

Förmliches Beteiligungsverfahren

Durchgeführt durch die Stellschrauber GmbH im Auftrag des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe



Nr.	Institution	Ansprechpartner	Telefonnummer	E-Mail-Adresse	Kapitel	Seite	Zeilenummer	Thema	Stellungnahme	Erläuterung / Erweiterung	Anpassungsbedarf ja / nein / selektiv
183	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de	B4.12.1 Korridor 6	385	385:25-31	Frühfahrt / Knoten Coesfeld 06:00	Die im Nahverkehrsplan benannte zusätzliche Frühfahrt zum Erreichen des Knotens Coesfeld um 6 Uhr ist aus Sicht des Kreises Coesfeld fachlich richtig und für die Sicherung früher Pendler-, Ausbildungs- und Anschlussverkehre bedeutsam. Sie verbessert nicht nur die Erreichbarkeit des Knotens Coesfeld, sondern stärkt auch die morgendlichen Bus-Schiene-Übergänge im Kreisgebiet. Diese Maßnahme sollte im weiteren Umsetzungsprozess verbindlich weiterverfolgt und frühzeitig mit den Bus-Zubringerverkehren sowie den betrieblichen Möglichkeiten auf der Relation Münster - Coesfeld abgestimmt werden.		
184	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de	B4.12.1 Korridor 6	385, 386, 387	385:18-24; 386:16-23; 387:1-3	3. stündliche Leistung Münster - Coesfeld	Die perspektivisch vorgesehene dritte stündliche Leistung zwischen Münster und Coesfeld hat für den Kreis Coesfeld hohe strategische Bedeutung. Sie kann die Verbindungsqualität zum Oberzentrum Münster deutlich erhöhen, Kapazitätsreserven schaffen und die Robustheit des gesamten Knotens Coesfeld stärken. Vor diesem Hintergrund sollte die zusätzliche Leistung frühzeitig mit den notwendigen Infrastrukturmaßnahmen, den Kapazitäten im Knoten Münster, der Fahrzeugkonzeption sowie den Zubringerverkehren im Kreisgebiet zusammengedacht und planerisch vorbereitet werden.		
185	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de	B4.12.1 Korridor 6	386	386:24-31	Lutum: Barrierefreiheit / 2. Bahnsteigkante	Für die Station Lutum ist der fehlende barrierefreie Ausbau sowie die bislang ungeklärte Finanzierung eines zweiten Bahnsteigs besonders kritisch. Ohne diese Maßnahmen ist ein vollständiger 30-Minuten-Takt mit Halt aller Züge nicht möglich, zugleich bleibt die Station für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste strukturell benachteiligt. Aus Sicht des Kreises Coesfeld sollte dieser Handlungsdruck im weiteren Verfahren sichtbar gehalten und die Maßnahme sowohl aus Angebots- als auch aus Barrierefreiheitsicht priorisiert werden. Nach erfolgter Entschädigung von Lutum bestehen bereits erste Planungsansätze, die Station künftig auch besser in das SPNV-Netz einzubinden.		
186	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de	B4.12.1 Korridor 7	388, 389, 390	388:8-23; 389:9-15; 390:25-28	Qualität RE 2 / RE 42 und Stationen im Kreis	Für den Kreis Coesfeld ist die Verbindung über Dülmen in Richtung Ruhrgebiet und Rheinland von hoher Bedeutung. Die im Nahverkehrsplan ausgewiesenen Qualitätsprobleme auf RE 2 und RE 42 sowie die infrastrukturellen Engpässe auf dem überlasteten Schienenweg wirken sich unmittelbar auf Anschlüsse aus dem Kreisgebiet aus. Aus Sicht des Kreises Coesfeld sollten die Maßnahmen zur Pünktlichkeitsverbesserung (geplante überschlagende Wende der RE2 in Düsseldorf bis 12/2026) und zur barrierefreien Weiterentwicklung der Stationen Buldern, Dülmen, Nottuln-Appelhüsen und Senden-Böselensell mit hoher Priorität verfolgt werden, da hiervon die Anbindung des Kreises an Ruhrgebiet und Rheinland maßgeblich abhängt.		
