

Kreis Coesfeld

Synopse der Stellungnahmen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens

„3. Nahverkehrsplan für den Kreis Coesfeld“

1. Kreisangehörige Städte und Gemeinden
2. Verkehrsunternehmen
3. Nachbaraufgabenträger
4. Landesbehörde
5. Träger öffentlicher Belange / Sonstige

Hinweise

1. Mit dem Ziel einer besseren Lesbarkeit wurden die eingegangenen Stellungnahmen punktuell um konkrete Bezüge (z. B. Seitenzahlen) ergänzt.
2. Die in der Spalte „Begründung“ erfolgten Anmerkungen dienen ausschließlich der Erläuterung/ Klarstellung.
3. Die in **Fettdruck** ausgewiesenen Verwaltungsvorschläge stellen die beabsichtigten Veränderungen/ Anpassungen im NVP dar.

Der Kreis Coesfeld hat mit Unterstützung der mit der Erstellung des Nahverkehrsplans für den Kreis Coesfeld beauftragten Planungsbüros das Beteiligungsverfahren durchgeführt. Die eingehenden Stellungnahmen wurden gesammelt, im Rahmen einer Synopse aufgenommen und strukturiert. Darüber hinaus wurden Vorschläge zur weiteren Behandlung der Stellungnahmen formuliert und mit dem Kreis Coesfeld abgestimmt. Die abschließende Beurteilung und Entscheidungsfindung liegt beim Kreis Coesfeld.

1 Kreisangehörige Städte und Gemeinden

1.1 Gemeinde Ascheberg

Gemeinde Ascheberg	07.02.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen aus Verwaltung und Politik	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.1.1 Anknüpfend an die früheren Beratungen des Nahverkehrsplans des Kreises Coesfeld im Wirtschaftsförderungsausschuss des Rates der Gemeinde habe ich die Entwurfsfassung der Fortschreibung dort in der letzten Sitzung am 20.11.2018 vorgestellt. Nach einer ausgiebigen Diskussion zeigte sich der Ausschuss einstimmig unzufrieden darüber, dass die von hier bzw. aus der Politik vorgeschlagenen und beantragten Verbesserungen nur teilweise eine Aufnahme in den Plan gefunden haben.	-
1.1.2 Auch wenn sich in der Entwurfsfassung der Fortschreibung Prüfaufträge zur Angebotsausweitung und Verlängerung auf der Regionalbuslinie T54 (Lüdinghausen – Ascheberg – Drensteinfurt Bf.) sowie zur Verbesserung der Anbindung von Herbern an Werne auf der Taxibus-Linie T55 wiederfinden und die geforderte Verbesserung auf der Linie 512 (Herbern – Ascheberg – Lüdinghausen) bereits zum Schuljahresbeginn 2017/18 durch die Euregio Verkehrsgesellschaft GmbH & Co. KG umgesetzt worden ist, bleibt doch festzustellen, dass ein wesentlicher Punkt unberücksichtigt geblieben ist. So ist es – insbesondere für ältere Menschen – unbefriedigend, dass nach wie vor keine direkten Anbindungen der Ortschaften Ascheberg und Herbern an das Ärztezentrum Münster (Ortsteil Hiltrup) bzw. in die Innenstadt Münsters vorgesehen sind. Die Nachfragen nach diesen Verbindungen sind unverändert groß, zumal die Fahrtmöglichkeiten mit den Linien T54 und 341 als Umwege empfunden und deshalb nicht in Anspruch genommen werden. Ich bitte dementsprechend, den Punkt nochmals aufzugreifen und erneut zu prüfen.	• Kenntnisnahme • Das Thema wird in Teil II des NVP behandelt; dieser enthält Vorschläge und Empfehlungen für kleinräumige Verbesserungen der Erschließung und Erreichbarkeit. Unter anderem wird die Einrichtung eines ServiceBusses/ EinkaufsBusses mit Ausrichtung auf die Versorgungseinrichtungen und Fachärzte in Münster erläutert. • Hinweis: Der Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) nimmt sich federführend mit weiteren handelnden Akteuren des bedeutenden Themas „Mobilität im ländlichen Raum“ an und möchte das Münsterland zum „Reallabor Mobiles Münsterland“ machen. Im Rahmen des aktuell laufenden Projektes „Mobiles Münsterland“ sollen erste Modellprojekte hierfür ausgearbeitet werden.

1.2 Stadt Billerbeck

Stadt Billerbeck	15.01.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen aus Verwaltung und Politik	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.2.1 Aus Sicht der Stadt Billerbeck bestehen gegen die Fortschreibung des 2. Nahverkehrsplanes (Entwurf 3. Nahverkehrsplans) keine grundsätzlichen Bedenken.	• Kenntnisnahme
1.2.2 Allerdings ist es aus Sicht der Stadt Billerbeck unerlässlich, die geänderten Schülerströme im Blick zu halten. So wird zur Zeit festgestellt, dass aufgrund des 2018 eingerichteten Teilstandes der Anne-Frank-Gesamtschule Havixbeck-Billerbeck in Billerbeck eine Nachfrage von Schülern aus den Städten und Gemeinden aus Umland wie Coesfeld, Rosendahl, Dülmen-Rorup sowie Nottuln gegeben ist. Hierzu wird es zukünftig unerlässlich sein die Linien 589 Rosendahl, 565 Dülmen, T67 Nottuln auf die sich abzeichnenden Bedarfe der Schülerbeförderung anzupassen. Gleiches gilt für den Pendelverkehr zwischen den beiden Schulstandorten in Havixbeck und Billerbeck über die Linie 563.	• Kenntnisnahme • Die Planung schulorientierter Linien erfolgt zwischen dem Schulträger mit dem zuständigen Aufgabenträger, der sich schließlich betreffend der Umsetzung von Änderungen mit dem Verkehrsunternehmen abstimmt. • Hinweis: Der Aufgabenträger Kreis Coesfeld beurteilt die heutige Situation als angemessen. • Grundsätzlich ist bei Anpassungen im Schulverkehr zu berücksichtigen, dass dies nicht zulasten der Anbindungen anderer Orte und Verkehrsströme geschieht.
1.2.3 Diese Entwicklung hängt natürlich mit einem geänderten Schulwahlverhalten der Eltern, hin zum integrierten Schulsystem der Gesamtschule zusammen. Dieses Schulangebot wird zur Zeit im Kreis Coesfeld lediglich in Havixbeck, Billerbeck und Olfen angeboten. Dieser Entwicklung ist ausreichend Rechnung zu tragen und die vorbeschriebenen Linienverbindungen entsprechend anzupassen. Ein Konkurrenzangebot in Form von freigestellten Schülerverkehren macht aus Sicht der Stadt Billerbeck keinen Sinn zumal auch heute die öffentlichen Linien zu 80 % durch den Ausbildungsverkehr nachgefragt werden.	• Kenntnisnahme

1.3 Stadt Coesfeld

Stadt Coesfeld	06.02.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen aus Verwaltung und Politik	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.3.1 Der Rat der Stadt Coesfeld regt an, alle Linien des Ortslinienverkehrs Coesfeld (672 - 679) hinsichtlich der Endlaufzeit zu harmonisieren, damit in Zukunft eine Zusammenfassung in einem Linienbündel möglich ist.	• Kenntnisnahme
Im Übrigen stimmt der Rat dem Entwurf des 3. Nahverkehrsplanes für den Kreis Coesfeld unter Berücksichtigung der nachfolgenden Ergänzungen zu:	-
1.3.2 Die Strecke Coesfeld / Dülmen wird werktags halbstündlich in der Zeit von 5 - 7 Uhr und 20 - 24 Uhr halbstündlich und sonntags von 8 - 10 Uhr und bis 22 Uhr angeboten.	• Kenntnisnahme • Das Angebot im Korridor Coesfeld - Dülmen entspricht aktuell in einigen Zeitfenstern von Montag bis Freitag nicht den im Anforderungsprofil in Kapitel 6.3.5 definierten Bedienungsstandards. Maßnahme ML-I.c beinhaltet einen Ausbau des Fahrtenangebotes entlang der Achse Dülmen – Coesfeld auf der Linie 580 zur vollständigen Erfüllung der im Anforderungsprofil definierten Standards (in Kombination SPNV – Bus). • Hinweis: Der NWL hat für die Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans 2017 des Landes NRW die SPNV-Infrastrukturertüchtigung für einen Halbstundentakt zwischen Lünen und Coesfeld angemeldet.
1.3.3 Die Anregungen aus dem Dorf-Innen-Entwicklungs-Konzept DIEK-Projekt - Mobilität im ländlichen Raum - sollen in den Nahverkehrsplan einfließen.	• Kenntnisnahme • Hinweis: Der Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) nimmt sich federführend mit weiteren handelnden Akteuren des bedeutenden Themas „Mobilität im ländlichen Raum“ an und möchte das Münsterland zum „Reallabor Mobiles Münsterland“ machen. Im Rahmen des aktuell laufenden Projek-

	tes „Mobiles Münsterland“ sollen erste Modellprojekte hierfür ausgearbeitet werden.
--	---

1.4 Stadt Dülmen

Stadt Dülmen	07.01.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen aus Verwaltung und Politik	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.4.1 Die Stadt Dülmen erklärt sich mit den vorgeschlagenen Maßnahmen im 3. Nahverkehrsplan des Kreises Coesfeld, soweit die Stadt Dülmen betroffen ist, einverstanden.	• Kenntnisnahme
1.4.2 Insbesondere werden die Maßnahmen zur Linie 580 zum Ausbau des Fahrplanangebotes entlang der Achse Coesfeld – Dülmen und zur Linie T65 zur Ausweitung des Fahrplanangebotes in der Relation Nottuln – Dülmen außerhalb des Schienekorridors begrüßt. Darüber hinaus sind die Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs in Dülmen der Linie 552 und die strukturellen Anpassungen der Linie 580 Coesfeld – Dülmen wegen des Neubaus der B 67n und damit verbundenen Verlegung der Schnellbuslinie S75 von großer Bedeutung.	• Kenntnisnahme
1.4.3 Als ergänzendes Mobilitätsangebot hat der Bürgerbus Merfeld und Hausdülmen seinen Dienst am 08.10.2018 aufgenommen und verbessert damit die Anbindung der beiden Ortsteile und des Bahnhofs an Dülmen-Mitte.	• Berücksichtigung • Der Hinweis wird aufgenommen, der NVP wird in Teil A, Kapitel 9.2.3 sowie in Teil B, Kapitel 12.2, Steckbrief Stadt Dülmen entsprechend aktualisiert.
1.4.4 Weiterhin befindet sich der vorgeschlagene Umbau des Bahnhofs Dülmen in der Planung und soll bis 2022 fertiggestellt werden.	• Berücksichtigung • Der Hinweis wird im Prüfauftrag PI-VII in Teil A, Kapitel 9.3.2 entsprechend ergänzt.
1.4.5 Hinsichtlich der Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV bis zum Jahr 2022 gibt der Nahverkehrsplan für die Straßenbaulastträger wertvolle Kriterien zur Prioritätenbildung für den barrierefreien Haltestellenausbau und eines möglichen Verzichts vor.	• Kenntnisnahme

1.4.6 Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die vorgesehenen Maßnahmen des 3. Nahverkehrsplans in den nächsten Jahren den ÖPNV in Dülmen wesentlich verbessern werden.	• Kenntnisnahme
1.4.7 Die Stellungnahme der Verwaltung wird den politischen Gremien am 14.03.2019 zur Kenntnis gegeben, so dass Anregungen seitens der Politik noch erfolgen könnten.	• Kenntnisnahme

