht besteht.</p> <p>Zu Seite 38, Anschlussqualität Bus/Bus: Der Verknüpfungspunkt Lüdinghausen, Busbahnhof wird statt durch die Linie R53 durch die R19 bedient.</p> <p>Bei der Verknüpfung zwischen R53 und T52 ist der Ort Selm in der Streckenbezeichnung „Nordkirchen - Werne“ zu ergänzen.</p> <p>Zu Seite 40, 4. Absatz Lüdinghausen, Bahnhof: Der Absatz kann entfallen, da die Linie R 19 (alt R 32)</p>	<p>Der Teilbaustein beschreibt den Status quo zum Zeitpunkt der Analyse des NVP (Jahr 2002). Es wird ein eine Fußnote einfügt mit dem Verweis auf die Einstellung der R15 zum 07.01.2004.</p> <p>Tabelle 21 beschreibt die Verknüpfung von Bahn /Schiene an definierten Verknüpfungspunkten. Eine Verknüpfung R32 (R19) und S90/91/92 ist für <b><u>Lüdinghausen, Busbahnhof</u></b> in Tabelle 22 (Verknüpfung Bus/ Bus) aufgeführt, die laut Fahrplan dort auch gegeben ist.</p> <p>Die R53 ist in Tabelle 22 bei der Verknüpfung Bus/ Bus in Lüdinghausen, Busbahnhof mittlerweile nicht mehr enthalten sowie die R32 (R19) dort aufgeführt.</p> <p>Der Linienvverlauf der T52 wird um „<b><u>Selm</u></b> – Nordkirchen – Werne“ ergänzt</p> <p>Gemeint ist der Verknüpfungspunkt Lüdinghausen, Busbahnhof.</p>	<p>Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>den Bahnhof nicht anfährt.</p> <p>Zu Seite 42, 3. Absatz: Das Mitnahmealter ist 14 und nicht 12 Jahre.</p> <p>Zu Seite 43, Tabelle 24: Die Tabelle ist um den Verknüpfungspunkt „Capelle Bahnhof“ zu ergänzen.</p> <p>Die Ausstattungsmerkmale für die Haltestelle „Rho-deplatz“ sind zu überarbeiten, da Ende 2004 die Haltestelleninfrastruktur deutlich aufgewertet wurde.</p> <p>Zu Seite 44, 1. Absatz: Der Text ist aufgrund des erfolgten Umbaus des Rho-deplatzes zu ändern.</p> <p>Zu Seite 53, Tabelle 29: Die durchgehende Darstellung der Bandbreiten der Nachfragedaten halten wir für unglücklich. Die Tabelle ist hierdurch nur bedingt aussagekräftig. Konkret erfasste Daten wären sachgerechter.</p> <p>Die Summen der Fahrgäste sind zu korrigieren: Linie S90 Werktag größer 2500, Samstag 801-1100; N4, Samstag 301-500; N8, Samstag 601-800</p> <p>Die ehemalige Linie R 15 verkehrt nur noch auf dem Linienabschnitt Albachten - Münster und trägt die Li-</p>	<p>Lüdinghausen, Bahnhof wird durch <u>Lüdinghausen, Busbahnhof</u> ersetzt.</p> <p>12 Jahre stellt die Kinderaltersgrenze zum Zeitpunkt der Analyse dar. In der Abbildung 10 (Anhang 2) wird in einer Fußnote auf die zum 01.08.2003 auf 14 Jahre angehobene Kinderaltersgrenze im VGM-Tarif hingewiesen. Entsprechende Hinweise (Fußnoten) sind daher auch im Kapitel 4.2.5. sinnvoll (Seite 41, 8. Absatz und Seite 42, 3.Absatz).</p> <p>Die Analyse der Ausstattungsmerkmale der Verknüpfungspunkte erfolgte für die im 1. NVP definierten Verknüpfungspunkte. Capelle-Bahnhof ist dort nicht definiert.</p> <p>Auf die Umgestaltung des Verknüpfungspunktes Nottuln im Jahr 2004 ist bereits mit einer Fußnote hingewiesen.</p> <p>Auf die Umgestaltung des Verknüpfungspunktes Nottuln im Jahr 2004 ist bereits mit einer Fußnote hingewiesen.</p> <p>Die konkreten Nachfragedaten der einzelnen Linien sollen im NVP nicht dargestellt werden. Die Kategorien der „Nachfragebandbreiten“ dienen zudem der Vergleichbarkeit mit den im 1. NVP prognostizierten Fahrgastdaten (vgl. Kapitel 5.3 Nachfrageentwicklung) einzelner Linien/ Linienkorridore.</p> <p>Die abgebildeten Fahrgastdaten entsprechen den zum Zeitpunkt der Analyse vorliegenden Nachfragedaten der betr. Linien.</p> <p>Auf den Wegfall der R15 im Kreis Coesfeld im Jahr 2004 wurde mit einer Fußnote Rechnung getragen.</p>	<p>Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p>nienbezeichnung „15“.</p> <p>Zu Seite 54, Fahrgastnachfrage. 3. Absatz: Die R 15 wurde eingestellt und verkehrt nun als Linie 15 der Stadtwerke Münster auf dem Abschnitt Albachten - Münster.</p> <p>Zu Seite 57, Absatz Fahrscheinnutzung: Hier wurde der Anteil der Kunden mit Firmenabo im Vergleich zur vorhergehenden Version offensichtlich ausgetauscht. Die Werte sollten noch einmal überprüft werden.</p> <p>Die Nachfrageanalyse der RVM aus Mai 2003 weist für die S 60 einen Anteil von rund 40% aus; für die S90/91/92 ergibt die Analyse aus dem April 2004 einen Anteil von gut 20%.</p> <p>Zu Seite 57, Absatz 5.2.2: Im 1. Absatz, 2. Satz: Die Nachfragedaten des N4 wurden dem Gutachter zur Verfügung gestellt. Im 3. Absatz ist nach N20 der N4 (ca. 380 Fahrgäste) einzufügen.</p> <p>Zu Seite 59: Hinweis: Die Linien T51, T52, T54, T55, T57, T65, T67 und T89 wurden zum 07.01.2004 auf einen 2-Stunden-Takt umgestellt und das Bedienungszeitfenster leicht eingeschränkt.</p> <p>Zu Seite 68, 6.1.3, letzter Satz: Die Bezeichnung Linie T 657 ist falsch - korrekt T 65.</p>	<p>Auf den Wegfall der R15 im Kreis Coesfeld im Jahr 2004 wurde mit einer Fußnote Rechnung getragen.</p> <p>Die Werte der Fahrscheinnutzung wurden redaktionell aktualisiert.</p> <p>Die Werte im vorliegenden Entwurf des NVP entsprechen den Ergebnissen der Auswertungen der vorliegenden Nachfragedaten.