187	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de	B4.12.1 Korridor 13	413, 414	413:15-19; 414:7-11	RE 14: Bedienungzeiten und Elektrifizierung Coesfeld	Die direkte Anbindung Coesfelds an Essen über die RE 14 wird ausdrücklich begrüßt, weil sie dem Kreis eine wichtige Direktverbindung ins nördliche Ruhrgebiet bietet. Kritisch zu bewerten ist jedoch, dass der Ast nach Coesfeld gemäß Nahverkehrsplan nur bis etwa 21 Uhr bedient wird. Für Pendler, Freizeit- und Veranstaltungsverkehre kann dies die Nutzbarkeit einschränken. Gleichzeitig ist die geplante Elektrifizierung der Streckengleise und Abstellanlagen in Coesfeld für die Umstellung auf BEMU-Fahrzeuge konsequent und aus Kreissicht ausdrücklich zu unterstützen.		
188	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de	B4.12.1 Korridor 14	416, 417	416:9-19; 417:9-13; 25-37	Rb 51 / RE 51: 30-Minuten-Takt, Dülmen und Coesfeld	Die vorgesehene Verdichtung der Relation Dortmund - Coesfeld auf einen 30-Minuten-Takt ab Zielnetz 2032 und die spätere Verlängerung des 30-Minuten-Taktes bis Gronau/Hengelo werden für den Kreis Coesfeld ausdrücklich begrüßt. Auch die im Nahverkehrsplan benannte zusätzliche Spätverbindung nach 22 Uhr von Enschede nach Coesfeld ist fachlich sinnvoll, da sie die Abendverfügbarkeit dieser Achse verbessert. Für die Umsetzbarkeit sind jedoch die benannten Infrastrukturmaßnahmen - insbesondere zusätzlicher Bahnsteig im oberen Bahnhof Dülmen, zweigleisiger Abschnitt südlich von Coesfeld sowie Maßnahmen im Bereich Coesfeld-Rottkamp - von zentraler Bedeutung.		
189	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de	B4.12.1 Korridor 14	417, 418	417:43-44; 418:1-2	Rosendahl-Holtwick / Barrierefreiheit	Für die Station Rosendahl-Holtwick ist positiv, dass die Planungen zur Herstellung der Barrierefreiheit beauftragt wurden. Kritisch ist jedoch, dass aktuell keine Finanzierung in Aussicht steht, obwohl die Umbauten voraussichtlich bis 2034 erfolgt sein müssen, damit die künftigen BEMU-Fahrzeuge dort regulär halten können. Hier besteht aus Sicht des Kreises Coesfeld ein klarer Umsetzungs- und Finanzierungsbedarf, der nicht auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden sollte.		

Nr.	Institution	Ansprechpartner	Telefonnummer	E-Mail-Adresse	Kapitel	Seite	Zellnummer	Thema	Stellungnahme	Erläuterung / Erwiderung	Anpassungsbedarf ja / nein / selektiv
190	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de				30-Minuten-Takt / Bahnübergänge	Stellungnahme im Rahmen der vorzeitigen Beteiligung: "Mit einem durchgängigen 30-Minuten-Takt auf der RB63/563 und perspektivisch auch mit Verdichtungen im System RB51/RES1 entstehen zusätzliche Zielkonflikte an der Schnittstelle zwischen Schiene und Straße. Kritisch zu bewerten sind insbesondere häufiger und teils länger geschlossene Bahnübergänge, etwa an der Holtwicker Straße und der Barkener Straße in Coesfeld. Davon betroffen sein können Rettungsdienst, Feuerwehr, Linien- und Schülerverkehr, Wirtschaftsverkehre sowie die innerstädtische Erreichbarkeit. Aus Sicht des Kreises Coesfeld bedarf es daher frühzeitig belastbarer Lösungen zur Verkehrsentlastung, Umlaufstabilität des Busverkehrs und zur Sicherstellung leistungsfähiger Rettungswege". Ergänzende Hinweise im Nachgang zum "Regionalen Arbeitskreis Münsterland" am 13.04.2026: Es wird angeregt, im NVP deskriptiv auf die beschriebenen Herausforderungen in den betroffenen Kommunen hinzuweisen, z. B. unter Verweis auf die Schließzeitendiagramme. Dies aufgreifend sollte ein z. B. vom ZNM koordinierter Initialer Erfahrungsaustausch der Kommunen, der DB, der in Frage kommenden Fördermittelgeber und der betroffenen Straßenbaulastträger erfolgen, begleitet durch das MUNV und den NWL. Hier könnten bauliche Möglichkeiten der Kommunen (Unter-/ Überführungen) und regulatorische/ technische Möglichkeiten der DB gemeinsam diskutiert werden. Der Kreis Coesfeld ist gerne bereit, bei der Koordinierung eines solchen Erfahrungsaustausches zu unterstützen.		