1.5 Gemeinde Havixbeck

Gemeinde Havixbeck	10.01.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen aus Verwaltung und Politik	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.5.1 Bereits in den Regionalkonferenzen am 1.12.2016 und 12.7.2017 zur Neuauflage des Nahverkehrsplans hat sich die Gemeinde Havixbeck an den Erörterungen zu den neuen Planungen beteiligt und ihre örtlichen Belange und Veränderungswünsche für den Öffentlichen Personennahverkehr eingebracht.	• Kenntnisnahme
1.5.2 Ihre Bitte um Stellungnahme zu dem Entwurf ging der Gemeinde Havixbeck so kurz vor der letzten Sitzungsfolge der politischen Gremien zu, dass eine Beteiligung der Gremien im Jahr 2018 nicht mehr möglich war. Daher hat die Verwaltung um eine Fristverlängerung im Beteiligungsprozess gebeten, damit der Entwurf zum 3. NVP in der ersten Sitzungsfolge 2019 zur politischen Beratung vorgelegt werden kann.	• Kenntnisnahme
1.5.3 In einem persönlichen Gespräch mit Frau Böse und Frau Böcker aus dem Fachbereich II der Verwaltung in Havixbeck haben Sie und Herr Bandt erläutert, dass eine Verlängerung der Anhörung nicht möglich sei, weil aus Fristgründen zu anstehenden Vergabeverfahren im ÖPNV der NVP in der ersten Sitzungsfolge vom Kreistag zu beschließen sei. Sie haben aber auch darauf hingewiesen, dass der NVP den Rahmen für einen sich stetig dynamisch entwickelnden Öffentlichen Personennahverkehr setzt, in dem weiterhin Anpassungen unterjährig möglich sind. Erfreulicherweise wurden für das neue Linienbündel COE 4 bereits schon jetzt die in den Regionalkonferenzen vorgetragenen Anpassungswünsche für Havixbeck zum Teil aufgenommen. Die endgültige Genehmigung der Bezirksregierung steht noch aus, weil die hierzu erforderlichen Anhörungen derzeit noch erfolgen. In das neue Linienbündel COE 4 soll die Anbindung der Burg Hülshoff eingeplant werden, zugleich wird mit einer Verringe-	• Kenntnisnahme

rung von Haltepunkten für den Regionalbus R64 die Verlässlichkeit der rechtzeitigen Andienung an den Bahnhof in Havixbeck erreicht.	
1.5.4 Auch ist eine neue Haltestelle Hangwerfeld zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Linie R64 eingeplant und der Schulbus 564 wird optimiert, denn dieser fährt zurzeit ähnliche Strecken, wie der R64.	• Kenntnisnahme
1.5.5 Für alle noch weiteren anstehenden Umsetzungsmaßnahmen im NVP bittet die Gemeinde Havixbeck um die Beachtung der wachsenden innerschulischen Pendelverkehre zwischen Havixbeck und Billerbeck, welche sich aus dem neuen Standort der Havixbecker Anne-Frank- Gesamtschule in Billerbeck ergeben. Eine Anpassung und Optimierung der bestehenden Verbindungen zwischen den beiden Kommunen sind denkbar.	• Kenntnisnahme • Die Planung schulorientierter Linien erfolgt zwischen dem Schulträger mit dem zuständigen Aufgabenträger, der sich schließlich betreffend der Umsetzung von Änderungen mit dem Verkehrsunternehmen abstimmt. • Hinweis: Der Aufgabenträger Kreis Coesfeld beurteilt die heutige Situation als angemessen. • Grundsätzlich ist bei Anpassungen im Schulverkehr zu berücksichtigen, dass dies nicht zulasten der Anbindungen anderer Orte und Verkehrsströme geschieht.
1.5.6 Weiterhin ist die Optimierung des Nachtbusverkehrs erforderlich, der z. B. stärker auf einen Wechsel/ Umstieg in ein anderes Fahrzeug setzen könnte. Als Beispiel sei der Umstieg der Fahrgäste aus Stadtlohn in die Baumberge-Bahn am Schulzentrum Coesfeld genannt, um nach Münster zu gelangen. Damit entfällt die Weiterfahrt mit dem Bus nach Münster. Fahrgäste aus Billerbeck und Havixbeck können ebenso bis spät in den Abend hinein die Baumberge-Bahn in Richtung Münster nutzen. Ein späterer Beginn der Fahrten, und zwar erst zur Abendzeit Richtung Münster ist ebenso denkbar, denn am Nachmittag werden die Busse schwach genutzt, wie aus der letzten Fahrgastzählung zu erkennen ist. In diesem Zusammenhang regt die Gemeinde Havixbeck eine Konferenz der an den Nachtbussen beteiligten Kommunen und Kreise zur Erörterung von Optimierungen an.	• Kenntnisnahme • Die Anregung übersteigt die Tiefenschärfe des NVP als Rahmenplan. Sie bietet jedoch interessante Hinweise, die an die betroffenen Kommunen, die weiteren Münsterlandkreise und den ZVM Bus zur Prüfung außerhalb des NVP weitergegeben werden.

1.5.7 Sollten kleinräumige Anbindungen vom ZVM zukünftig aufgegriffen werden, bittet Havixbeck um Überprüfung der Verbesserung der Anbindung von Ortsrandlagen, und zwar besonders im Hinblick auf die Weiterentwicklung flexibler, bedarfsgesteuerter Mobilitätsangebote zur Erschließung der Zwischenräume außerhalb der ÖPNV-Korridore. Dazu sollten auch die Verknüpfung verschiedener Systeme, wie Rad- und PKW-Ausleihe an bestimmten Haltepunkten gehören.	• Kenntnisnahme • Die innerörtliche Feinerschließung der Kommunen ist nicht direkt Thema des regionalen NVP. • Jedoch wird das Thema in Teil II des NVP behandelt; dieser enthält Vorschläge und Empfehlungen für kleinräumige Verbesserungen der Erschließung und Erreichbarkeit. • Hinweis: Der Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) nimmt sich federführend mit weiteren handelnden Akteuren des bedeutenden Themas „Mobilität im ländlichen Raum“ an und möchte das Münsterland zum „Reallabor Mobiles Münsterland“ machen. Im Rahmen des aktuell laufenden Projektes „Mobiles Münsterland“ sollen erste Modellprojekte hierfür ausgearbeitet werden.
1.5.8 Ebenso sind unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung altersgerechte ÖPNV-Strukturen weiter zu entwickeln.	• Kenntnisnahme • Der NVP greift an verschiedenen Stellen die demografischen Entwicklungen im Kreis Coesfeld sowie im gesamten Münsterland auf. So werden in Kapitel 5 des NVP Zielsetzungen und Leitsätze zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ im Kreis Coesfeld definiert. Ergänzend werden im Anforderungsprofil in Kapitel 6 u. a. Anforderungen an die Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen, die Fahrgastinformation sowie Anforderungen an das Fahrpersonal zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen festgeschrieben. • Darüber hinaus vgl. Hinweis unter Punkt 1.5.7.
1.5.9 Im Rahmen des Schüler*innenverkehrs möchte ich erneut eine Bitte formulieren, die schon mehrfach dem ZVM vorgetragen wurde. Seit dem Schuljahr 2018/2019 erhalten die Havixbe-	• Kenntnisnahme

cker Schüler*innen eine Fahrkarte, die sie ausschließlich und nur dazu berechtigt, die Fahrt in einem bestimmten Schulbus gem. § 43 Personenbeförderungsgesetz (Sonderformen des Linienverkehrs) anzutreten. Die Gemeinde Havixbeck hat den Wechsel aus dem Schülerfreistellungsverkehr, der zuvor auch keine flexible Liniennutzung ermöglichte, in den ÖPNV grundsätzlich unterstützt.

Leider dürfen die Schüler*innen andere Linien des ÖPNV weiterhin nicht nutzen, obwohl ein regelmäßiger Bedarf besteht, und zwar wenn individuelle Unterrichtspläne z. B. in der Oberstufe der Gesamtschule nicht immer auf die Schulbusse exakt abgestimmt werden können oder Unterricht ausfällt, was zu späteren Anfahrten oder früheren Abfahrten der Schüler*innen führt, in diesem Fall aber der Schulbus nicht mehr zur Verfügung steht.

Dies führt dazu, dass die Schüler*innen von ihren Eltern mit PKW gebracht oder insbesondere abgeholt werden. Diese Situation ist täglich an der Schule zu beobachten und führt unter anderem deswegen zu turbulenten Verkehrssituationen.

Ebenso warten die Schüler*innen in der Schule bis der Schulbus zur Abfahrt bereit steht.

Dies entspricht nicht einem modernen Schulkonzept, erst recht nicht einem modernen Konzept im ÖPNV und auch nicht einer Nachhaltigkeit im Sinne eines Klimaschutzes.

Daher lautet meine Bitte, das Angebot einer flexiblen kostenreduzierten Fahrkarte, ähnlich dem FunTicket, und zwar vor 14.00 Uhr einzurichten, mit der die Schüler*innen ihre Schulfahrten flexibel auf allen Linien des ÖPNV durchführen können.

Besser aber wäre für die neu gestalteten Schüler*innenverkehre in Havixbeck und Umgebung eine Genehmigung der Bezirksregierung Münster im Sinne des § 42 PBefG (Linienverkehr) gewesen, was leider nicht erfolgte. In diesem Falle hätten die maßgeblichen Busse für alle Fahrgäste und nicht nur ausschließlich für Schüler*innen bereit gestanden und die Schüler*innen verfügten über Fahrkarten, welche die Nutzung aller anderen ÖPNV-Linien eröffnen würde.

Eine Genehmigung der Buslinien in diesem Sinne bildet ein modernes Konzept ab, wie es ja auch im Nahverkehrsplan beabsichtigt ist. Im Hinblick auf die wachsenden Schüler*innenzahlen im Pendelverkehr

zwischen Havixbeck und Billerbeck, wie oben erwähnt, ist eine flexiblere Regelung in diesem Sinne ebenso wünschenswert, daher bitte ich um Prüfung der Umsetzung meiner Vorschläge.	
1.5.10 Die Gemeinde Havixbeck ist Teilnehmerin des Vorhabens "Mobiles Münsterland" im Rahmen der Landesförderung mit dem Titel „Modellregion Mobilität“ und steht für zukünftige Schritte in der Modernisierung des ÖPNV bereit und wird sich gerne aktiv in Abstimmprozessen beteiligen.	• Kenntnisnahme

1.6 Stadt Lüdinghausen

Stadt Lüdinghausen	11.01.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen aus Verwaltung und Politik	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.6.1 Der Entwurf des 3. Nahverkehrsplans für den Kreis Coesfeld wird zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, die aus der Beratung des Tagesordnungspunktes hervorgehenden Anregungen oder Änderungswünsche im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens gem. § 9 ÖPNVG dem ZVM Fachbereich Bus mitzuteilen.	• Kenntnisnahme
1.6.2 Ausschussvorsitzender Suttrup begrüßt Herrn Tranel vom Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland – Fachbereich Bus (ZVM Bus). Herr Tranel stellt die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreises Coesfeld vor und beantwortet die Fragen der Ausschussmitglieder.	• Kenntnisnahme
1.6.3 Ausschussvorsitzender Suttrup fragt nach der Deckungsquote für Münster. Herr Tranel erklärt, dass der Modalsplitteranteil auf dem Kreisgebiet bei 6 % (ÖPNV-Nutzung) liegen würde. Der Kreistag verlange eine Erhöhung um 3 %.	• Kenntnisnahme
1.6.4 Stv. Holz fordert im Namen der CDU-Fraktion die bessere Anbindung des Außenbereichs an den ÖPNV. Vorrangiges Ziel sei die Angebotserweiterung gerade auch für "ältere Menschen.	• Kenntnisnahme • Die innerörtliche Feinerschließung der Kommunen ist nicht direkt Thema des regionalen NVP. • Jedoch wird das Thema in Teil II des NVP behandelt; dieser enthält Vorschläge und Empfehlungen für kleinräumige Verbesserungen der Erschließung und Erreichbarkeit. • Hinweis: Der Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) nimmt sich federführend mit weiteren handelnden Akteuren des bedeutenden Themas „Mobilität im ländlichen Raum“ an und möchte das Münsterland zum „Reallabor Mobiles Münsterland“ machen. Im

	Rahmen des aktuell laufenden Projektes „Mobiles Münsterland“ sollen erste Modellprojekte hierfür ausgearbeitet werden.
1.6.5 Darüber hinaus solle zur Verbesserung des ÖPNV im Südkreis eine durchgängige Verbindung zwischen Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen – Haltern am See und damit einhergehend die Verknüpfung des ÖPNV aus dem Kreis Coesfeld mit den Bahnhöfen Drensteinfurt, Ascheberg, Lüdinghausen und Haltern am See geschaffen werden. Diese Linie habe es bereits vor Jahren gegeben, so dass man sie wieder aktivieren könnte.	• Ein entsprechender Prüfauftrag ist im NVP enthalten (vgl. Kapitel 9.2.2, PL-I).
1.6.6 Stv. Holz hebt die Wichtigkeit der durchgängigen Verbindung der Schnellbuslinie Münster – Senden – Lüdinghausen – Datteln und die Verknüpfung mit dem Oberzentrum Münster und dem nördlichen Ruhrgebiet hervor.	• Kenntnisnahme
1.6.7 Notwendig sei die Verknüpfung Bus und Bahn am Bahnhof Lüdinghausen u. a. zur Burg Vischering. Herr Tranel hebt hervor; dass bisher die Kosteneinsparung vorrangiges Ziel gewesen sei. Zurzeit werde intensiv der OnDemand-Verkehr geprüft. Eine Reaktivierung bestehender Bushaltestellen sei nicht das Problem. Kostenintensiv seien das Fahrzeug und das Fahrpersonal. Diskutiert werde auch ein autonomer Shuttle-Verkehr zur Burg Vischering.	• Ein entsprechender Prüfauftrag ist im NVP enthalten (vgl. Kapitel 9.2.2, PL-II).
1.6.8 Zu dem Einwand von Stv. Holz, dass sich die Stadt Münster bisher nicht an den Kosten beteiligt habe, erklärt Herr Tranel, dass die Stadt Münster erkannt habe, dass sie Infrastrukturmaßnahmen vor dem Hintergrund des hohen Verkehrsaufkommens ergreifen müsse.	• Kenntnisnahme
1.6.9 Stv. Spiekermann-Biankertz weist auf das derzeitige Tarifwirrwarr hin und möchte wissen, ob sich dieses durch den Westfalentarif auflösen würde. Herr Tranel erklärt, dass der Übergang zum Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) noch Probleme bereiten und weiterhin an einer Lösung gearbeitet würde.	• Kenntnisnahme