</p> <p>Der NVP wird im Kapitel 5.2.2 entsprechend den Angaben der RVM geändert und ergänzt (u.a. ca. 380 FG für die Linie N4); vgl. Stellungnahme der Gemeinde Senden.</p> <p>Die Analyse bezieht sich auf den Zeitpunkt der Analyse (Jahr 2002). Die erwähnten Angebotsänderungen zum Fahrplanwechsel Januar 2004 sind im Kapitel 9.4.4. beschrieben.</p> <p>Die redaktionelle Änderung wird in den NVP eingearbeitet.</p>	<p>keine Änderung des NVP</p> <p>keine Änderung des NVP</p> <p>keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p>Zu Seite 72, Tabelle 32: Die Einstufung der Bedienungsqualität der Gemeinde Senden an Ferien- und Schultagen in den Kategorien OZ und MZ müsste „++“ lauten.</p> <p>Zu Seite 73, Tabelle 33: Die Reisezeit ab Nottuln, Potthoff (Haupteinstiegshaltestelle in Nottuln) nach Münster beträgt auf der S60 26 Minuten und auf der R63 immerhin 45 Minuten. Hierdurch errechnet sich eine Fahrzeitdifferenz von 19 Minuten.</p> <p>Der Hinweis „keine Defizite“ bei der Verbindung Lüdinghausen – Nordkirchen – Capelle sollte gestrichen werden. Der Eintrag „kein Spätverkehr“ würde der heutigen Angebotsqualität entsprechen.</p> <p>Zu Seite 75: Im 1. Absatz ist der Nachtrag „Spät-Verkehr für R63 und S90“ zu ergänzen.</p> <p>Zu Seite 77, 2. Absatz: In der Klammer den Hinweis „vor Ort“ aufgrund der Schließung von frag+fahr bitte streichen:</p> <p>Zu Seite 79, Tabelle 34, Nordkirchen: Eine Optimierung des Anschlusses ist angesichts einer heutigen Übergangszeit von 1 Minute zwischen T52 und R53 kaum möglich.</p> <p>Zu Seite 81, Hohe Fahrgastnachfrage: Seit dem 07.01.2004 endet die Linie T 54 in Drensteinfurt. Die Linie T 59 verkehrt seither zwischen Drensteinfurt und Hamm-Heessen.</p>	<p>Die Bewertungen Senden und Bösensell sind im Entwurf des NVP vertauscht. Die Bewertungen werden redaktionell aktualisiert.</p> <p>Die Angabe bezieht sich auf die Relation ab Nottuln, Rhodeplatz. Für diese Relation trifft die Aussage zu.</p> <p>Die Aussage bezieht sich auf den Zeitpunkt der Analyse und stellt die Einschätzung des Gutachters unter Berücksichtigung der speziellen Rahmenbedingungen (Potenziale etc.) des betr. Korridors dar.</p> <p>In diesem Absatz wird auf die besonderen Qualitäten des <b>NachtBus-Verkehrs</b> (Produkt NachtBus) verwiesen.</p> <p>Die Aussage bezieht sich auf den Zeitpunkt der Analyse (Jahr 2002). Es wird eine Fußnote ergänzt, in der auf die mittlerweile erfolgte Aufgabe der Servicezentrale „frag+fahr“ (Anfang 2005) hingewiesen wird.</p> <p>Die Forderung nach einer Optimierung stellt den Wunsch der betr. Kommune (Nordkirchen) dar, die hier nachrichtlich aufgeführt ist. (Städte- und Gemeindebefragung im Rahmen der NVP-Fortschreibung im Jahr 2002); vgl. Stellungnahme der Gemeinde Nordkirchen.</p> <p>Es wird eine Fußnote ergänzt, die auf die mittlerweile erfolgte Teilung der Linien T54 in T54 (Lüdinghausen – Drensteinfurt) und T59 (Drensteinfurt – Hamm-Heessen) verweist.</p>	<p>Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>Der Wert über die Marktausschöpfung für die Verkehrszelle Senden mit 5,5 ist zu überprüfen, da vermutlich eine ältere Nachfrageerhebung der S90 - nicht 2002 - zugrunde gelegt wurde.</p> <p>Zu Seite 103: Als neue Angebotsform des regionalen Verkehrs ist u. a. der „Taxibus“ vorgesehen. Der hier beschriebene „Taxibus“ ließe sich nach unserer Auffassung jedoch nicht deutlich vom heutigen Produkt „TaxiBus“ abgrenzen. Auch wäre eine Differenzierung in der Kundenkommunikation kaum darstellbar. Insbesondere beim TaxiBus ist eine eindeutige und unverwechselbare Produktprofilierung notwendig, da hier der Kunde das Angebot durch den Anruf bestellen muss. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, auf die Angebotsform „Taxibus“ zu verzichten bzw. diese umzubenennen.</p> <p>Zu Seite 104, 9.3.1 SchnellBus, Produktprofil: Es sollte ergänzt werden, dass der SchnellBus abseits der Schienenkorridore verkehrt und somit keine Konkurrenzierung zum Schienenverkehr besteht.</p> <p>Zu Seite 106, 5. Spiegelstrich: Die Fahrtzielanzeige (Außen) stellt kein besonderes Produktmerkmal des RegioBusses dar. Die Kennzeichnungspflicht ergibt sich, wie für jedes andere Angebot auch, aus § 33 BOKraft.</p> <p>Zu Seite 121, Tabelle 46: Die Linienbezeichnung „781 neu: R70“ sollte überprüft werden. Es gibt bereits im Raum Ahaus die Schnell-Bus-Linie S70.</p>	<p>Der dargestellte Wert stellt den aktuellen Wert dar.</p> <p>Es soll lediglich das Produkt „TaxiBus“ gezielt vermarktet und kommuniziert werden, da nur diese Verkehre die definierten Produktqualitäten (2h-Takt) gewährleisten. Die sonstigen bedarfsgesteuerten Verkehre (Taxibus) mit linien-spezifischen Angebotsparametern sollen nicht gezielt vermarktet werden, sondern sind eher als besondere Bedienungsform des regionalen Verkehrs zu betrachten.</p> <p>Der 2. Absatz des Produktprofils des SchnellBus (Kapitel 9.3.1.) wird wie folgt ergänzt: „Der SchnellBus kommt auf den ÖPNV-Hauptrelationen abseits der Schienenkorridore mit einer sehr hohen ÖPNV-Nachfrage zum Einsatz, ...“</p> <p>Der betr. Spiegelstrich wird um „elektronische ...“ ergänzt.</p> <p>Die neue Linienbezeichnung der heutigen Linie 781 wird von R70 auf R79 angepasst.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>Zu Seite 122, Tabelle 47, Maßnahmenbewertung 5. Spiegelstrich: Die Aussage, dass die Linie 771 mit 3 Fahrten/Tag ein Grundangebot bietet, ist zu überprüfen.</p>	<p>Der Begriff „Grundangebot“ bezieht sich auf die Nachfrage (-potenziale) der Relation Rosendahl - Laer/ Altenberge (ohne Nachfrage „Umstieg von/zur S70 Richtung Münster).</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>