191	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de	B2.7.3	144		eezy.nrw	Seit 01.01.2026 ist eezy.nrw in Bezug auf eine Einzelfahrt in der 2. Klasse immer das günstigste Ticket. Das typische Bewegungsmuster eines ÖPNV-Gelegenheitsfahrers – und genau die soll eezy.nrw ja ansprechen – ist aber die Hin- und Rückfahrt an einem Tag. Hier dürfte in den allermeisten Fällen ein Tagesticket des jeweiligen Verbundraumes günstiger sein als zwei Mal eezy.nrw zu nutzen. Daher wird angeregt, dass der NWL diesen Aspekt in die künftige Weiterentwicklung des Tarifs mit einbringt.		
192	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de	B2.10.1	151	26	Aufbau und Weiterentwicklung der Westfälische Mobilitätsplattform	Die Abb. 59 ist unscharf.		
193	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de	B2.10.1	150		Fahrgastinformation und Hintergrundsysteme	Sofern nicht bereits umgesetzt/ angestrebt: Es wird angeregt zu prüfen, ob sich die NWL-Fahrgastinformation am VDV-Ansatz "Fahrgastinformation standardisieren" orientieren sollte und könnte: https://www.standarddesign-fahrgastinformation.de/fahrgastinformation		
194	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de	B3.9	197		Gemeinsame digitale Vertriebslösungen und Einnahmeaufteilung	Zitat aus dem NVP-Entwurf: "Ziel ist es, durch eine direkte Einnahmeaufteilung die Notwendigkeit eines eigenen Vertriebssystems zu reduzieren." -> Dies wird vollumfänglich unterstützt: Solange regionale Mobilitäts-Apps die Liquidität der (kommunalen) Verkehrsunternehmen gewährleisten müssen, weil keine direkt Einnahmeaufteilung erfolgt, wird das "App-Wimmelbild" weiterhin Bestand haben.		
195	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de	B2.2.3	122	27	Mobilisationskonfigurator	Der Mobilisationskonfigurator könnte insbesondere für kleinere Städte und Gemeinden eine wichtige Hilfestellung bieten, um die Planung und Ausschreibung von Mobilisationen unterschiedlicher Größe deutlich zu vereinfachen. Leider ist der Mobilisationskonfigurator, für den Förder- und damit Steuergeoder investiert wurden, nach wie vor nicht für die NRW-Kommunen zugänglich. Es wird angeregt, diesen Prozess zu beschleunigen, damit dieses FUE-Ergebnis nicht "versandet".		
196	Gemeinde Senden	Frau Melanie Gükler	02597 699-317	m.guekler@senden-westfalen.de	B4.12.1	388		RE 42	Als betroffene Kommune möchten wir im Zusammenhang mit der Fortschreibung des NWL-Nahverkehrsplans erneut auf die anhaltenden massiven Fahrplanstabilitäten im Korridor der RE 42 zwischen Münster und Essen hinweisen, die mittlerweile erhebliche Dominoeffekte im gesamten vernetzten ÖPNV-System auslösen und zu einem bedeutenden Qualitäts- und Systemvertrauensverlust führen. Die Ausführungen des NVPs zur aktuellen Situation im Korridor 7 (S. 388) bestätigen diese erheblichen Probleme und den dringenden Handlungsbedarf: - Der Streckenabschnitt Recklinghausen Hbf – Münster (Westf) Hbf wird seit 2020 als Überlasteter Schienenweg (ÜS) geführt. (S.388, Zeile 11 – 12) - Mit der Benennung der Strecke zum Überlasteten Schienenweg ist DB InfraGO als Eisenbahninfrastrukturunternehmen in der Verantwortung, Maßnahmen zur Beseitigung des Engpasses umzusetzen. (S.388, Zeile 15 – 17) - Die Qualität ist aufgrund der Mischverkehre mit dem Fernverkehr und dem Güterverkehr sehr stark belastet. (S.388, Zeile 18 – 19) - Dies zeigen auch die Pünktlichkeitswerte im ersten Quartal 2025, in dem die Linie RE 2 lediglich einen Wert von 61,1 Prozent sowie die Linie 21 RE 42 einen Wert von 60,4 Prozent erreichen konnte. (S.388, Zeile 20 – 22) Wir bitten daher mit Nachdruck darum, dass der geschilderten Verantwortung nachgegangen wird und eine nachhaltige und möglichst schnelle Verbesserung der Situation erreicht wird. Dabei verweisen wir auch auf unser Schreiben vom 12.02.2025, das vom Landrat des Kreises Coesfeld gemeinsam mit den Bürgermeistern der betroffenen Kommunen an Frau Auffermann gesandt wurde.		