1.6.10 Zu der Frage des Stv. Spiekermann-Biankertz nach der angedachten Echtzeit-Information antwortet Herr Tranel, dass zur Zeit eine verlässliche App entwickelt würde, die den Standort des Busses anzeige. Auch hier werde schnellstmöglich an einer zufriedenstellenden Lösung gearbeitet.	• Kenntnisnahme
1.6.11 Stv. Spiekermann-Biankertz fragt nach dem Einsatz von Bussen mit Wasserstoffantrieb. Herr Tranel erklärt, dass diese zur Zeit zu kostenintensiv im Flächenbetrieb seien und man daher auf Elektromobilität setzen würde.	• Kenntnisnahme
1.6.12 SkB. Kostrzewa-Kock wünscht sich eine moderatere Gestaltung der Fahrpreise und weist auf die geringen Kosten für Fahrkarten in Frankreich hin. Herr Tranel antwortet, dass diese staatlich subventioniert werden würden. Bürgermeister Borgmann weist in diesem Zusammenhang auf die hohen Kosten des ÖPNV und auf die zukünftige Finanzierbarkeit dieses wichtigen Bereiches hin.	• Kenntnisnahme
1.6.13 Stv. Horstmann weist darauf hin, dass das Verkehrsangebot auch auf die Auszubildenden abgestellt werden müsse. Diese seien die Fahrgäste für die Zukunft.	• Kenntnisnahme
1.6.14 Zu der Frage der Stv. Wischnewski, ob durch eine bessere Taktung eine bessere Nutzung erzielt werden könne erklärt Herr Tranel, dass dies der Fall sei. Allerdings würden sich dann auch die Kosten erhöhen.	• Kenntnisnahme

1.7 Gemeinde Nordkirchen

Gemeinde Nordkirchen	20.02.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen aus Verwaltung und Politik	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
Die in der anschließenden Diskussion vorgebrachten Anregungen möchte ich an dieser Stelle als Stellungnahme der Gemeinde Nordkirchen nochmal verschriftlichen mit der Bitte, die angesprochenen Veränderungen Ihrerseits auf Realisierbarkeit zu überprüfen.	-
1.7.1 Fehlende Verbindungen in den Kreis Unna, insbesondere Lünen und Selm wurden bemängelt. Die Gemeinde Nordkirchen bittet insbesondere darum, die Linie T 52 in Richtung Selm daraufhin zu überprüfen, ob eine engere Taktung und damit ein durchgehend besseres Fahrangebot realisierbar ist. Selm ist für unsere Bürger interessant sowohl aufgrund des dortigen Angebotes an Fachärzten als auch als Umsteigepunkt auf die Bahnlinie. Hinsichtlich Anschlusszeiten an den Fahrplan der Deutschen Bundesbahn wird eine zeitliche Optimierung gewünscht. Die Wartezeit von ca. 20 - 25 Minuten wird als zu lang empfunden.	• Kenntnisnahme • Das Angebot entspricht weitgehend den im Anforderungsprofil in Kapitel 6.3.5 definierten Bedienungsstandards. Maßnahme ML-II.3 beinhaltet eine (Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T52 (Selm – Nordkirchen – Südkirchen – Werne) auf Festbedienung und eine Anpassung der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf. Eine weitere Ausweitung des Angebotes entlang der Relation Nordkirchen – Selm im NVP ist aktuell nicht geplant. Im Zuge der Umsetzung der Maßnahme soll zur abschließenden Bewertung jedoch eine Auswertung fahrplanscharfer Nachfragedaten erfolgen. In diesem Zusammenhang sind kleinteilige Anpassungen der Maßnahme möglich.
1.7.2 Für die Linie R53 wurde eine verbesserte Taktung angesprochen, die, auch in der aktuellen Situation mit anstehenden Sanierungsarbeiten an der Bahntrasse, mit den veränderten Bahnzeiten wieder abgestimmt werden sollte. Differenz aktuell hier 7 Minuten mit der Folge, dass Fahrgäste permanent die jeweiligen Anschlüsse verpassen. Die Gemeinde Nordkirchen hat hier zur Attraktivitätssteigerung des Zuges und des Busses vor kurzem eine Finanzierungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn über die Realisierung von 2 Rampen als erleichterten Bahnsteigzugang geschlossen mit einem hohen Eigenanteil der Gemeinde. Diese Maßnahme ist nur dann	• Kenntnisnahme • Die Fahrplanänderung der RB50 ist zeitlich begrenzt aufgrund von Sanierungsarbeiten am Bahndamm. Nach Abschluss der Arbeiten wird der alte Fahrplan wieder eingesetzt.

sinnvoll, wenn die bisher bestehenden optimalen Anschlusszeiten zwischen Bus und Bahn auch wieder hergestellt werden.	
1.7.3 Überprüfung der Tarifstruktur: Die Tarifstruktur ist für Fahrgäste oft nicht nachvollziehbar, weiter entfernt liegende Orte sind oft günstiger zu erreichen als Nahziele. Hier ist aus meiner Sicht eine Systemanpassung an das Tarifsysteem der Ruhrregion erforderlich.	• Kenntnisnahme • Die Tarifoheit liegt in der Zuständigkeit der Partner in der Tarifgemeinschaft Münsterland / Ruhr-Lippe GmbH. Die Anregung wird der Kreis Coesfeld im Rahmen der Mitarbeit bei der Tarifentwicklung einbringen.
1.7.4 Grundsätzlich wollen wir gerne mit Ihnen gemeinsam weiterarbeiten an den begonnenen Überlegungen zu Mobilitätsverbesserungen im ländlichen Raum.	• Kenntnisnahme

1.8 Gemeinde Nottuln

Gemeinde Nottuln	23.01.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen aus Verwaltung und Politik	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.8.1 S 60: • Ausweitung der Relation Nottuln – Münster durch Aufnahme einer weiteren Fahrt Montag – Donnerstag mit letzter Abfahrt ab Münster-Hbf um 21.20 Uhr. • Ausweitung der Relation Nottuln – Münster durch Aufnahme weiterer Fahrten an Freitagen in den Abendstunden bis ca. 24.00 Uhr. • Ausweitung der Relation Nottuln – Münster an Samstagen bis zu einer letzten Abfahrt ab Münster-Hbf um 20.20 Uhr. Begründung: • Für den bekannten umfangreichen Pendlerverkehr in das Oberzentrum Münster wird dadurch die Möglichkeit geschaffen, nicht nur Freizeitangebote dort wahrnehmen zu können, sondern auch Berufstätigen außerhalb der üblichen Kernarbeitszeiten eine Benutzung des ÖPNV von und nach Nottuln zu bieten. Außerdem soll ein am Nachtbus orientiertes, jedoch nicht gleichwertiges Angebot geschaffen werden.	• Kenntnisnahme • Das Angebot entspricht weitgehend den im Anforderungsprofil in Kapitel 6.3.5 definierten Bedienungsstandards. Maßnahme ML-I.b beinhaltet eine Ausweitung des Fahrtenangebotes am Wochenende entlang der Achse Nottuln – Münster auf der Linie R63 zur vollständigen Erfüllung der im Anforderungsprofil definierten Standards. Eine weitere Ausweitung des Angebotes entlang der Achse Münster – Nottuln im NVP ist nicht geplant. • Hinweis: Die im NVP definierten und kreisweit gültigen Bedienungsstandards bilden ein verkehrlich und ökonomisch realistisches Bedienungsangebot für das gesamte Kreisgebiet ab. Die Standards orientieren sich an den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), an den heutigen Strukturen im ÖPNV im Kreis, sowie an den in vergleichbaren Kreisen im NVP hinterlegten Standards. • Sie werden als „Mindeststandards“ für das Bedienungsangebot verstanden und sollen dazu beitragen, das erreichte Angebotsniveau des ÖPNV im Kreis zu halten, zu pflegen und ggf., soweit nennenswerte Fahrgastpotenziale bestehen und eine Finanzierung möglich ist, auch auszubauen.
1.8.2 Verbindung Nottuln – Dülmen: • Aufnahme eines Prüfauftrages zur Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen dem Zentrum der Stadt Dülmen und dem Teilort Nottuln der Gemeinde Nottuln.	• Berücksichtigung • Im NVP wird ein Prüfauftrag zur Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen dem Zentrum der Stadt Dülmen und dem Teilort Nottuln der Gemeinde Nottuln ergänzt.

Begründung: Die vorliegenden Pendlerzahlen (nach Dülmen 518, von Dülmen 650) ergeben einen Bedarf für eine Direktverbindung in Orientierung an den üblichen Arbeitszeiten. Dadurch ist es möglich Wegezeiten, welche durch Umsteigen und die Benutzung des Zugverkehrs entstehen, deutlich zu verringern. Im Übrigen wird den Bürgern dadurch die Möglichkeit eröffnet, schneller und einfacher medizinische Einrichtungen (Krankenhäuser), Verwaltungsstandorte (Straßenverkehrsamt u. a.) etc. zu erreichen.	
--	--

1.9 Stadt Olfen

Stadt Olfen	04.01.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen aus Verwaltung und Politik	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.9.1 Seitens der Stadt Olfen wird die Umsetzung der geplanten Maßnahmen, die die Stadt Olfen betreffen, befürwortet. Insbesondere wird die Verstärkung der Fahrtzeiten der S91 (ML-I.d) sowie die Verkürzung des Linienweges (ML-II. 1) begrüßt.	• Kenntnisnahme
1.9.2 Bei dem Prüfauftrag (PL-I) wäre ein weiterer Haltepunkt auf Olfener Gebiet wünschenswert, um auch den Olfener Bürgern den Zugang zu dieser Linie und damit die Anbindung an die Stadt Haltern am See zu ermöglichen.	• Kenntnisnahme
1.9.3 Bei der Betrachtung der relevanten Arbeitgeber bzw. Gewerbegebiete sollte zudem der in Datteln geplante newPark berücksichtigt werden. Das geplante Industrieareal soll auf ca. 156 ha Fläche ausreichend Platz für große industrielle Investitionsvorhaben bieten und so bis zu 9.000 Arbeitsplätze schaffen.	• Berücksichtigung • Der Hinweis wird aufgenommen. In Kapitel 8.2 wird der Unterpunkt „Gewerbeflächenentwicklung im Kreis Coesfeld bis 2025“ wie folgt ergänzt: „Darüber hinaus wird der geplante newPark in Datteln (direkt an der Stadtgrenze zu Olfen) bei Realisierung voraussichtlich eine gewisse Relevanz entwickeln. Ein Areal von ca. 156 ha Fläche bietet Platz für große industrielle Investitionsvorhaben, es sollen bis zu 9.000 Arbeitsplätze geschaffen werden.“ • Die Planungen zum newPark in Datteln sind bekannt, die zukünftigen Entwicklungen bleiben abzuwarten. Der Aufgabenträger Kreis Coesfeld behält sich vor, die zukünftigen Entwicklungen zu beobachten und ggf. auf sich ändernde Bedarfe zu reagieren. • Hinweis: Sollte sich zukünftig ein Bedarf für Angebotsanpassungen im kreisgrenzüberschreitenden Verkehr ergeben, wird sich der Kreis Coesfeld

	entsprechend dem Gesetzauftrag mit dem Nachbar-Aufgabenträger Kreis Recklinghausen abstimmen. Bei Entscheidungen, die Änderungen des Angebotes auf Linien, die mehrere Aufgabenträger bzw. Städte betreffen, sind grundsätzlich immer alle Beteiligten einzubeziehen. Dies gehört zu den gesetzlichen Grundvoraussetzungen.
1.9.4 Generell ist dem Entwurf des Nahverkehrsplans zu entnehmen, dass eine Ausrichtung der Linien auf die Stadt Münster fokussiert wird. Aus Sicht der Stadt Olfen sollte aber auch die Anbindung an das nördliche Ruhrgebiet, insbesondere Dortmund, Essen und Lünen, verbessert werden.	• Kenntnisnahme • Im Rahmen der Nahverkehrsplanung hat anhand der zur Verfügung stehenden statistischen Daten (u. a. Pendlerverflechtungen, Mobilitätsuntersuchung des Kreises, Schülerdaten) eine Überprüfung der Verflechtungen aller Kommunen im Kreis Coesfeld und in die angrenzenden Räume stattgefunden. • Die verkehrlichen Verflechtungen in Richtung der benannten Ziele sind mit Ausnahme in Richtung der Stadt Dortmund gering ausgeprägt, so dass die finanziellen Aufwendungen für eine Aufwertung des Angebotes in diesen Relationen durch die generierbaren Fahrgeldeinnahmen voraussichtlich nicht aufgefangen werden können. • Zudem entspricht das Angebot weitgehend den im Anforderungsprofil in Kapitel 6.3.5 definierten Bedienungsstandards. Maßnahme ML-II.4 beinhaltet eine (Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T57 (Olfen – Selm, Bf) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf.
1.9.5 Zudem verweise ich auf das Klimaschutzteilkonzept Mobilität, das in der Zwischenzeit für die Stadt Olfen aufgestellt wurde und Vorschläge bzw. Maßnahmen beinhaltet. Das KSTK kann auf der Internetseite der Stadt Olfen heruntergeladen werden.	• Kenntnisnahme