<p>Zu Seite 126, Maßnahmenvorschlag: Die Bezeichnung Linie 761 (neu R 63) sollte überprüft werden. Es gibt bereits im Raum Nottuln/Münster die RegioBus-Linie R63.</p>	<p>Die endgültige neue Liniennummerierung der heutigen Linien 761 im Fall der Umsetzung der diese Linie betr. Maßnahme ist mit dem benachbarten Aufgabenträger Kreis Borken abzustimmen. Die im NVP gewählte Liniennummer „R63“ stellt einen „Arbeitstitel“ dar.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>
<p>Zu Seite 128, NachtAST: Es sollte hier ein regionaler Bezug hergestellt werden. Im Kreis Coesfeld bieten die Orte Ascheberg und Dülmen bereits ein nächtliches Fahrtenangebot im AST.</p>	<p>An dieser Stelle wird auf die Möglichkeit der Ergänzung des münsterlandweiten NachtBus-Netzes durch NachtAST-Verkehre auf kommunaler Ebene, zur Abdeckung z.B. kommunaler Verkehrsnachfragen im Spätverkehr verwiesen. Im weiteren wird darauf verwiesen, dass im NVP keine Maßnahmen bzw. Rahmenvorgaben für diese Nachtverkehre getroffen werden.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>
<p>Zu Seite 130, 9.4.9 Kreisgrenzenüberschreitende Buslinien: Bei der Linie T 57 ist der Kreis Unna zu ergänzen.</p>	<p>Die redaktionelle Ergänzung wird eingearbeitet.</p>	<p>Änderung des NVP</p>
<p>Zu Seite 132, Tabelle 51: S 60: Die Linie fährt nicht über Appelhülsen-Mitte. Vor diesem Hintergrund sollte Appelhülsen aus dem Linienverlauf gestrichen werden.</p>	<p>S60: Die redaktionelle Anmerkung wird eingearbeitet.</p>	<p>Änderung des NVP</p>
<p>R41: Bei der Linie ist an Sonntagen und montags bis freitags nach 19.00 Uhr das Telefonsymbol zu ergänzen (TaxiBus-Bedienung).</p>	<p>R41: Für den Sonn-/ Feiertag wird die redaktionelle Anmerkung eingearbeitet.  Für den Spätverkehr (ab 19.00 Uhr) Mo. – Fr. erfolgt keine Änderung des 1h-Taktes, da dies dem derzeitigen Angebot entspricht (Linienbedienung, keine</p>	<p>Änderung des NVP  keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p>R63: Bitte korrigieren, dass die Linie samstags einen 1-h-Takt bis 18.00 Uhr bietet.</p>	<p>bedarfsgesteuerte Bedienung). Hinweis: Das Ende der in den Zeitfenstern jeweils definierten Bedienungsangebote erfolgt in Abhängigkeit der linienspezifisch vorhandenen Nachfrage und der betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen linienbezogen unterschiedlich (vgl. Kapitel 9.4.10, 4. Absatz).</p> <p>R63: Das dargestellte Bedienungsangebot stellt die Grundanforderung dar. Es wird allerdings im Kapitel 9.4.10. darauf verwiesen, dass „...auf Linien mit einer ausreichenden Nachfragestruktur ... das Bedienungszeitfenster der Normalverkehrszeit am Samstag in Abhängigkeit der linienspezifischen Nachfragesituation über 14.00 Uhr hinaus verlängert werden...“ kann.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>
<p>T14 und T24:Die Linien bieten nur an Freitagen in einer Richtung einen Anschluss an den NachtBus N 4 - bitte streichen.</p>	<p>T14: Die Linie verkehrt nur in der Nacht von Samstag auf Sonntag. Das Bedienungsangebot in der Tabelle 51 wird entsprechend angepasst T24: Die Linie verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag. Dementsprechend sind die Aussagen der Tabelle 51 zu dieser Linie korrekt.</p>	<p>Änderung des NVP Keine Änderung des NVP</p>
<p>S90/91/92:In der Zeit von montags bis freitags bietet diese Linie partiell Verdichtungen (Senden-Münster auf 10 Minuten; Lüdinghausen-Senden-Münster 20 Minuten). Dies sollte in einer zusätzlichen Fußnote dargestellt werden.</p>	<p>S90/91/92: Das in Tabelle 51 dargestellte Bedienungsangebot in den Zeitfenstern stellt die vom Kreis Coesfeld definierte „ausreichenden Bedienung“ nach Bedienungszeitfenstern dar, die auf diesen Linien gewährleistet werden soll. Das schließt nicht aus, dass auf den einzelnen Linien (-abschnitten) ein darüber hinausgehendes Bedienungsangebot realisiert wird, wenn es die Nachfrage sowie die Finanzsituation des Kreises Coesfeld ermöglichen.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>
<p>Zu Seite 133, Fortsetzung Tabelle 51: Die Linie 532 ist zum 07.01.2004 eingestellt worden - bitte streichen.</p>	<p>Die redaktionelle Ergänzung wird eingearbeitet.</p>	<p>Änderung des NVP</p>