197	Stadt Dülmen	Herr Nils Zelhorn	+049 2594 12-724	n.zelhorn@duelmen.de	B4.12.1	388		RE 42	Die Linie endet ab 21:00 Uhr in Haltern am See bzw. beginnt in der Gegenrichtung ab 21:00 Uhr erst in Haltern am See. Es wird hiermit zur Verbesserung des Angebots und des Ruhrgebiets angeregt, die Linie auch ab 21:00 Uhr bis Münster (Westf.) zu verlängern bzw. bereits in Münster (Westf.) zu beginnen zu lassen.		
198	Stadt Dülmen	Herr Nils Zelhorn	+049 2594 12-724	n.zelhorn@duelmen.de	B4.7	344		Tarifstruktur	Die Tarifstruktur bedarf, nicht nur im Bereich des WestfalenTarifs, nach Einführung des Deutschland-Tickets im Bereich der Einzel- und Tagesickets einer grundlegenden Überarbeitung und Anpassung. Die Preisrelation zwischen den Einzel- und Tagesickets und den Deutschland-Tickets ist nicht verhältnismäßig.		
198	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de				Knoten Coesfeld Minute 00 / ITF	Nur im Nahverkehrsplan verankerte ÖPNV-Knoten Coesfeld zur Minute 00 ist aus Sicht des Kreises Coesfeld zwingend beizubehalten und im Zuge des weiteren Ausbaus der S-Bahn Münsterland nicht zu schwächen. Er ist das zentrale Bindeglied für die Verknüpfung der Relationen Münster, Dorsten/Essen, Gronau/Enschede und Dortmund sowie für die Einbindung der regionalen Busverkehre im Kreisgebiet. Nur mit einem klaren, verlässlichen integrierten Taktknoten lassen sich Pendler-, Schul-, Ausflugs-, Verwaltungs- und Freizeitverkehre nachvollziehbar organisieren und anschaulicher vermarkten. Auch mit Blick auf zusätzliche Verknüpfungen im Zielnetz 2040 muss die Grundlogik des Knotens in Coesfeld erhalten und planungsseitig abgesichert werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Auch aus Perspektive des NWL ist die sinnvolle und verständliche Verknüpfung von Bahn- und Busverkehren ein bedeutsames Element für die Gestaltung der Verkehrswege. Der Knoten Coesfeld zur Minute 00 in Coesfeld ist in allen Zielnetzen möglicherweise Bestandteil des ITF im westlichen Münsterland und wird im Zielnetz 2040 durch einen zusätzlichen Knoten zur Minute 30 weiter gestärkt.	nein
199	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de				30-Minuten-Takt / Bahnübergänge	Mit einem durchgängigen 30-Minuten-Takt auf der RB63/563 und perspektivisch auch mit Verdichtungen im System RB51/RES1 entstehen zusätzliche Zielkonflikte an der Schnittstelle zwischen Schiene und Straße. Kritisch zu bewerten sind insbesondere häufiger und teils länger geschlossene Bahnübergänge, etwa an der Holtwicker Straße und der Barkener Straße in Coesfeld. Davon betroffen sein können Rettungsdienst, Feuerwehr, Linien- und Schülerverkehr, Wirtschaftsverkehre sowie die innerstädtische Erreichbarkeit. Aus Sicht des Kreises Coesfeld bedarf es daher frühzeitig belastbarer Lösungen zur Verkehrsentlastung, Umlaufstabilität des Busverkehrs und zur Sicherstellung leistungsfähiger Rettungswege.	Der Hinweis zu den möglichen verkehrlichen Zielkonflikten in Bezug auf Schwebenarbeiten wird zur Kenntnis genommen. Das Anliegen ist – wie beschrieben – bereits an den NWL und die Projektleitung der S-Bahn Münsterland herangetragen worden und dort bekannt. Gemeinsam mit der Stadt Coesfeld und dem Kreis Coesfeld werden Lösungen erarbeitet, um die Belange von Feuerwehr, Rettungsdienst, Bahn- und Busverkehr bestmöglich miteinander zu vereinbaren. Eine Anpassung des Nahverkehrsplans wird derzeit jedoch nicht für erforderlich gehalten.	nein

Förmliches Beteiligungsverfahren

Durchgeführt durch die Stellschrauber GmbH im Auftrag des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe



Nr.	Institution	Ansprechpartner	Telefonnummer	E-Mail-Adresse	Kapitel	Seite	Zeilenummer	Thema	Stellungnahme	Erläuterung / Erwidern	Anpassungsbedarf ja / nein / selektiv