1.10 Gemeinde Rosendahl

Gemeinde Rosendahl	21.11.2018
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen aus Verwaltung und Politik	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.10.1 An dieser Stelle begrüße ich die Planungen für die Gemeinde Rosendahl hinsichtlich der möglichen Maßnahmen eines schrittweisen Ausbaus der Park+Ride-Anlage am Bahnhof Holtwick sowie die Prüfung weiterer möglicher Standorte entlang der RegioBus-Linie R81. Auch die Erwägung der Einrichtung einer einfachen Fahrradleihstation ("Bike-Sharing light") an der Haltestelle Hauptstraße ist positiv zu bewerten. Diese könnte für Beschäftigte und Berufspendler eine alternative Fortbewegungsmöglichkeit sein, ihre Arbeitsstätten im Gewerbegebiet Eichenkamp zu erreichen.	• Kenntnisnahme
1.10.2 Handlungsbedarf besteht aus meiner Sicht zur Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster. Um lange Umsteigezeiten der Berufspendler aus dem Gemeindegebiet zu vermeiden, ist es durch eine akzeptable Taktung erforderlich, die RegioBus-Linie R81 mit der SchnellBus-Linie S70 nach Münster effektiver zu verzahnen.	• Kenntnisnahme • Die Problematik ist bekannt. Beide Linien dienen jedoch im Linienverlauf mehrere Verknüpfungspunkte an und können somit nicht alle möglichen Verknüpfungen fahrplanseitig zufriedenstellend herstellen. Zudem wird die RegioBus-Linie R81 aktuell eigenwirtschaftlich durch WB Westfalen Bus GmbH betrieben. Die Einflussmöglichkeiten des Kreises Coesfeld auf Planungen die Linie betreffend sind somit leider marginal. • Eine Ausweitung des Bedienungsangebotes zur Optimierung der Anschlusssituation ist wünschenswert, vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume aktuell wirtschaftlich jedoch leider nicht darstellbar.
1.10.3 Eine besondere Herausforderung stellt die Sicherstellung der Schülerbeförderung mit der Linie 589 dar. Dabei gilt es, den derzeitigen Haltestellenplan mit den entsprechenden Abfahrzeiten für die Ortsteile	• Kenntnisnahme • Die Planung schulorientierter Linien erfolgt zwischen dem Schulträger mit dem zuständigen Aufgabenträger, der sich schließlich betreffend der Umset-

le Holtwick und Osterwick nicht zu verändern, um die notwendige Erreichbarkeit zur Sekundarschule Legden Rosendahl sicherzustellen. Durch die Verlagerung eines weiteren Schulstandortes der Anne-Frank-Gesamtschule Havixbeck in die Nachbarkommune Billerbeck ist zu befürchten, dass die Stadt Billerbeck eine Änderung der Linie 589 in der Linienführung und in den Abfahrzeiten nur mit dem Ziel verfolgt, Schülerinnen und Schüler aus dem Ortsteil Osterwick zu gewinnen.	zung von Änderungen mit dem Verkehrsunternehmen abstimmt. • Hinweis: Der Aufgabenträger Kreis Coesfeld beurteilt die heutige Situation als angemessen. • Grundsätzlich ist bei Anpassungen im Schulverkehr zu berücksichtigen, dass dies nicht zulasten der Anbindungen anderer Orte und Verkehrsströme geschieht.
1.10.4 Sollten Sekundarschüler aus Osterwick zukünftig nicht mehr in Rosendahl beschult werden, sondern aufgrund der günstigeren Verkehrsverbindung nach Billerbeck abwandern, würde dieses dazu führen, dass ein nicht hinzunehmender Wettlauf um Schüler-/innen einsetzt und die Sekundarschule Legden Rosendahl nicht mehr in ihrem Bestand gesichert ist. Aufgrund des ansteigenden Wettbewerbs in der Schullandschaft der Region – Konkurrenz der umliegenden Realschulen und Gymnasien in Coesfeld und Ahaus – kämpft die Sekundarschule Legden Rosendahl bereits heute gegen rückläufige Anmeldezahlen an. Unabhängig davon wirkt sich eine zeitliche Verschiebung der Linienführung für die Rosendahler Grund- und Sekundarschüler nachteilig aus. Es würde bedeuten, dass sie morgens noch früher das Haus verlassen müssten und nachmittags erst später zu Hause wären. Insbesondere für Grundschulkinder ist das nicht zumutbar.	• Kenntnisnahme • Vgl. unter Punkt 1.10.3
1.10.5 Der öffentliche Personennahverkehr ist für eine Kommune kein Selbstzweck. Er muss ideologiefrei und bedarfsorientiert ausgestaltet werden. Gerade vor dem oben geschilderten Hintergrund bitte ich Sie, dass meine Stellungnahme, insbesondere im Hinblick auf die Schülerbeförderung der Linie 589, in der Fortschreibung des 2. Nahverkehrsplans Berücksichtigung findet.	• Kenntnisnahme

1.11 Gemeinde Senden

Gemeinde Senden	21.01.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen aus Verwaltung und Politik	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
Keine Anmerkungen	• Kenntnisnahme

2 Verkehrsunternehmen

2.1 Hermann Bruns GmbH & Co. KG

Hermann Bruns GmbH & Co. KG	15.01.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
2.1.1 Zum Nahverkehrsplan des Kreises Coesfeld schlägt die Firmen H. Bruns GmbH & Co. KG in Reken folgende Präzisierungen vor, um für Busunternehmen klare und faire Wettbewerbsbedingungen zu definieren:	-
2.1.2 Fahrzeugqualität: „Ab 2021 müssen 80 % der Busflotte eines eingesetzten Busunternehmers der Euronorm V, ab 2026 der Euronorm VI entsprechen.“ Begründung: Es steht zu erwarten, dass an Kraftfahrzeuge aller Art, so auch an Busse, erhöhte Anforderungen in Bezug auf den Emissionsschutz gestellt werden. Für die Umwandlung der Busflotten bedarf es Zeit. Deshalb sollten die Erwartungen der Aufgabenträger für den ÖPNV im Nahverkehrsplan klar definiert und mit einer Zeitachse versehen werden, an die sich alle Beteiligten zu halten haben. Da die Vergabe von Busfahrleistungen an Wettbewerber mit dem wirtschaftlichsten, meist billigsten Angebot erfolgt, geraten diejenigen Unternehmer in einen Wettbewerbsnachteil, die sich bereits jetzt bemühen, überwiegend emissionsarme Busse einzusetzen.	- Kenntnisnahme - Der Kreis Coesfeld setzt sich für eine Verbesserung der ökologischen Standards ein. Umweltbezogene Fahrzeugstandards verändern sich im Zuge neuer technologischer Entwicklungen. Die Verbesserung der Emissionsstandards soll sukzessive erfolgen. Konkrete Vorgaben sind Teil der Qualitätsstandards, die im Rahmen der wettbewerblichen Verfahren um Linienkonzessionen und Öffentliche Dienstleistungsaufträge veröffentlicht werden (vgl. Kapitel 6.3.11, Tabelle 20). - Vertragliche Vereinbarungen um Subunternehmerleistungen sind nicht Gegenstand des NVP.
2.1.3 Tarif: „Es ist von den Verkehrsunternehmen der jeweils gültige Westfalentarif anzuwenden.“ Begründung:	- Berücksichtigung - Im NVP wird Kapitel 6.3.16 (vor der Aufzählung) wie folgt ergänzt: „Von den Verkehrsunternehmen ist der jeweils gültige WestfalenTarif anzuwenden. Das im WestfalenTarif vorge-

In der Vergangenheit haben Busunternehmen sich dadurch versucht einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, indem diese nicht den Verbundtarif der Tarifgemeinschaft Münsterland und des Westfalentarifs anwenden wollten, sondern eine höheren, sogenannten „Haustarif“, der sich an der Höhe der Kosten für den Schülerverkehr bemisst. Dadurch wollten Sie die Eigenwirtschaftlichkeit gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) – das bedeutet keine Zuschüsse – dieser Verkehre herbeiführen, um so den Zuschlag dieser Verkehre zu erzwingen gegenüber denjenigen Wettbewerbern, die den niedrigeren Westfalentarif anwenden, und dadurch auf Zuschussleistungen der Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV angewiesen sind. Ein entsprechendes Klageverfahren im Stadtverkehr Steinfurt ist anhängig. Weitere rechtliche Auseinandersetzungen sind bei künftigen Vergaben zu erwarten. Vor diesem Hintergrund könnte die Formulierung im Entwurf zum Nahverkehrsplan „es gilt der Westfalentarif“ von Verfechtern des „Haustarifes“ vor der Bezirksregierung als Genehmigungsbehörde und gegebenenfalls vor Gericht als nicht verbindlich und nicht eindeutig genug interpretiert werden.	sehene Fahrkartensortiment ist anzubieten.“
2.1.4 Fahrerqualität und Sozialstandards: „Die Busunternehmen haben ihren Mitarbeitern Tariflohn zu zahlen. Das Tariftreugesetz NRW ist zu beachten. Das gilt auch für Subunternehmen; der Auftraggeber hat durch Kontrollen diese Vorgaben zu kontrollieren.“ Begründung: In den bisherigen Formulierungen des NVPs befinden sich Anforderungen an das Fahrpersonal aber keine Sozialstandards. So eröffnet sich die Möglichkeit, tarifzahlende Unternehmen durch Tariffucht und Lohndumping im Wettbewerb zu unterbieten. Bereits jetzt zeigen sich Tendenzen zur Prekarisierung des Fahrpersonals; das wird in Zukunft dazu führen, dass immer schwieriger Fahrer angeworben werden können. Es werden dann Busse stehen bleiben.	- Kenntnisnahme - In Kapitel 6.3.12 definiert der NVP des Kreises Coesfeld in Tabelle 22 Anforderungen an das Verkehrsunternehmen, u. a. wird festgelegt, dass „die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge zu erfolgen (§ 8 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG NRW) hat“. In NRW sind dies der NWO sowie der TVöD (Tarifvertragsparteien: Verband nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen e. V. (NWO) und ver.di, Landesbezirk Nordrhein-Westfalen).

2.2 Bernhard Buckting GmbH & Co. KG, Busreisen

Bernhard Buckting GmbH & Co. KG	15.01.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
2.2.1 Zum Nahverkehrsplan des Kreises Coesfeld schlagen wir folgende Präzisierungen vor, um für Busunternehmen klare und faire Wettbewerbsbedingungen zu definieren:	-
2.2.2 Fahrzeugqualität: "Ab 2021 müssen 80 % der Busflotte eines eingesetzten Busunternehmers der Euronorm V, ab 2026 der Euronorm VI entsprechen." Es steht zu erwarten, dass an Kraftfahrzeuge aller Art, so auch an Busse, erhöhte Anforderungen in Bezug auf den Emissionsschutz gestellt werden. Für die Umwandlung der Busflotten bedarf es Zeit. Deshalb sollten die Erwartungen der Aufgabenträger für den ÖPNV im Nahverkehrsplan klar definiert und mit einer Zeitachse versehen werden, an die sich alle Beteiligten zu halten haben. Da die Vergabe von Busfahrleistungen an Wettbewerber mit dem wirtschaftlichsten, meist billigsten Angebot erfolgt, geraten diejenigen Unternehmer in einen Wettbewerbsnachteil, die sich bereits jetzt bemühen, überwiegend emissionsarme Busse einzusetzen.	- Kenntnisnahme - Der Kreis Coesfeld setzt sich für eine Verbesserung der ökologischen Standards ein. Umweltbezogene Fahrzeugstandards verändern sich im Zuge neuer technologischer Entwicklungen. Die Verbesserung der Emissionsstandards soll sukzessive erfolgen. Konkrete Vorgaben sind Teil der Qualitätsstandards, die im Rahmen der wettbewerblichen Verfahren um Linienkonzessionen und Öffentliche Dienstleistungsaufträge veröffentlicht werden (vgl. Kapitel 6.3.11, Tabelle 20). - Vertragliche Vereinbarungen um Subunternehmerleistungen sind nicht Gegenstand des NVP.
2.2.3 Tarif: "Es ist von den Verkehrsunternehmen der jeweils gültige Westfalentarif anzuwenden." In der Vergangenheit haben Busunternehmen sich dadurch versucht einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, indem diese nicht den Verbundtarif der Tarifgemeinschaft Münsterland und des Westfalentarifs anwenden wollten, sondern eine höheren, sogenannten "Haustarif", der sich an der Höhe der Kosten für den Schülerverkehr bemisst. Dadurch wollten Sie die Eigenwirtschaftlichkeit gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) – das bedeutet keine Zuschüsse – dieser Verkehre herbeiführen, um so den Zu-	- Berücksichtigung - Im NVP wird Kapitel 6.3.16 (vor der Aufzählung) wie folgt ergänzt: „Von den Verkehrsunternehmen ist der jeweils gültige WestfalenTarif anzuwenden. Das im WestfalenTarif vorgesehene Fahrkartensortiment ist anzubieten.“