<p>Zu Seite 134, Fortsetzung Tabelle 51: Die Linie 585 ist zum 07.01.2004 eingestellt worden - bitte streichen.</p>	<p>Die redaktionelle Ergänzung wird eingearbeitet.</p>	<p>Änderung des NVP</p>
<p>Zu Seite 136, Tabelle 53: Unter Verknüpfungspunkt Nottuln ist Rorup durch Dülmen zu ersetzen.</p>	<p>Es wird Dülmen eingesetzt, sowie eine Fußnote eingeführt, dass bei Nichtumsetzung der Maßnahme Linie 580 mit Linienwegführung über Rorup für die Linie</p>	<p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p>Die Zeile Ottmarsbocholt ist zu streichen, da der Verknüpfung zwischen T51 und 612 Vorrang eingeräumt wurde.</p> <p>Zu Seite 137, 9.4.13 Schulverkehr: Der für den Schülerverkehr an der Gesamtnachfrage angegebene Wert von ca. 30% überprüft werden. Nach unserer Einschätzung dürfte dieser bei rund 60 - 70% liegen.</p> <p>Im 2. Absatz ist der Satz: „Es existiert bereits eine Vorstudie der Regionalverkehr Münsterland GmbH zur Schulzeitenstaffelung im Kreis Coesfeld“ durch „, die der Kreis Coesfeld für die Verkehre der Regionalverkehr Münsterland (RVM) in Auftrag gegeben hat.“ zu ergänzen.</p> <p>Zu Seite 167, 12 Teilbaustein III: Linienbündelung: Wir empfehlen dringend, dass der Gutachter die Auswirkungen der Festlegung von Linienbündeln auf die Zahlung von Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG bewertet. Die RVM ist heute in die Kostensatzgruppe 3 eingruppiert für „Unternehmen mit überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Omnibussen in Gemeinden mit bis zu 100.000 Einwohnern“. Fällt der Anteil im Orts- und Nachbarortsverkehr unter 50%, erfolgt zwangsläufig die Eingruppierung in die Kostensatzgruppe 4 „Unternehmen mit überwiegend Überlandverkehr mit Bussen“, was eine deutliche Verringerung der 45a-Mittel zur Folge hätte. Für das Wirtschaftsjahr 2005 würden sich beispielsweise die Mittel um 5,87 Mio. Euro verringern.</p>	<p>T65 der Status quo gilt (Verknüpfung in Nottuln in/aus Richtung Rorup).</p> <p>Die Priorisierung der Verknüpfung T51 mit der R41 in Ottmarsbocholt gegenüber R41 – T51 wurde nach Erstellung des Entwurfes des NVP festgesetzt. Entsprechend der neuen Vorgabe wird die Tabelle 53 durch Wegfall der Verknüpfung R41 – T51 in Ottmarsbocholt aktualisiert.</p> <p>Die Aussage zur Bedeutung des Schulverkehrs soll wie folgt geändert werden: Der Schulverkehr prägt an Werktagen (Mo - Fr) deutlich den ÖPNV im Kreis Coesfeld.</p> <p>Der entsprechende Satz im 2. Absatz wird wie folgt am Satzende ergänzt: „ ... die der Kreis Coesfeld für die Verkehre der Regionalverkehr Münsterland GmbH in Auftrag gegeben hat.“</p> <p>Im Teilbaustein III des NVP werden lediglich die Rahmenbedingungen und Kriterien sowie die methodische Herangehensweise der Linienbündelung im Kreis Coesfeld dargestellt. Die Thematik der Linienbündelung für den Kreis Coesfeld wird unter den gesetzten Rahmenbedingungen und Kriterien in einem Linienbündelungskonzept ergänzend zum Nahverkehrsplan behandelt. Die genannten Aspekte werden in diesem Zusammenhang vom Kreis Coesfeld zur Kenntnis genommen, im Bearbeitungsprozess berücksichtigt und außerhalb des Nahverkehrsplans entschieden.</p> <p>Im Teilbaustein III, Kapitel 12, wird der 2. Absatz wie folgt ergänzt: „Die Linienbündelung wird unter den gesetzten Rahmenbedingungen und Kriterien in einem Linienbündelungskonzept ergänzend zum Nahverkehrsplan konkretisiert. <u>Im Bearbeitungsprozess werden die Anregungen der Verkehrsunter-</u></p>	<p>Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>Grundsätzlich weisen wir darauf hin, dass eine verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Linienbündelung nur unter Berücksichtigung einer ökonomischen Überprüfung und betrieblichen Modellbildung (konkrete Dienst- und Umlaufplanung) erfolgen sollte.</p> <p>Zu Karte 4: Die Linienführung der R44 über Seppenrade ist nachzutragen.</p>	<p><u>nehmen berücksichtigt und außerhalb des Nahverkehrsplans entschieden.</u></p> <p>Die schematisierte Linienwegführung der R44 in der Karte 4 wird im Detail angepasst.</p>	<p>Änderung des NVP</p>
<p><b>Westfalen Bus GmbH:</b></p> <p>Zur Entwurfsfassung mit Stand 15.12.2004 des 2. Nahverkehrsplans Kreis Coesfeld möchten wir die folgenden Anmerkungen/Änderungswünsche einbringen:</p> <p><u>Teilbaustein I</u></p> <p>Seite 32 ff.:</p> <p>Der Produktname „RegioTakt“ wird bei der WB Westfalen Bus GmbH seit längerem nicht mehr verwendet. Als Produktkennung für RegioBus-Linien ist münsterlandweit die Kennung „R“ + Linienummer eingeführt. Wir bitten um durchgängige Korrektur der ab S. 32 ff. aufgeführten Bezeichnungen „RT64“ und „RT81“ in „R64“ bzw. „R81“</p> <p><u>Teilbaustein II</u></p> <p>S. 113, Abs. „Liniensystematik“, 4. Satz:</p> <p>Eine Umbenennung der Sprinterbuslinie S75 in SB75</p>	<p>Zum Zeitpunkt der Analyse wurden die Taktlinien der Westfalen Bus GmbH z.T. noch unter RegioTakt geführt bzw. in den Fahrplanmedien die Begrifflichkeit „RegioTakt“ geführt (z.B. Fahrplan Linie R81).