180	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de				Anschlussqualität und Betriebsstabilität	Für die Kommunen im Kreis Coesfeld sind neben dem reinen Taktangebot insbesondere die Anschlussqualitäten in den Verknüpfungspunkten Coesfeld, Münster HB und Dülmen von hoher Bedeutung. Verspätungen, Überlastungen oder fehlende Kapazitätsreserven in diesen Knoten wirken sich unmittelbar auf Anschlusskettens im Kreisgebiet aus. Deshalb sind Fahrplanstabilität, robuste Übergangszeiten, ausreichende Bahnsteig- und Fahrzeugkapazitäten sowie eine qualitative Verbesserung der heute störanfälligen Relationen - beispielhaft auf RE 42 und im Zulauf nach Münster - aus Kreissicht zentrale Voraussetzungen für die Akzeptanz des Nahverkehrsplans.	Die Verbesserung der Qualität des SPNV-Systems ist zentraler Bestandteil der strategischen Ausrichtung des NWL (vgl. Baustein B3). Daher werden bei der Dimensionierung und Planung des Angebots immer auch qualitative Aspekte einbezogen, die die jeweiligen Infrastrukturskapazitäten berücksichtigen. Der NWL wirkt gemeinsam mit seinen Partnern mit zielgerichtetsten Maßnahmen auf eine Verbesserung der Qualität des SPNV hin. Diese Maßnahmen sind vielfältig und reichen von infrastrukturellen Anpassungen über fahrplanbezogene Maßnahmen wie zusätzliche Pufferzeiten bis zu personellen Maßnahmen. Sie werden beispielsweise im Kapitel B4.1.1 des vorliegenden Nahverkehrsplans näher beschrieben.	nein
181	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de				Rahmenbedingungen der Umsetzung	In Summe ist die Beibehaltung des Kreises zur Minute 00 und die perspektivische Verdichtung der Angebote für den Kreis Coesfeld verkehrlich sinnvoll und strukturell positiv zu bewerten. Damit die Vorteile jedoch tatsächlich wirksam werden, braucht es parallel ein belastbares Management der Schnittstelle Schiene-Straße, eine frühzeitige Abstimmung zur Anschlusslogik, eine nachvollziehbare Priorisierung von Stations- und Infrastrukturmaßnahmen, ein transparentes Baustellenmanagement sowie klare Aussagen zu Zuständigkeiten, Finanzierung und zeitlicher Etappierung. Nur so lassen sich lokale Überlastungs- und Akzeptanzprobleme vermeiden.	Die von Ihnen aufgeworfenen Fragen in Bezug auf die Schnittstelle Schiene-Straße, Anschlusslogik, Stationsentwicklung, Baustellenmanagement und Finanzierungsaspekte sowie eine klare Definition der Zuständigkeiten werden durch den NWL in den weiteren Planungen berücksichtigt.	nein
182	Kreis Coesfeld	Herr Mathias Raabe	02541 18-9110	mathias.raabe@kreis-coesfeld.de				NE-Verbindungen / BEMU / Dekarbonisierung	Die geplanten Durchführungen und Angebotsverbesserungen in Richtung Niederlande werden vor dem Hintergrund der engen grenzüberschreitenden Verflechtungen des Kreises Coesfeld im Berufs-, Freizeit- und Ausbildungsverkehr ausdrücklich begrüßt. Dies gilt insbesondere für die Weiterentwicklung der Achse über Gronau/Enschede mit Perspektive Richtung Hengelo. Ebenso werden die vorgesehenen Maßnahmen zur Dekarbonisierung des SPNV durch den Einsatz von BEMU-Fahrzeugen, die erforderlichen Lade- und Energieinfrastrukturen sowie die dafür notwendigen technischen Anpassungen als richtiger Schritt bewertet.	Der NWL tritt gemeinsam mit den niederländischen Partnern die Entwicklung grenzüberschreitender Verbindungen voran und berücksichtigt dabei die räumlichen Verflechtungen. Die Umstellung auf lokal emissionsfreie Technologien wie den Einsatz von BEMU-Fahrzeugen und den Aufbau der dafür erforderlichen Infrastruktur ist dabei ein zentraler Bestandteil des Ziels, den SPNV in Westfalen-Lippe weiter zu dekarbonisieren.	nein