schlag dieser Verkehre zu erzwingen gegenüber denjenigen Wettbewerbern, die den niedrigeren Westfalentarif anwenden, und dadurch auf Zuschussleistungen der Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV angewiesen sind. Ein entsprechendes Klageverfahren im Stadtverkehr Steinfurt ist anhängig. Weitere rechtliche Auseinandersetzungen sind bei künftigen Vergaben zu erwarten. Vor diesem Hintergrund könnte die Formulierung im Entwurf zum Nahverkehrsplan "es gilt der Westfalentarif" von Verfechtern des "Haustarifes" vor der Bezirksregierung als Genehmigungsbehörde und gegebenenfalls vor Gericht als nicht verbindlich und nicht eindeutig genug interpretiert werden.	
2.2.4 Fahrerqualität und Sozialstandards: "Die Busunternehmen haben ihren Mitarbeitern Tariflohn zu zahlen. Das Tariftreuegesetz NRW ist zu beachten. Das gilt auch für Subunternehmen; der Auftraggeber hat durch Kontrollen diese Vorgaben zu kontrollieren." • In den bisherigen Formulierungen des NVPs befinden sich Anforderungen an das Fahrpersonal aber keine Sozialstandards. So eröffnet sich die Möglichkeit, tarifzahlende Unternehmen durch Tariffucht und Lohndumping im Wettbewerb zu unterbieten. Bereits jetzt zeigen sich Tendenzen zur Prekarisierung des Fahrpersonals; das wird in Zukunft dazu führen, dass immer schwieriger Fahrer angeworben werden können. Es werden dann Busse stehen bleiben.	• Kenntnisnahme • In Kapitel 6.3.12 definiert der NVP des Kreises Coesfeld in Tabelle 22 Anforderungen an das Verkehrsunternehmen, u. a. wird festgelegt, dass „die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge zu erfolgen (§ 8 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG NRW) hat“. In NRW sind dies der NWO sowie der TVöD (Tarifvertragsparteien: Verband nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen e. V. (NWO) und ver.di, Landesbezirk Nordrhein-Westfalen).

2.3 Euregio Verkehrsgesellschaft GmbH & Co. KG (EVG)

Euregio Verkehrsgesellschaft GmbH & Co. KG (EVG)	14.01.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
2.3.1 Anschlussituation am Verknüpfungspunkt Lüdinhäusen, Busbahnhof (S. 133): Die Abfahrtszeiten der Linie R53 wurden geändert. Die Abfahrtszeit wurde um 4 Minuten nach hinten verlegt, d. h. die R53 fährt zur Minute `32. Somit ist die Verknüpfung der Linien S90 und R53 nicht mehr störungsanfällig, sondern funktioniert sehr gut.	- Berücksichtigung Der NVP wird entsprechend redaktionell aktualisiert. - Hinweis: Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, weshalb in der Regel der Stand zum Stichtag dargestellt wird. Insgesamt lassen sich die für den Nahverkehrsprozess wichtigen Aussagen und Tendenzen ausreichend und belastbar aus den vorliegenden Daten ablesen.
2.3.2 Anschlussituation am Verknüpfungspunkt Capelle Bahnhof (S. 133/ 134): Aufgrund einer Fahrplanänderung durch die Eurobahn sind die Umstiege von der regionalen Buslinie R53 auf die RB50 von und nach Richtung Dortmund nicht mehr möglich. Der Umstieg der R53 auf die RB50 von und nach Richtung Münster ist nach wie vor gewährleistet.	- Kenntnisnahme - Die Fahrplanänderung der RB50 ist zeitlich begrenzt aufgrund von Sanierungsarbeiten am Bahndamm. Nach Abschluss der Arbeiten wird der alte Fahrplan wieder eingesetzt.
Weiterhin schlagen wir folgende Präzisierungen vor, um für Busunternehmen klare und faire Wettbewerbsbedingungen zu definieren:	-
2.3.3 Fahrzeugqualität: „Ab 2021 müssen bei allen neuen Vergaben einschließlich der Direktvergabe 80 % der Busflotte eines eingesetzten Busunternehmers der Euronorm V, ab 2026 der Euronorm VI entsprechen.“ Begründung: Es steht zu erwarten, dass an Kraftfahrzeuge aller Art, so auch an Busse, erhöhte Anforderungen in Bezug auf den Emissionsschutz gestellt	- Kenntnisnahme - Der Kreis Coesfeld setzt sich für eine Verbesserung der ökologischen Standards ein. Umweltbezogene Fahrzeugstandards verändern sich im Zuge neuer technologischer Entwicklungen. Die Verbesserung der Emissionsstandards soll sukzessive erfolgen. Konkrete Vorgaben sind Teil der Qualitätsstandards, die im Rahmen der wettbewerblichen Verfahren um Linienkonzessionen und

werden. Für die Umwandlung der Busflotten bedarf es Zeit. Deshalb sollten die Erwartungen der Aufgabenträger für den ÖPNV im Nahverkehrsplan klar definiert und mit einer Zeitachse versehen werden, an die sich alle Beteiligten zu halten haben. Da die Vergabe von Busfahrleistungen an Wettbewerber mit dem wirtschaftlichsten, meist billigsten Angebot erfolgt, geraten diejenigen Unternehmer in einen Wettbewerbsnachteil, die sich bereits jetzt bemühen, überwiegend emissionsarme Busse einzusetzen.	Öffentliche Dienstleistungsaufträge veröffentlicht werden (vgl. Kapitel 6.3.11, Tabelle 20). • Vertragliche Vereinbarungen um Subunternehmerleistungen sind nicht Gegenstand des NVP.
2.3.4 Tarif: „Es ist von den Verkehrsunternehmen der jeweils gültige Westfalentarif anzuwenden.“ Begründung: • In der Vergangenheit haben Busunternehmen sich dadurch versucht einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, indem diese nicht den Verbundtarif der Tarifgemeinschaft Münsterland und des Westfalentarifs anwenden wollten, sondern eine höheren, sogenannten „Haustarif“, der sich an der Höhe der Kosten für den Schülerverkehr bemisst. Dadurch wollten sie die Eigenwirtschaftlichkeit gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) – das bedeutet keine Zuschüsse – dieser Verkehre herbeiführen, um so den Zuschlag dieser Verkehre zu erzwingen gegenüber denjenigen Wettbewerbern, die den niedrigeren Westfalentarif anwenden, und dadurch auf Zuschussleistungen der Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV angewiesen sind. Ein entsprechendes Klageverfahren im Stadtverkehr Steinfurt ist anhängig. Weitere rechtliche Auseinandersetzungen sind bei künftigen Vergaben zu erwarten. Vor diesem Hintergrund könnte die Formulierung im Entwurf zum Nahverkehrsplan „es gilt der Westfalentarif“ von Verfechtern des „Haustarifes“ vor der Bezirksregierung als Genehmigungsbehörde und gegebenenfalls vor Gericht als nicht verbindlich und nicht eindeutig genug interpretiert werden.	• Berücksichtigung • Im NVP wird Kapitel 6.3.16 (vor der Aufzählung) wie folgt ergänzt: „Von den Verkehrsunternehmen ist der jeweils gültige WestfalenTarif anzuwenden.“ Das im WestfalenTarif vorgesehene Fahrkartensortiment ist anzubieten.“
2.3.5 Fahrerqualität und Sozialstandards: „Die Busunternehmen haben ihren Mitarbeitern	• Kenntnisnahme • In Kapitel 6.3.12 definiert der NVP des Kreises Coesfeld in Tabelle 22 Anforde-

Tariflohn zu zahlen. Das Tariftreuegesetz NRW ist zu beachten. Das gilt auch für Subunternehmen; der Auftraggeber hat durch Kontrollen diese Vorgaben zu kontrollieren.“ Begründung: • In den bisherigen Formulierungen des NVPs befinden sich Anforderungen an das Fahrpersonal aber keine Sozialstandards. So eröffnet sich die Möglichkeit, tarifzahlende Unternehmen durch Tariffucht und Lohndumping im Wettbewerb zu unterbieten. Bereits jetzt zeigen sich Tendenzen zur Prekarisierung des Fahrpersonals; das wird in Zukunft dazu führen, dass immer schwieriger Fahrer angeworben werden können. Es werden dann Busse stehen bleiben.	rungen an das Verkehrsunternehmen, u. a. wird festgelegt, dass „die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge zu erfolgen (§ 8 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG NRW) hat“. In NRW sind dies der NWO sowie der TVöD (Tarifvertragsparteien: Verband nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen e. V. (NWO) und ver.di, Landesbezirk Nordrhein-Westfalen).
---	---

2.4 Stadtwerke Münster GmbH

Stadtwerke Münster GmbH	04.01.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
2.4.1 Vielen Dank für ihr Schreiben vom 30.10. in dem Sie uns um Stellungnahme zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans des Kreises Coesfeld bitten. Durch unsere Teilnahme an den Regionalkonferenzen, die im Vorlauf zur Abstimmung des NVP mit den angrenzenden Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen durchgeführt wurden, hatten wir bereits Gelegenheit, uns inhaltlich in den Nahverkehrsplan einzubringen. Wie gewünscht bezieht sich unsere Stellungnahme daher überwiegend auf redaktionelle Anregungen bzw. Änderungen:	• Kenntnisnahme
2.4.2 Auf Seite 22, letzter Absatz 1 wird festgestellt, dass die Stadt Münster das mit Abstand bedeutendste Ziel für Berufspendler außerhalb des Kreisgebietes ist. Von insgesamt 71.900 Auspendlern haben 21.500 das Oberzentrum Münster als Ziel. Eine ähnliche Konzentration ist für den Einkaufs- und Freizeitverkehr festzustellen. Insgesamt kann aufgrund der bestehenden Bahnverbindungen und -anschlüsse die Anbindung an das Oberzentrum Münster aus dem Kreis Coesfeld positiv bewertet werden. Die unter 7.2.1 aufgeführten Defizite bezüglich des Bedienungsangebotes auf den Achsen können von uns mit getragen werden. Dies gilt insbesondere für die Schnellbusachsen im Hinblick auf die Ladenöffnungszeiten und die Bedienung am Wochenende (Seite 100).	• Kenntnisnahme
2.4.3 Im Hinblick auf die weiter zunehmende Bedeutung des Stadt-/ Umlandverkehrs sollten, mit der Zielsetzung die Takte auf den Hauptachsen zu verdichten und abzustimmen, weitere Kooperationen Stadt-/ Regionalverkehr (R63/R64) – analog der zum 29.04 startenden Kooperation Linie 7/R72/R73 (20' Takt bis Altenberge) – geprüft werden.	• Kenntnisnahme • Sollten sich aus Diskussionen vor Ort weitere konkrete Bedarfe im Übergangsbereich zur Stadt Münster ergeben, wird der Kreis Coesfeld zu gegebener Zeit auf die Stadt Münster zukommen. Bilaterale Abstimmungsgespräche zwischen allen Beteiligten erfolgen dann ggf. nach Beschlussfassung des NVP.

2.4.4 Die Thematisierung der Verspätungsanfälligkeit der Linie S60, S75 sowie S90/92 im Stadtgebiet Münster durch das hohe Verkehrsaufkommen sowie Behinderung durch Baustellen (Seite 137) begrüßen wir ausdrücklich und unterstützen den auf Seite 219 geforderten Prüfauftrag zur Beschleunigung.	• Kenntnisnahme
2.4.5 Abschließend noch einige grundsätzliche Anmerkungen: Die Stadtwerke Münster GmbH hat großes Interesse an einem weiteren signifikanten Ausbau der ÖPNV-Achsen nach Münster. Neben dem langfristigen Ziel einer S-Bahn Münsterland betrifft dies vor allem die Beschleunigung und Taktverdichtung auf den Schnellbusachsen sowie den Regiobus-Achsen. Letzteres in Kooperation mit den Stadtwerken. Voraussetzung ist hier ein lückenloses Funktionieren des in Münster außerordentlich beliebten eTickets. Anhand der Pilotlinie Schnellbus S90 soll ein völlig neuartiger Ansatz von beschleunigten Expressbussen mit lokalen On-Demand-Shuttlediensten getestet werden.	• Kenntnisnahme
2.4.6 Zur Flankierung des ÖPNV-Angebotes muss auch ein kundenorientiertes innovatives Tarif- und Vertriebssystem kommen. ETicket und Smartphone-Ticket sind hierzu die Stichworte. Eine sehr kundenorientierte Tarifreform im Bereich des wichtigen JobTickets konnte in den letzten Monaten voran gebracht werden und steht vor der politischen Abstimmung und betrieblichen Umsetzung innerhalb des Jahres 2019. Hiermit würden auch Impulse für die Neuordnung des Privatabos im ÖPNV gegeben.	• Kenntnisnahme

2.5 Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)

Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)	07.01.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
2.5.1 Zu Punkt 7.3.2 Bewertung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele. S. 124: Mit Inbetriebnahme des BürgerBus Dülmen im Herbst 2018 kann das Krankenhaus an Wochentagen direkt von Merfeld und Hausdülmen und aus dem innenstädtischen Bereich angefahren werden.	- Berücksichtigung - Hinweis: Die Analyse des Bedienungsangebotes im Kreis Coesfeld basiert auf dem Fahrplanstand Januar 2017. Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden. Zum besseren Verständnis wird im NVP in Kapitel 7.3.3, Tabelle 35 jedoch der Hinweis auf die geplante Einrichten eines BürgerBus-Angebotes wie folgt umformuliert: alt: „Hinweis: Einrichten eines BürgerBus-Angebotes in Planung (Start im Herbst 2018); zunächst Abwarten der Entwicklungen.“ neu: „Hinweis: Mit Start des BürgerBus-Angebotes im Herbst 2018 kann das Krankenhaus nun an Wochentagen direkt von Merfeld und Hausdülmen sowie aus dem innenstädtischen Bereich angefahren werden; zunächst Abwarten der Entwicklungen.“
2.5.2 Zu Punkt 7.3.2 Bewertung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele, S. 127: Der TaxiBus T85 zwischen Nottuln und Appelhülsen wurden am 07.01.2019 auf Festbedienung ohne Anmeldung umgestellt.	- Berücksichtigung Der Hinweis wird aufgenommen, eine entsprechende Fußnote wird redaktionell ergänzt. - Vgl. Ausführungen unter Punkt 2.5.1 (erster Satz)
2.5.3 Zu Punkt 7.3.3 Bewertung und Verknüpfung der Anschlussbildung, S. 133: Die Verknüpfung zwischen der SchnellBus-Linie	- Kenntnisnahme/Berücksichtigung - Eine AnschlussGarantie wird zurzeit nur von RVM-Linien auf RVM-Linien an festgelegten Haltestellen gewährt.