</p> <p>In der Tab 20 des Kapitel 4.2.1. des Teilbaustein I wird der Begriff RegioTakt beibehalten sowie eine Fußnote ergänzt, die darauf verweist, dass der Begriff RegioTakt mittlerweile nicht mehr geführt wird. Im weiteren Verlauf des NVP wird der Begriff RegioTakt herausgenommen.</p> <p>Die Differenzierung der Produktbezeichnung „SB“ für Sprinterbus und „S“ für</p>	<p>Änderung des NVP</p> <p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>ist abzulehnen, da diese eigenständige Sprinterbuslinie in Funktion, Fahrzeugausstattung und vor allem Kundenwahrnehmung der Produktkategorie Schnellbus gleich zu setzen ist – trotz Fehlen des 60-Min.-Taktes.</p> <p>Die Produktbezeichnung SB, die ansonsten nur für wenige Direktbusfahrten zur Anwendung kommen würde, hat u.E. wegen ihres unscharfen Profils keine Aussicht auf Etablierung und Akzeptanz im Markt.</p> <p>Seite 120, Tabelle „Maßnahmensteckbrief Linie 761“:</p> <p>Als neue Liniennummer der Linie 761 sollte u.E. die Bezeichnung „R 61“ statt „R 63“ gewählt werden, da ansonsten in Coesfeld Verwechslungsgefahr mit der z.T. durchgängig bedienten Linie R 62/R 63 Coesfeld – Nottuln – Münster besteht. Die Linienbezeichnung „R 61“ ist hingegen im Bedienkorridor der Linie 761 noch nicht anderweitig vergeben.</p> <p>Abschnitt 9.4.5, S. 126, 3. Absatz sowie Abschnitt „Maßnahmenvorschlag“, 1. Absatz: Die Linie R64 ist zu ergänzen.</p> <p>Die im Entwicklungskonzept aufgeführten Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes (S. 118 ff.) sind bereits im Vorfeld mit der WB Westfalen Bus GmbH abgestimmt worden. Die vorgetragenen Anregungen/Bedenken der WB sind in der vorliegenden Fassung der Maßnahmenvorschläge berücksichtigt worden. Insofern erfolgt hierzu an dieser Stelle keine gesonderte Stellungnahme mehr.</p> <p><u>Teilbaustein III</u></p>	<p>den SchnellBus erfolgt auf Grund der Tatsache, dass der Sprinterbus nicht das Produktmerkmal des 1h-Taktes aufweist. Entscheidend für die Wahrnehmung der Sprinterbus-Linie durch den Kunden wird nicht das Produktkürzel sein, sondern primär die „harten“ Faktoren Angebot, Ausstattung etc.</p> <p>Die endgültige neue Liniennummerierung der heutigen Linien 761 im Fall der Umsetzung der diese Linie betr. Maßnahme ist mit dem benachbarten Aufgabenträger Kreis Borken abzustimmen. Die im NVP gewählte Liniennummer „R63“ stellt einen „Arbeitstitel“ dar.</p> <p>Die redaktionelle Anmerkung wird eingearbeitet.</p> <p>-</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p> <p>-</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p>Da das konkrete Linienbündelungskonzept (Vorzugsvariante) gem. Kreistagsbeschluss vom 15.12.2004 nicht Bestandteil des NVP und des laufenden Beteiligungsverfahrens ist, muss sich die Stellungnahme der WB zu diesem Themenkomplex auf allgemeine Hinweise zum Verfahren sowie zu den im Rahmen der durchgeführten Informationsveranstaltungen mit den beteiligten Verkehrsunternehmen erteilten Informationen beschränken.</p> <p>Bei der Festlegung der Vorzugsvariante sind aus Sicht der WB möglichst große Teilnetze zu präferieren, da nur in ihnen ein hoher Grad an Wirtschaftlichkeit und ausreichendes Potential für betriebliche Optimierungen gegeben ist.</p> <p>Dem Kreistagsbeschluss vom 15.12.2004, das Linienbündelungskonzept für den Kreis Coesfeld auf Basis der Arbeitsvariante „mittlere/große Teilnetze“ zu erarbeiten, wird insofern von der WB gefolgt.</p> <p>Die Zusammenfassung aller Nachtbuslinien in einem eigenständigen münsterland-weiten Linienbündel ist aus Sicht der WB nicht praktikabel, da vielfältige Wechselwirkungen und Abhängigkeiten zum sonstigen Verkehrsangebot in den Nachtbusrelationen bestehen (Fahrplanlagen, Umstiege) und z.T. auch linienübergreifend im Umlaufverbund gefahren wird, um das Nachtbusangebot so wirtschaftlich wie möglich zu gestalten.</p> <p>Hinsichtlich der ökonomischen Bewertungen der Bündelungsvarianten durch den Gutachter sind bzgl. der vorgenommenen Erlösabschätzungen aufgrund der</p>	<p>Im Teilbaustein III des NVP werden lediglich die Rahmenbedingungen und Kriterien sowie die methodische Herangehensweise der Linienbündelung im Kreis Coesfeld dargestellt.</p> <p>Die Thematik der Linienbündelung für den Kreis Coesfeld wird unter den gesetzten Rahmenbedingungen und Kriterien in einem Linienbündelungskonzept ergänzend zum Nahverkehrsplan behandelt. Die genannten Aspekte werden in diesem Zusammenhang vom Kreis Coesfeld zur Kenntnis genommen, im Bearbeitungsprozess berücksichtigt und außerhalb des Nahverkehrsplans entschieden.</p> <p>Im Teilbaustein III, Kapitel 12, wird der 2. Absatz wie folgt ergänzt:</p> <p>„Die Linienbündelung wird unter den gesetzten Rahmenbedingungen und Kriterien in einem Linienbündelungskonzept ergänzend zum Nahverkehrsplan konkretisiert. <u>Im Bearbeitungsprozess werden die Anregungen der Verkehrsunternehmen berücksichtigt und außerhalb des Nahverkehrsplans entschieden.</u>“</p>	<p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>verwendeten unzureichenden Datengrundlage ernsthafte Zweifel angebracht.