S90 und der RegioBus-Linie R53 findet an der Haltestelle "Zentrum" in Lüdinghausen statt. Hier ist die S90 zur Minute 24 und die R53 fährt zur Minute 31 ab. Eine AnschlussGarantie seitens der RVM und EVG könnte diese Verknüpfung bei Störungen sicherstellen.	Die Linie R53 wird zurzeit von einem anderen Verkehrsunternehmen betrieben. Der NVP wird in Kapitel 7.3.3 wie folgt angepasst und redaktionell ergänzt: Der Abschnitt „Aufgrund der zeitgleichen Ankunftszeit der Linie S90 aus Münster und Abfahrtszeit der Linie R53 nach Nordkirchen zur Minute ’28, ist die Verknüpfung dieser beiden Linien störungsanfällig. Durch eine Anschlussgarantie der RVM könnte diese Verknüpfung jedoch sichergestellt werden.“ wird gestrichen. Ergänzt wird: „Der Fahrplan der RegioBus-Linie R53 wurde in 2018 optimiert. Der Umstieg ist jetzt für die Haltestelle „Busbahnhof Lüdinghausen vorgesehen mit einem planmäßigen Übergang von 4 Minuten in beide Richtungen.“ Der Textbaustein „Anschlussituation am Verknüpfungspunkt Lüdinghausen Busbahnhof“ wird entsprechend angepasst.
2.5.4 Zu Punkt 7.3.3 Bewertung und Verknüpfung der Anschlussbildung, S. 134: Der TaxiBus T85 wurde zum 07.01.2019 in die StadtBus-Linie C85 umgewandelt und verknüpft am Bahnhof Appelhülsen an den RE2 in Richtung Ruhrgebiet (Recklinghausen, Essen). Am Bahnhof in Dülmen sichert der BürgerBus Dülmen B1 und B2 aus Merfeld und Hausdülmen sowie aus dem innenstädtischen Bereich den Anschluss auf den RE2 in Richtung Ruhrgebiet alle 120 Minuten.	- Berücksichtigung - Die Hinweise werden aufgenommen. - Vgl. Ausführungen unter Punkt 2.5.1 (erster Satz)
2.5.5 Zu Punkt 7.9 Bewertung der Fahrzeuge. Seite 155: Wir möchten darauf hinweisen, dass alle Fahrzeuge der RVM und über 95 % der Busse der von der RVM beauftragten Subunternehmer über die Voraussetzung zur Bereitstellung von Echtzeitdaten verfügen. Hiervon nicht erfasst	- Berücksichtigung - Der redaktionelle Hinweis wird aufgenommen.

sind bedarfsgesteuerte Verkehre (TaxiBus, AST und bedarfsgesteuerte BürgerBusse).	
2.5.6 Die RVM unterhält ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem und ist über Schnittstellen in der Lage, dieses mit anderen Verkehrsunternehmen zu verbinden. Anschlussbeziehungen können sowohl Fahrzeug-Fahrzeug (Analog-Funk, per Nahbereichsruf (VoIP) oder rechnergestützt über die Leitstelle sichergestellt werden. Unterschiedliche technische Lösungen sind denkbar. Als bevorzugte Möglichkeit ist die Übertragung der Echtzeitinformationen durch das VU an die IST-Datendrehscheibe (IDS) bei der zentralen Koordinierungsstelle (ZKS) des ÖV-Datenverbundes NRW. Das Fahrplanauskunftssystem kann dann – ebenso wie andere abnehmende Systeme (z. B. DFI) – alle Pünktlichkeitsinformationen am IDS abonnieren und bei der Fahrplanauskunft berücksichtigen. Im Rahmen von AnschlussGarantien sorgt die Leitstelle der RVM für eine Weiterbeförderung ihre Fahrgäste, so dass Betriebsstörungen sich im Regelfall nicht zum Nachteil des Kunden auswirken.	- Berücksichtigung - Die folgende Formulierung wird in Kapitel 6.3.11, Tabelle 20 ergänzt: „Die Übermittlung der Echtzeitdaten sollte an eine offene Plattform wie z. B. die IST-Datendrehscheibe (IDS) bei der zentralen Koordinierungsstelle (ZKS) des ÖV-Datenverbundes NRW erfolgen.“
2.5.7 Zu Punkt 7.10 Bewertung der Betriebs- und Störungsmanagement S. 155: Im Kreis Coesfeld sind die SchnellBus-Achsen S60 und S90/92 beschleunigt. Die SchnellBus Achse der S91 zwischen Lüdinghausen, Bahnhof, Seppenrade und Olfen (Stadtgebiet) ist noch nicht beschleunigt. Hier bedarf es künftig einem weiteren Ausbau der LSA-Technik. Angesichts der bestehenden Fahrzeitproblematik sieht die RVM in LSA-Bevorrechtigungsmaßnahmen den Schlüssel zur Verbesserung der Pünktlichkeit. Vor diesem Hintergrund erarbeitet die RVM aktuell in Abstimmung mit dem Kreis Coesfeld, den Kommunen und Straßen.NRW technische Beschleunigungsmaßnahmen. In Nottuln haben sich die betrieblichen Störungen durch die Inbetriebnahme der Umgebungsstraße 525n verringert. Die Busbeschleunigung in Nottuln ist zwischen Rhodeplatz und der Autobahnauffahrt zur A43 gegeben.	Kenntnisnahme

2.5.8 Zu Punkt 7.11 Bewertung von Information und Vertrieb. S. 156: Printmedien Punkt 1: Die Lesbarkeit wird durch unterschiedliche farbliche Darstellung der Linien dargestellt. Linien mit einem unregelmäßigem Angebot und variierenden Fahrtverläufen werden bisher nicht im Liniennetzplan in grau (vgl. Liniennetzplan Nottuln) dargestellt und können somit nicht durch die farbliche Gestaltung interpretiert werden. Dies bitten wir in Ihren Ausführungen abzuändern.	- Kenntnisnahme - In den ortsbezogenen Liniennetzplänen im Ortsfahrplanheft (z.B. Nottuln) sind alle Linien farblich dargestellt, für die im Ortsfahrplanheft auch eine Fahrplantabelle abgebildet ist. Die Bewertung auf Seite 156 bezieht sich jedoch auf den Kreisliniennetzplan.
2.5.9 Punkt 3: Die Kennzeichnung der barrierefreien Haltestellen erfolgt bei der RVM auf den Aushangfahrplänen und in den Fahrplanbüchern der Kommunen für die SchnellBus- und RegioBus-Linien in den sogenannten Linienbändern.	- Kenntnisnahme/ Ergänzung - Der NVP wird in Kapitel 7.11 unter „Printmedien“ im Punkt 3, Satz 3 wie folgt ergänzt: „Anzustreben ist eine entsprechende Kennzeichnung aller Niederflerbus-Linien und darüber hinaus eine Kennzeichnung der barrierefrei/ niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Liniennetzplan bzw. in den Fahrplantabellen aller Linien, um die Nutzung des ÖPNV für diese Nutzergruppe zu erleichtern“
2.5.10 Digitale Informationskanäle Punkt 1: Es bestehen bei der RVM Weiterleitungen zur Echtzeitabfahrtmonitor der EFA sowie der interaktiven EFA-Verbindungsansicht. Dies bitten wir zu ergänzen.	- Kenntnisnahme/ Ergänzung - Der NVP wird in Kapitel 7.11 unter „Digitale Informationskanäle“ am Ende des ersten Absatzes wie folgt ergänzt: „Mehrere Verkehrsunternehmen im Kreis Coesfeld senden Echtzeitinformationen an die IST-Datendrehscheibe (IDS) bei der zentralen Koordinierungsstelle (ZKS) des ÖV-Datenverbundes NRW.“
2.5.11 Punkt 4: Die geschilderte Funktion ist derzeit bei der RLG und VKU vorhanden und integriert dadurch eine Navigationshilfe per App für Blinde und sehbehinderte Menschen.	Kenntnisnahme

2.5.12 Zu Punkt 7.12 Bewertung des Marketings, S. 159: • Punkt Service und Information: Die Broschüre "Unterwegs in NRW" wurde von der DB Regio und der RVM aufgelegt.	• Berücksichtigung • Der Hinweis auf die RVM wird entsprechend redaktionell ergänzt.
2.5.13 Zu Punkt 9.2.1 Maßnahmenbeschreibung, S. 190 • Hinsichtlich einer zeitlichen Verlagerung der SchnellBus Linie S91 müssen die Verknüpfungen in Datteln, Busbahnhof an den SchnellBus SB24 in Richtung Recklinghausen berücksichtigt werden. Auf der S91 gibt es weiterhin Verknüpfungen der S91 zwischen Olfen und Lüdinghausen, Bahnhof auf den RE51 nach Dortmund und Coesfeld und am Busbahnhof in Lüdinghausen.	• Kenntnisnahme
2.5.14 Zu Punkt 9.2.1 Maßnahmebeschreibung, S. 196: • Bei der Verlängerung des StadtBus C85 von Nottuln nach Appelhülsen, Bahnhof und ange- dachten Verlängerung bis Senden muss berücksichtigt werden, dass es sich seit Januar 2019 um eine Linie in Festbedienung handelt. Daher empfiehlt sich die Einrichtung eines TaxiBus Verkehrs zwischen Appelhülsen, Bahnhof und Senden, Busbahnhof an dem Fahrplan der C85 ausgerichtet ist.	• Berücksichtigung • Der Hinweis auf die erfolgte Umstellung der Linie T85 und die daraus folgenden Auswirkungen wird in Kapitel 9.2.1, Maßnahme ML-III redaktionell ergänzt.
2.5.15 Zu Punkt 9.2.1 Maßnahmenbeschreibung, S. 197: • Die Linienführung der S60 ist seit August 2018 geändert. Der Linienweg wurde vom Zentrum Nord in Münster wieder an die Haltestelle Altstadt/ Bült geführt und endet dort.	• Berücksichtigung • In Kapitel 9.2.1, Maßnahme ML-IV wird der Hinweis auf die geänderte Linienführung der SchnellBus-Linie ergänzt: • Vgl. Ausführungen unter Punkt 2.5.1 (erster Satz).