</p> <p>Bei der Abschätzung der Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG im Schülerverkehr sind die Ergebnisse u.E. sogar nicht zu verwenden, da dem Gutachter die für eine seriöse Abschätzung notwendigen Detailinformationen definitiv nicht zu Verfügung standen.</p> <p>Besonders der Themenkomplex Entwicklung der Mittleren Reiseweite durch die gewählte Variante der Linienbündelung sowie das prozentuale Verhältnis Orts-/ Nachbarortsverkehre zu sonstigen Linienverkehren je Bündel bedarf in diesem Zusammenhang im Vorfeld einer Entscheidungsfindung zwingend einer nochmaligen und vertieften Analyse.</p> <p>Die wirtschaftlichen Risiken einer im Hinblick auf den Ausgleich nach § 45 a PBefG ungünstigen Bündelungsvariante können so gravierend sein, dass sie den angestrebten Kosteneinsparungseffekt ernsthaft gefährden bzw. sogar konterkarieren könnten.</p> <p>Ebenso sind aus unserer Sicht Zweifel an dem ermittelten Fahrzeugbedarf aller Bündelungsvarianten angebracht, da auch hier die Datengrundlage im Hinblick auf die in Spitzenlast benötigte Fahrzeuganzahl (Verstärker-/Einsatzwagen) u. E. unzureichend war. Auch wenn sich diese Ungenauigkeiten bei einem bloßen Vergleich der Varianten nivellieren mögen, beeinflussen sie doch gravierend die Ermittlung aller nachfolgend vom Fahrzeugbedarf abgeleiteten ökonomischen Kennzahlen.</p>		

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p><b>Reinersmann Reisedienst GmbH &amp; Co. KG:</b></p> <p>Die Fa. Reinersmann möchte gegen die im 2. Nahverkehrsplan geplanten bzw. nicht geplanten Änderungen der Linien, die die o.g. Fa. betreffen, Einspruch erheben. Insbesondere betreffend die Linie Rosendahl (beginnend in Holtwick) – Laer – Münster.</p> <p>Was die im Nahverkehrsplan betreffende Behandlung und Bildung von Linienbündelungen angeht, habe ich mit einigen Kollegen/innen und Herrn Schniedermann in einem persönlichen Gespräch mit Ihrem Herrn Landrat Püning, Herrn Kreisdirektor Gilbeau und Ihnen, Herr Tranel, erläutern können.</p> <p>Mein Einspruch erhebe ich daher gegen diese Planungen.</p> <p>Gerade hier im Kreis Coesfeld handelt es sich um kleinere/mittlere Omnibusbetriebsgrößen, die dann wenn eine Ausschreibung von Linienbündeln lt. Gesetz erforderlich würde, nicht teilnehmen könnten, weil der erarbeitete Vorschlag, wie auch schon in der Sitzungsvorlage SV-7-0071 des Kreises Coesfeld vom 30.11.2004 behandelt/beschlossen wurde, nur mittlere/große Linienbündel vorsieht. Das private Omnibusgewerbe würde aussterben.</p> <p>Wie mit meinen Kollegen erläutert und vorgestellt, sollte die Bestrebung nach mehr Wirtschaftlichkeit für den Kreis gemeinsam auch auf anderen Wegen und Modellen zu finden sein, ohne Linienbündelungen aus zu schreiben.</p>	<p>Im Teilbaustein III des NVP werden lediglich die Rahmenbedingungen und Kriterien sowie die methodische Herangehensweise der Linienbündelung im Kreis Coesfeld dargestellt.</p> <p>Die Thematik der Linienbündelung für den Kreis Coesfeld wird unter den gesetzten Rahmenbedingungen und Kriterien in einem Linienbündelungskonzept ergänzend zum Nahverkehrsplan behandelt. Die genannten Aspekte werden in diesem Zusammenhang vom Kreis Coesfeld zur Kenntnis genommen, im Bearbeitungsprozess berücksichtigt und außerhalb des Nahverkehrsplans entschieden.</p> <p>Im Teilbaustein III, Kapitel 12, wird der 2. Absatz wie folgt ergänzt:</p> <p>„Die Linienbündelung wird unter den gesetzten Rahmenbedingungen und Kriterien in einem Linienbündelungskonzept ergänzend zum Nahverkehrsplan konkretisiert. <u>Im Bearbeitungsprozess werden die Anregungen der Verkehrsunternehmen berücksichtigt und außerhalb des Nahverkehrsplans entschieden.</u>“</p>	<p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p>Das erste Gespräch fand im März 2005 in Ihrem Hause statt, ich wurde mich freuen, wenn meine Kollegen/innen und ich diese Runde fortsetzen würden und gemeinsame Erfolge erreichen könnten.</p>		
<p><b>Verkehrsbetrieb Bils KG:</b></p> <p>Der Verkehrsbetrieb Bils KG möchte gerne folgende Stellungnahme abgeben: :</p> <p><u>Teilbausteine I und II (Bestandsanalyse; ÖPNV-Entwicklungskonzept)</u></p> <p>Hierzu können wir keine Anmerkungen machen.</p> <p><u>Teilbaustein III (Linienbündelung)</u></p> <p>Die Bildung von Linienbündeln und eine EU-weite Ausschreibung der Bündel ist definitiv nicht die wirtschaftlichste Lösung für das derzeitige Verkehrsangebot sowohl im Münsterland als auch im Kreis Coesfeld. Die Linienbündelung erfordert einen zusätzlichen Einsatz von mehr als 10% Fahrzeugen in unserer Region. Darüber hinaus entstehen in der Verwaltung, beim Aufgabenträger, also beim Kreis Coesfeld, zusätzliche Aufwendungen für Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibungen, für die Vergabe, für die Qualitätskontrolle und Organisation. Aus wirtschaftlicher Sicht ist zu ergänzen, dass eine Zerlegung des RVM- Liniennetzes in erheblichem Umfang Landeszuwendungen gem. §45aPBefG gefährden könnten. Gerade die privaten Verkehrsunternehmen haben die Sorge, dass wirtschaftliche Einsparungen direkt an die Verkehrsunter-</p>	<p>-</p> <p>Im Teilbaustein III des NVP werden lediglich die Rahmenbedingungen und Kriterien sowie die methodische Herangehensweise der Linienbündelung im Kreis Coesfeld dargestellt.</p> <p>Die Thematik der Linienbündelung für den Kreis Coesfeld wird unter den gesetzten Rahmenbedingungen und Kriterien in einem Linienbündelungskonzept ergänzend zum Nahverkehrsplan behandelt. Die genannten Aspekte werden in diesem Zusammenhang vom Kreis Coesfeld zur Kenntnis genommen, im Bearbeitungsprozess berücksichtigt und außerhalb des Nahverkehrsplans entschieden.</p> <p>Im Teilbaustein III, Kapitel 12, wird der 2. Absatz wie folgt ergänzt:</p> <p>„Die Linienbündelung wird unter den gesetzten Rahmenbedingungen und Kriterien in einem Linienbündelungskonzept ergänzend zum Nahverkehrsplan konkretisiert. <u>Im Bearbeitungsprozess werden die Anregungen der Verkehrsunternehmen berücksichtigt und außerhalb des Nahverkehrsplans entschieden.</u>“</p>	<p>-</p> <p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p>ternehmen weitergegeben würden. Wir weisen darauf hin, dass wir bereits mit Ihnen in Gesprächen stehen, um über Verfahrensweisen den ÖPNV im Münsterland günstiger zu organisieren. Es ist unser Ziel, das derzeitige Angebot zu erhalten und die Wertschöpfung im Münsterland zu belassen.</p>		
<p><b>Verkehrsbetrieb Schäpers GmbH &amp; Co. KG:</b></p> <p>Der Verkehrsbetrieb Wilhelm Schäpers GmbH &amp; Co. KG möchte gerne folgende Stellungnahme abgeben:</p> <p><u>Teilbausteine I und II (Bestandsanalyse; ÖPNV-Entwicklungskonzept)</u></p> <p>Hierzu können wir keine Anmerkungen machen.</p> <p><u>Teilbaustein III (Linienbündelung)</u></p> <p>Die Bildung von Linienbündeln und eine EU-weite Ausschreibung der Bündel ist definitiv nicht die wirtschaftlichste Lösung für das derzeitige Verkehrsangebot sowohl im Münsterland als auch im Kreis Coesfeld. Die Linienbündelung erfordert einen zusätzlichen Einsatz von mehr als 10% Fahrzeugen in unserer Region. Darüber hinaus entstehen in der Verwaltung, beim Aufgabenträger, also beim Kreis Coesfeld, zusätzliche Aufwendungen für Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibungen, für die Vergabe, für die Qualitätskontrolle und Organisation. Aus wirtschaftlicher Sicht ist zu ergänzen, dass eine Zerlegung des RVM-Liniennetzes in erheblichem Umfang Landeszuwendungen gem. §45aPBefG gefährden könnten. Gerade die privaten Verkehrsunternehmen haben die Sorge, dass wirtschaftliche Einsparungen direkt an die Verkehrsunter-</p>	<p>-</p> <p>Im Teilbaustein III des NVP werden lediglich die Rahmenbedingungen und Kriterien sowie die methodische Herangehensweise der Linienbündelung im Kreis Coesfeld dargestellt.</p> <p>Die Thematik der Linienbündelung für den Kreis Coesfeld wird unter den gesetzten Rahmenbedingungen und Kriterien in einem Linienbündelungskonzept ergänzend zum Nahverkehrsplan behandelt. Die genannten Aspekte werden in diesem Zusammenhang vom Kreis Coesfeld zur Kenntnis genommen, im Bearbeitungsprozess berücksichtigt und außerhalb des Nahverkehrsplans entschieden.</p> <p>Im Teilbaustein III, Kapitel 12, wird der 2. Absatz wie folgt ergänzt:</p> <p>„Die Linienbündelung wird unter den gesetzten Rahmenbedingungen und Kriterien in einem Linienbündelungskonzept ergänzend zum Nahverkehrsplan konkretisiert. <u>Im Bearbeitungsprozess werden die Anregungen der Verkehrsunternehmen berücksichtigt und außerhalb des Nahverkehrsplans entschieden.</u>“</p>	<p>-</p> <p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p>ternehmen weitergegeben würden. Wir weisen darauf hin, dass wir bereits mit Ihnen in Gesprächen stehen, um über Verfahrensweisen den ÖPNV im Münsterland günstiger zu organisieren. Es ist unser Ziel, das derzeitige Angebot zu erhalten und die Wertschöpfung im Münsterland zu belassen.</p>		
<p><b>Walter Althoff GmbH Co.:</b></p> <p>Hiermit legen wir Widerspruch gegen den Abschnitt 12 "Teilbaustein III: Linienbündelung" (S. 167-177) ein. Die Gefahren und Konsequenzen einer Linienbündelung und deren Ausschreibung wurden in einem persönlich geführten Gespräch am 7. März 2005 in Coesfeld mit Herrn Landrat Püning, Herrn Kreisdirektor Gilbeau und Herrn Tranel von den anwesenden Busunternehmen erläutert. Ebenso wurden dort mögliche Alternativen zur Linienbündelung vorgestellt.</p>	<p>Im Teilbaustein III des NVP werden lediglich die Rahmenbedingungen und Kriterien sowie die methodische Herangehensweise der Linienbündelung im Kreis Coesfeld dargestellt.</p> <p>Die Thematik der Linienbündelung für den Kreis Coesfeld wird unter den gesetzten Rahmenbedingungen und Kriterien in einem Linienbündelungskonzept ergänzend zum Nahverkehrsplan behandelt. Die genannten Aspekte werden in diesem Zusammenhang vom Kreis Coesfeld zur Kenntnis genommen, im Bearbeitungsprozess berücksichtigt und außerhalb des Nahverkehrsplans entschieden.</p> <p>Im Teilbaustein III, Kapitel 12, wird der 2. Absatz wie folgt ergänzt:</p> <p>„Die Linienbündelung wird unter den gesetzten Rahmenbedingungen und Kriterien in einem Linienbündelungskonzept ergänzend zum Nahverkehrsplan konkretisiert. <u>Im Bearbeitungsprozess werden die Anregungen der Verkehrsunternehmen berücksichtigt und außerhalb des Nahverkehrsplans entschieden.</u>“</p>	<p>Änderung des NVP</p>