2.6 Westfalen Bus GmbH (WB)

Westfalen Bus GmbH (WB)	07.01.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
zu Teilbaustein A: Bestandsanalyse und -bewertung, Leitziel und Maßnahmenkonzept:	-
2.6.1 Seite 84 Fahrzeugqualität – Schadstoffklassifizierung Der Tabellenabschnitt „Die Schadstoffklassifizierung der eingesetzten Fahrzeuge entspricht dem in den jeweiligen Städten und Gemeinden geforderten Standard.“ führt zu keiner Festlegung der erforderlichen Schadstoffklassifizierung im vorliegenden Nahverkehrsplan, sondern verweist auf die Einzelregelungen der beteiligten Städte und Gemeinden. Wir interpretieren diesen Abschnitt damit in der Form, dass bei anstehenden wettbewerblichen Verfahren jeweils individuelle Fahrzeugqualitäten in Bezug auf das Thema Schadstoffklassifizierung im Rahmen von Vorabbekanntmachungen bzw. Ausschreibungsverfahren definiert werden. Bei unterschiedlichen Ansprüchen der beteiligten Kommunen müsste dann die jeweils höhere Klassifizierung als Bemessungsgrundlage für das Linienbündel bzw. Leistungspaket herangezogen werden oder sogar innerhalb eines Linienbündels unterschiedliche Schadstoffklassifizierungen, z. B. für reine Stadtbus- oder Ortsbusverkehre, zugelassen werden. Diese kann und wird bei jedem wettbewerblichen Verfahren zu erneuten Diskussionen und Rückfragen führen, wenn hier keine Festlegung, die ja auch über die Laufzeit des NVP immer wieder angepasst werden kann, erfolgt.	- Kenntnisnahme - Der Kreis Coesfeld setzt sich für eine Verbesserung der ökologischen Standards ein. Umweltbezogene Fahrzeugstandards verändern sich im Zuge neuer technologischer Entwicklungen. Die Verbesserung der Emissionsstandards soll sukzessive erfolgen. Konkrete Vorgaben sind Teil der Qualitätsstandards, die im Rahmen der wettbewerblichen Verfahren um Linienkonzessionen und Öffentliche Dienstleistungsaufträge veröffentlicht werden (vgl. Kapitel 6.3.11, Tabelle 20).
2.6.2 Seite 66 Bedienungsqualität Bei der Bedienungsqualität werden die beiden Kriterien Angebotshäufigkeit und Regelmäßigkeit (Vertaktung mit gleichen Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten) als besonders bedeutend bewert-	Kenntnisnahme

tet. (Seite 66). Damit werden auch einheitliche Fahrtzeiten im Tagesverlauf ohne Berücksichtigung von Verkehrsspitzen vorgegeben.	
2.6.3 Seite 75 / S. 94 Anforderungen an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit • Zur Definition von verspäteten Fahrten wird seitens des Aufgabenträgers eine „Abweichung von 5 Minuten“ als verspätet definiert (Seite 75). Im Rahmen von Qualitätskontrollen unterscheidet der Aufgabenträger zwar zwischen Direktvergaben und Genehmigungswettbewerben, aber auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren kann der Aufgabenträger auf Wunsch in die Kontrolle der Qualitätserfüllung eingebunden werden. (Seite 94). Auch wenn hier nicht explizit die Sanktionierung von Qualitätsabweichungen definiert ist, soll doch seitens des Aufgabenträgers bzw. der Bezirksregierung die Einhaltung der „verbindlichen Zusagen“ bzw. der gesamten Qualitätsstandards regelmäßig überwacht werden. Die hier aufgelisteten Auszüge zum Thema Pünktlichkeit bei wesentlich verspätungsanfälligen Linien können jedoch nicht zu Lasten der Verkehrsunternehmen gehen und möglicherweise sogar mittelfristig zu einer Sanktionierung in Form von Pönalen bzw. Buß- und Ordnungsgeldern führen. (s. Seite 94 – Vertragsstrafen und Maluszahungen im Rahmen von Verkehrsverträgen). Die benannten Passagen lassen diesen Schluss zumindest zu, dieses sollte u. E. zumindest „entschärft“ werden. Die Möglichkeit im Rahmen von Vergabeverfahren den Verkehrsunternehmen – im oder nach dem wettbewerblichen Verfahren – die Benennung betrieblicher Schwachpunkte zu ermöglichen und diese dann mit dem Aufgabenträger zu dokumentieren bzw. im Idealfall abzustellen, könnte ein geeigneter Weg sein. (s. dazu auch Bewertung der Liniensteckbriefe in Bezug auf mehrere Verknüpfungspunkte mit Anschlussverpflichtungen).	• Kenntnisnahme • Vertragsstrafen bzw. Maluszahungen kommen nur zur Anwendung, wenn das Verkehrsunternehmen die Verspätungen zu vertreten hat.

2.6.4 Seite 70/ 134 / 156 Ausweitung des Ansatzes der RVM- Anschlussgarantie auf weitere Verknüpfungspunkte und Verkehrsunternehmen Bei dem hier definierten Handlungsbedarf sollen Standards definiert werden, die weit über die NRW-Mobilitätsgarantie hinausgehen. Dabei gilt es auch hier eine verkehrliche und betriebliche Bewertung vorzunehmen. Im vorliegenden Nahverkehrsplanentwurf sind Verknüpfungspunkte erster, zweiter und dritter Ordnung definiert und dort jeweils max. Umsteigezeiten festgelegt. Bei Anschlüssen zwischen mehreren Unternehmen und den o. g. Kriterien bei verspätungsanfälligen Hauptlinien können auch hier nicht über den Nahverkehrsplan geregelte Vorgaben anschließend zu Lasten der Verkehrsunternehmen gehen. Falls auf Grund externer verkehrlicher oder unternehmensfremder Einflüsse keine Anschlusssicherung durch das Verkehrsunternehmen sichergestellt werden kann, und seitens des Nahverkehrsplanes hier keine individuellen Lösungen zugelassen werden, ist eine Übernahme der RVM-Anschlussgarantie kaum umzusetzen. Gleiches gilt für die Andienung von mehreren Verknüpfungspunkten mit festen Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan. Die planerische und betriebliche Umsetzbarkeit muss je Linie für das Verkehrsunternehmen realisierbar sein. Führt eine Anschlusssicherung bereits am ersten Verknüpfungspunkt auch an folgenden Verknüpfungspunkten zu einem Überschreiten der vorgegebenen Umsteigezeiten, ist diese mehrfache Anschlusssicherung einfach nicht darstellbar und damit auch nicht sanktionierbar, egal ob gegenüber den Kunden oder dem Aufgabenträger.	Kenntnisnahme
2.6.5 Seite 167 Auf Seite 167 werden von den Verkehrsunternehmen gemeldete Abweichungen bei Linienführungen und Abfahrtszeiten/ Taktfolgen aufgeführt. Im Rahmen einer konkreteren betrieblichen Recherche würden sicher weitere bekannte regelmäßige Verspätungen und Anschlussun-	- Kenntnisnahme - Die Auflistung beinhaltet die von den Verkehrsunternehmen in der Auftaktbefragung benannten Abweichungen und stellt ggf. keine abschließende Aufzählung dar. Mit Prüfauftrag PB-III strebt der Kreis Coesfeld den Abbau von Störpotenzialen zur Beschleunigung

sicherheiten, die seitens der Verkehrsunternehmen nicht zu verantworten sind, benannt werden können. Nur wenn hier fahrplanmäßige Sicherungsmaßnahmen umgesetzt werden können, ist eine Übernahme des Verspätungs- und Anschlussicherungsrisikos durch die Verkehrsunternehmen realisierbar.	gung und Verringerung der Störunganfälligkeit an. Die Umsetzung des Prüfauftrags erfolgt in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, Städten und Gemeinden sowie weiteren Baulastträgern. Weiterführende Informationen zu Abweichungen aus einer ‚konkreten betrieblichen Prüfung‘ sollten hier eingebracht werden.
Maßnahmen:	-
2.6.6 Seite 189/190 ML-I.c Linie 580: Ausbau des Fahrplanangebotes entlang der Achse Coesfeld-Dülmen außerhalb des Schienekorridors • Eine Umsetzung des Planungsansatzes führt zu einer deutlichen Angebotsausweitung des Fahrplanangebotes. Hieraus resultierenden Kostensteigerungen werden dieser Maßnahme keine Informationen zur erwarteten Nachfragesteigerung gegenübergestellt. Wir bezweifeln, dass ein kostendeckender Betrieb des Linienangebotes möglich ist. Im Rahmen des eigenwirtschaftlichen Betriebes des Linienbündels Coesfeld 2b können wir für diese Planungsalternativen keinen mittelfristigen Umsetzungszeitpunkt bestätigen.	• Kenntnisnahme • Die Umsetzung der im NVP definierten Standards, insbesondere der Bedienung, in den laufenden Genehmigungen erfolgt auf Basis des § 21 Abs. 3 PBefG. Alternativ erfolgt die Umsetzung mit Beginn einer neuen Genehmigung, indem der Aufgabenträger im Verfahren der Vorabbekanntmachung die modifizierten Anforderungen verankert.
2.6.7 Seite 198 ML-VI – Linie 81: Ausweiten des Fietsenbus-Angebotes • Eine Umsetzung der Planungsmaßnahme führt zu einer zusätzlichen Kostenbelastung beim Betreiber der Linie, so dass insbesondere im Rahmen des eigenwirtschaftlichen Betriebes dieser Linie nicht von einem Betrieb „ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand“ ausgegangen werden kann. In diesem Zusammenhang wird sich der Betrieb von Fahrradanhängern an den betroffenen Angebotstagen möglicherweise auf das Fahrzeitprofil auswirken. Die finanzielle Auswirkung durch die Anschaffung und den Betrieb von Anhängern sollte bei dieser Maßnahme ausgewiesen werden.	• Kenntnisnahme • Die Umsetzung der im NVP definierten Standards, insbesondere der Bedienung, in den laufenden Genehmigungen erfolgt auf Basis des § 21 Abs. 3 PBefG. Alternativ erfolgt die Umsetzung mit Beginn einer neuen Genehmigung, indem der Aufgabenträger im Verfahren der Vorabbekanntmachung die modifizierten Anforderungen verankert.

2.6.8 Seite 227 MF-VIII – Serviceleistung „Halten auf Wunsch“ in den Abendstunden Grundsätzlich können wir diese Maßnahme aus Sicht des Kunden unterstützen. Wir weisen auf einen erheblichen Abstimmungsbedarf hierbei hin. Neben den notwendigen genehmigungsrechtlichen Grundlagen muss Klärung darüber gefunden werden, auf welchen Linienführungen und welchen Linien, auf welchen Straßenarten (innerstädtisch, Kreis-, Land-, Bundesstraße, ..., in und nach Haltestellenbereichen) und in welcher Anzahl „Zwischenhalte“ durchgeführt werden sollen. Ebenfalls bedarf es der Klärung, ob Fahrgäste Rechtsansprüche geltend machen können, falls sich das Fahrpersonal gegen einen Halt zwischen den Haltestellen entscheidet. Ein flächendeckendes Angebot für den Kreis Coesfeld sehen wir ohne konkrete Regelungen kritisch.	Kenntnisnahme
Zum Anlagenband II – Liniensteckbriefe:	
2.6.9 Bündel COE4 Linie 562 und Linie 587: Hier ist WB Westfalenbus GmbH nicht Betriebsführer	- Kenntnisnahme - Die Liniensteckbriefe haben den Stand Juli 2018. Zu diesem Zeitpunkt war WB Westfalenbus GmbH noch Betriebsführer der Linien.
2.6.10 Bündel COE 5 Linien 672, 673, 674, 675, 677: Hier ist WB Westfalenbus GmbH nicht als Konzessionär aufzuführen.	- Berücksichtigung Die Liniensteckbriefe werden redaktionell angepasst.

3 Nachbaraufgabenträger

3.1 Kreis Borken

Kreis Borken	22.01.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen aus Verwaltung und Politik	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
3.1.1 Die Kreise Coesfeld und Borken sind durch mehrere ÖPNV-Linien verkehrlich miteinander verbunden. Zum einen zählen hierzu die Linien 761, 711, R51, R61 und S75, für die der Kreis Borken federführend als Aufgabenträger zuständig ist und welche Borkener Linienbündeln zugeordnet sind. Zum anderen ist der Kreis Borken in der Verlängerung der Relation „Gronau – Ahaus – Legden“ (Linie 781) durch die Kreisgrenzen überschreitende Linie 582 „Legden – Coesfeld“, welche dem Linienbündel COE 2b zugeordnet ist, betroffen. Der Kreis Borken begrüßt, dass der Kreis Coesfeld ebenso wie der Kreis Borken in seinem Entwurf des Nahverkehrsplans einen Prüfauftrag aufgenommen hat, der sich mit der Struktur und Aufgaben der Linien 582 „Coesfeld – Legden“ und 781 „Legden – Ahaus – Gronau“ beschäftigt und die Möglichkeiten zum weiteren Umgang vor dem Hintergrund der Funktionen der Linien sondiert.	• Kenntnisnahme

3.2 Stadt Hamm

Stadt Hamm	26.11.2018
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen aus Verwaltung und Politik	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
3.2.1 Der Bahnhof Hamm ist der wichtigste Bahnknoten im mittleren Westfalen. Darüber hinaus sind in Hamm zahlreiche Institutionen und Freizeitziele beheimatet, die Verkehre aus der Region anziehen. Im NVP-Entwurf wird in Pt. 8.7. auf diese intensiven Verkehrsverflechtungen zwischen dem Kreis Coesfeld und der Stadt Hamm eingegangen und darauf hingewiesen, dass die Kreisgrenzen überschreitenden Verkehre künftig noch an Bedeutung gewinnen werden. Das heutige Regionalbusangebot zwischen den Münsterlandkreisen und der Stadt Hamm bildet diese Verkehrsbeziehungen jedoch nicht bedarfsgerecht ab. Es ignoriert die gewachsene Bedeutung des Hammer Bahnhofs für die Region und die relevanten Pendlerströme zwischen diesen Kreisen und der Stadt Hamm. Um hier Fortschritte zu erzielen, sollte der NVP den Anstoß geben, eine regionale Planungsgruppe aus Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen einzurichten, die ein entsprechendes Verkehrsangebot und Vorschläge zu dessen Finanzierung und Umsetzung erarbeitet.	• Kenntnisnahme • Aktuell sieht der Kreis Coesfeld keinen Bedarf für eine Aufwertung des Regionalbusangebotes in Ausrichtung auf die Stadt Hamm. Sollte sich aus Sicht des Kreises ein Handlungsbedarf ergeben, wird sich der Kreis entsprechend dem Gesetzesauftrag mit dem Nachbar-Aufgabenträger Stadt Hamm abstimmen und steht für bilaterale Gespräche außerhalb des NVP gerne zur Verfügung.