<p><b>Bezirksregierung Münster, Dezernat 58:</b></p> <p>Mit o. g. Schreiben baten Sie mich um Stellungnahme zum Entwurf des 2. Nahverkehrsplanes des Kreises Coesfeld insbesondere zu dem Linienbündelungskonzept für den ÖPNV.</p> <p>Hinsichtlich der von Ihnen speziell erbetenen Rückäu-</p>		

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

Hinweise/Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
<p>Änderung zu der von den Gutachtern empfohlenen Variante „mittlere / große Teilnetze“ habe ich, bezogen auf die Planungstiefe und den Realisierungshorizont des Nahverkehrsplanes, keine Anregungen und Bedenken. Jedoch sind mir bei der Durchsicht des Entwurfs die angesetzten Rahmenbedingungen der ÖPNV-Infrastrukturförderung und einige konkrete ÖPNV-Maßnahmen aufgefallen. Dazu sehe ich folgenden Korrekturbedarf:</p> <p>Die Fördersätze der GVFG-Förderung haben sich mit Erlass des Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NRW vom 22.12.2004 für Maßnahmen, die nach dem 30.06.2004 in die Förderprogramme (GVFG - Bundesprogramm oder ÖPNV - Landesprogramm) neu aufgenommen worden sind (und bis zum 31.12.2004 noch nicht bewilligt sind) oder neu aufgenommen werden, verändert. Hiernach werden nur noch 75 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten für zentrale Omnibusbahnhöfe, Park-and-Ride- bzw. Bike-and-Ride-Anlagen gefördert.</p> <p>Der im Nahverkehrsplanentwurf genannte Fördersatz von 90 % entspricht daher nicht mehr den gegebenen Rahmenbedingungen. Dieses betrifft insbesondere folgende Maßnahmen im Kreis Coesfeld:</p> <p>Lüdinghausen: Haltestellenmodernisierung/-ausbau (18 Haltestellen) in Lüdinghausen und Seppenrade</p> <p>Nordkirchen: Haltestellenmodernisierung/-ausbau (41 Haltestellen)</p> <p>Des weiteren liegt beim Dezernat 58 der Bezirksregierung Münster ein Antrag auf GVFG- Förderung vor, der</p>	<p>Die Anmerkungen werden vom Kreis Coesfeld zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die im Nahverkehrsplan genannten GVFG-Fördersätze betr. der ÖPNV-Infrastruktur (hier Kapitel 11.3. Investitionsplanung) basieren auf Angaben der Kommunen aus dem Zeitraum Februar – März 2004 und sind hier lediglich nachrichtlich aufgenommen.</p> <p>In der Fußnote der Tabellenüberschrift der Tabelle 60 wird der Hinweis ergänzt, dass sich die GVFG-Fördersätze für nach dem 30.06.2004 in die Förderprogramme des Landes NRW aufgenommene Maßnahmen von 90 % auf 75 % reduziert haben.</p> <p>In die Tabelle 60 wird die von der Bezirksregierung Münster genannte Maßnahme der Stadt Olfen unter Berücksichtigung ergänzender Angaben der Stadt</p>	<p>Änderung des NVP</p> <p>Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p>nicht in der Liste aufgeführt ist:</p> <p>Olfen (Stadt):Haltestellen im Stadtgebiet Olfen sowie im Außenbereich 1. BA</p> <p>Das genannte Vorhaben wird ebenfalls nur mit 75 % gefördert.</p> <p>Ich bitte um Berücksichtigung der genannten Punkte bei der Überarbeitung des Nahverkehrsplanentwurfs.</p>	<p>Olfen (hier: Investitionskosten: 100.000 €, Realisierung im Jahr 2006) aufgenommen.</p>	
<p><b>BUND Coesfeld, Kreisgeschäftsstelle:</b></p> <p>Die Kreisvorsitzende des BUND, Frau Sieglinde Beerhorst, hat am 14.02.2005 telefonisch mitgeteilt, dass keine Bedenken und Anregungen vorgetragen werden.</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p><b>Handwerkskammer Münster:</b></p> <p>Wir haben zum o.g. Beteiligungsverfahren keine Anregungen vorzutragen.</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p><b>ÖPNV-Kunde:</b></p> <p>Prüfung, ob bei der Umsetzung der Maßnahme T89 eine Verlängerung der Linie bis zum Bahnhof Holtwick mit Anbindung in Richtung Gronau - Enschede möglich ist.</p>	<p>Die Möglichkeit der Verlängerung der Linie T89 zum Bahnhof Holtwick ist bei Umsetzung der Maßnahme Linie T89 im Rahmen der Angebotsplanung zu prüfen. Die Anregung wird bei Maßnahmenumsetzung an das zuständige Verkehrsunternehmen zur Prüfung weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>

**Anlage 2  
zur Sitzungsvorlage 7-0207**

<b>Hinweise/Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Beschlussvorschlag</b>
<p><b>ÖPNV-Kunde:</b></p> <p>Hinweis, dass bei Umsetzung der Maßnahme T89 eine behindertengerechte Verbindung bis zum Haltepunkt Zentrum Nord (Stadt Münster) sichergestellt sein sollte.</p>	<p>Die Anregung wird bei Maßnahmenumsetzung an die zuständigen Verkehrsunternehmen/Aufgabenträger zur Prüfung weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des NVP</p>