3.3 Stadt Münster

Stadt Münster	04.01.2019
3.3.1 Aus Sicht der Stadt Münster bestehen keine Bedenken gegen den 3. NVP des Kreises Coesfeld.	• Kenntnisnahme
3.3.2 Positiv wird die in den Qualitätsstandards festgeschriebene Möglichkeit zur Fahrradmitnahme in den Regionalbussen gesehen.	• Kenntnisnahme
3.3.3 Wünschenswert wäre aus unserer Sicht die Aufnahme einer möglichen Stadt-Umland-Kooperation für den Korridor Gievenbeck/ Roxel (-Havixbeck) – Notuln mit einer Einbindung der Linien R63/R64 in die Stadtbuslinie 1, um die Parallelverkehre auf der Roxeler Straße zwischen Coesfelder Kreuz und Roxel Mitte abzubauen.	• Kenntnisnahme • Sollten sich aus Diskussionen vor Ort konkrete Bedarfe im Übergangsbereich zur Stadt Münster ergeben, wird der Kreis Coesfeld zu gegebener Zeit auf die Stadt Münster zukommen. Bilaterale Abstimmungsgespräche zwischen allen Beteiligten erfolgen dann ggf. nach Beschlussfassung des NVP.
3.3.4 Die Stadt Münster strebt das "Mitbedienen" aufkommensstarker Haltestellen in den Außenstadtteilen durch regionale Schnellbusse an. Eine mögliche Binnenverkehrsfunktion soll im Bereich der Weseler Straße (S60, S75 oder S90/S92) geprüft werden. Hier wäre eine zumindest nachrichtliche Aufnahme in den 3. Nahverkehrsplan des Kreises Coesfeld aus Sicht der Stadt Münster wünschenswert.	• Kenntnisnahme
3.3.5 Zudem soll auch weiterhin eine Integration der Schnell- bzw. Sprinterlinien in das Stadtbussystem von Münster (Gesamtkonzept) mit einer Verlängerung einzelner Schnellbuslinien über den Hauptbahnhof hinaus, z. B. in die Gewerbegebiete Loddendeide oder Zentrum Nord, geprüft werden, auch wenn die bereits realisierte-Durchbindung der S60 bis ins Zentrum Nord aufgrund mangelnder Fahrgastnachfrage im Sommer 2018 wieder eingestellt werden musste. Für den Kreis Coesfeld wären ggf. die S60, S75 und S90/S92 betroffen. Auch hier wäre eine zumindest nachrichtliche Aufnahme in den 3. Nahverkehrsplan aus Sicht der Stadt Münster wünschenswert.	• Kenntnisnahme • Aktuell sieht der Kreis Coesfeld keinen Bedarf für eine Verlängerung der SchnellBus-Linien. Sollte sich aus Sicht des Kreises ein Handlungsbedarf ergeben, wird sich der Kreis entsprechend dem Gesetzesauftrag mit dem Nachbar-Aufgabenträger Stadt Münster abstimmen und steht für bilaterale Gespräche außerhalb des NVP gerne zur Verfügung.

3.3.6 Als Problempunkt wird eine drastische Zunahme der Verspätungen auf allen Regionalbuslinien durch Veränderungen der LSA-Zeiten in Münster im Frühjahr 2016 zum Nachteil des motorisierten Verkehrs beschrieben. Vermutlich beziehen sich die Aussagen auf die signaltechnische Überarbeitung der LSA der I. Nordtangente (Münzstraße – Mauritzstraße) und des gesamten Bahnhofsbereiches in Münster in 2016. Hierzu ist anzumerken, dass die besondere Berücksichtigung der Grün- und Sicherheitszeiten für Fußgänger und Radfahrer dringend erforderlich war und an allen bearbeiteten Lichtsignalanlagen angewendet wurde. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf den ÖPNV und Kfz-Verkehr haben sich am deutlichsten an der LSA Landeshaus bemerkbar gemacht, da die Grünzeiten an allen Fußgängerfurten und Radbeziehungen nicht durchgängig waren, und aufgrund eindeutiger Unfalllagen zwingend überarbeitet werden mussten. An allen anderen LSA hat sich diese Maßnahme lediglich marginal ausgewirkt, auch die Grünen Wellen sind in Ihrer Struktur gleich geblieben.	• Kenntnisnahme
---	---

3.4 Kreis Warendorf

Kreis Warendorf	15.01.2019
3.4.1 Der Kreis Warendorf ist durch die die Kreisgrenze überschreitende Linie T54 betroffen.	• Kenntnisnahme
3.4.2 Der Entwurf des NVPs Kreis Coesfeld stuft die Linie T54 in der Relation "Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen" in die Kategorie "Grundverbindung" ein, der Entwurf des NVPs Kreis Warendorf in die Kategorie "Ergänzungsverbindung". Der Entwurf des NVPs des Kreises Coesfeld sieht als konkrete Maßnahme ML-I.i eine Ausweitung des Fahrplanangebotes für die Relation "Lüdinghausen – Ascheberg – Drensteinfurt" durch das Einrichten zusätzlicher Fahrten vor. Damit soll das Anforderungsprofil der Kategorie "Grundverbindung" erfüllt werden. Der Anregung kann nur teilweise gefolgt werden, indem im Entwurf des NVPs Kreis Warendorf ein Prüfauftrag formuliert und vorgeschlagen wird, der die Überprüfung des Potenzials und des daraus resultierenden Anforderungsprofils zum Ziel hat.	• Kenntnisnahme • Aus Sicht des Aufgabenträgers Kreis Coesfeld besteht ein verkehrliches Interesse an der Aufwertung der Linie T54 zur Sicherstellung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ als Teil der Daseinsvorsorge. Der Aufgabenträger Kreis Coesfeld wird sich im Zuge der konkreten Umsetzungsplanung entsprechend dem Gesetzauftrag mit dem Nachbar-Aufgabenträger Kreis Warendorf abstimmen und steht für bilaterale Gespräche außerhalb des NVP gerne zur Verfügung.
3.4.3 Darüber hinaus beinhaltet der Entwurf den Prüfauftrag PL-I zur Schaffung einer durchgängigen Verbindung "Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen – Haltern am See" (Projekt Südtangente). Der Anregung kann nicht gefolgt werden. Zur Teilrelation Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen siehe die Anmerkungen zur T54 (vorheriger Punkt). Für eine durchgängige Verbindung bis nach Haltern am See sieht der Kreis Warendorf keinen Bedarf. Sollte es dennoch zu einer Umsetzung kommen, so wären die daraus resultierenden Kosten durch den Kreis Coesfeld zu finanzieren.	• Kenntnisnahme • Der Hinweis wird berücksichtigt. Die konkrete Ausgestaltung des Prüfauftrags erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Prüfung, die Umsetzungsmöglichkeiten im Hinblick auf eine für alle Beteiligten positive Lösung sollen bilateral nach Beschluss des NVP mit allen Beteiligten besprochen und abgestimmt werden.

3.5 Kreis Unna

Kreis Unna	07.01.2019
3.5.1 Gegen die vorgesehenen Maßnahmen bezüglich der heutigen als TaxiBus angebotenen Linien T52, T57 und T55 ist seitens des Kreises Unna nichts einzuwenden, sofern hierdurch keine finanziellen Verpflichtungen für den Kreis Unna entstehen.	• Kenntnisnahme

4 Landesbehörde

4.1 Bezirksregierung Münster

Bezirksregierung Münster	07.12.2018
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
4.1.1 Aus raumordnerischer Sicht bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen den Entwurf des NVP.	• Kenntnisnahme
4.1.2 Für das Kapitel 2.2.1 (Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplans NRW) möchte ich in Ergänzung auf die folgenden Ziele verweisen: • 8.1-11: „Die Mittel- und Oberzentren des Landes sind bedarfsgerecht an den Öffentlichen Verkehr anzubinden.“ • 8.1-12: "In allen Teilräumen des Landes ist von den Kommunen und den Aufgabenträgern des öffentlichen Verkehrs die Erreichbarkeit der Zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem Öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit zu gewährleisten.“	• Berücksichtigung • Der Hinweis wird übernommen, der NVP wird entsprechend redaktionell ergänzt.

5 Träger öffentlicher Belange / Sonstige

5.1 Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM)

Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM)	15.01.2019
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
5.1.1 Wir möchten Sie bitten im vorausgehenden Abkürzungsverzeichnis die Abkürzung „NWL“ mit „Nahverkehr Westfalen-Lippe“ und die Abkürzung „ZVM“ mit Zweckverband SPNV Münsterland zu benennen.	- Berücksichtigung Der NVP wird entsprechend redaktionell angepasst.
5.1.2 Für die Linien RE2 und RE42 fehlen uns die konkreten Fixpunkte an denen sich die Bedienungszeiträume orientieren. Wir würden Sie bitten hier noch mal den aktuellen Fahrplan für das Jahr 2019 abzugleichen.	- Berücksichtigung Der NVP wird entsprechend redaktionell angepasst. - Hinweis: Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, weshalb in der Regel der Stand zum Stichtag dargestellt wird. Insgesamt lassen sich die für den Nahverkehrsprozess wichtigen Aussagen und Tendenzen ausreichend und belastbar aus den vorliegenden Daten ablesen.
5.1.3 Für die Linie RB63 gibt es nur geringfügige Änderungen - Mo-Fr 05:05 - 23:50 Uhr T30/T60 (Fr bis 01:50 Uhr) - So 08:05 - 23:50 Uhr T60	- Berücksichtigung Der NVP wird entsprechend redaktionell angepasst.
5.1.4 Für die Linie RB50 gibt es nur geringfügige Änderungen - Mo-Fr 05:05 - 23:50 Uhr T30/T60 (Fr bis 02:27 Uhr) - So+Fei 07:34 - 23:50 Uhr T60	- Berücksichtigung Der NVP wird entsprechend redaktionell angepasst.

5.1.5 Für die Linie RB51 gibt es nur geringfügige Änderungen Mo-Fr 05:06 - 23:53 Uhr T60 (Fr bis 00:53 Uhr)	- Berücksichtigung Der NVP wird entsprechend redaktionell angepasst.
5.1.6 Für die RB45 gibt es zum Fahrplanwechsel 2018 mehrere Änderungen. Neben einem durchgehenden Stundentakt von Montag bis Sonntag wurde auch die Bedienzeit der Strecke in den Abendstunden über alle Wochentage um eine Stunde verlängert. Außerdem werden an den Wochenenden fast alle Züge der RB45 in Dorsten bis Essen durchgebunden so dass eine umstiegsfreie Verbindung von Coesfeld bis Essen und in Gegenrichtung besteht. Dieses Flügelzugkonzept mit Durchbindung aller Züge der RB45 ohne Umstieg von und nach Essen, wird in den nächsten Jahren täglich umgesetzt. Die RB45 wird dann zu einem Ast der RE14. Kurzübersicht der RB45: Mo-Fr 05:16-21:42 T60 Sa 07:13-21:42 T60 So+Fei 08:13-21:42 T60	- Berücksichtigung - Hinweis: Die Daten wurden zum Beginn des NVP-Prozesses im Winter 2016 erhoben. Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden. Zum besseren Verständnis wird im NVP in Kapitel 4.1, Tabelle 6 jedoch das Fahrplanangebot aktualisiert.
5.1.7 Unter Punkt 7.2.2 wird das Bedienungsangebot (Tabelle 29) auf den Hauptverbindungen untersucht. Für die Relation „Coesfeld – Reken“ RB45 müssten die hier angegeben Defizite mit der Einführung des Stundetaktes am gesamten Wochenende seit dem 09.12.2018 behoben sein.	- Berücksichtigung - In Kapitel 7.2.2 wird für die Relation „Coesfeld – Reken“ die folgende Fußnote redaktionell ergänzt: „Mit der Einführung des Stundetaktes am gesamten Wochenende seit dem 09.12.2018 konnte das erkannte Defizit zwischen Coesfeld und Reken Bahnhof behoben werden.“

5.2 Kreispolizeibehörde

Kreispolizeibehörde	28.12.2018
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahmen	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
5.2.1 Sofern eine Fortschreibung der Entwürfe geplant ist, sollte folgendes Dokument angepasst werden:	-
5.2.2 3. Nahverkehrsplan, Teilbaustein A: Im Kapitel 4.2 Straßengebundener ÖPNV wird auf die Einrichtung von Bürgerbussen eingegangen. Hier ist eine Korrektur erforderlich, da die Stadt Dülmen inzwischen ebenfalls Bürgerbuslinien eingerichtet hat. Diesbezüglich wären Ergänzungen im Kapitel 7.3.2 und in weiteren Dokumenten erforderlich.	- Berücksichtigung Der Hinweis wird übernommen, der NVP wird an den entsprechenden Stellen redaktionell ergänzt.
5.2.3 Ansonsten sehe ich verkehrspolizeiliche Belange nicht berührt.	Kenntnisnahme