

Kreis Warendorf

**Synopse der Stellungnahmen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens
„3. Nahverkehrsplan für den Kreis Warendorf“**

ADFC MÜNSTERLAND	3
AHLEN, STADT	11
BECKUM, STADT	13
BEELEN, GEMEINDE	14
BEIRAT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNGEN IM KREIS WARENDORF	15
COESFELD, KREIS	16
DRENSTEINFURT, STADT	17
ENNIGERLOH, STADT	17
EVERSWINKEL, GEMEINDE	18
KREIS GÜTERSLOH / ZV VERKEHRSVERBUND OSTWESTFALENLIPPE	19
HAMM, STADT	20
MÜNSTER, STADT	23
MÜNSTER, STADTWERKE	25
NABU - NATURSCHUTZSTATION MÜNSTERLAND	29
OELDE, STADT	31
OSTBEVERN, GEMEINDE	31

PLANOS - PLANUNGSGESELLSCHAFT NAHVERKEHR OSNABRÜCK /	
OSNABRÜCK, LANDKREIS	38
RVM	39
SASSENBERG, STADT	41
SENDENHORST, STADT	42
SOEST, KREIS	43
STEINFURT, KREIS	43
TELGTE, STADT	44
VERKEHRSCLUB DEUTSCHLAND (VCD)	53
WADERSLOH, GEMEINDE	53
WARENDORF, STADT	54
WARENDORF, KREISPOLIZEIBEHÖRDE	54
WESTFALENBUS	55
ZWECKVERBAND SPNV MÜNSTERLAND (ZVM)	61
ZWECKVERBAND VERKEHRSVERBUND OSTWESTFALENLIPPE (ZV VVOWL)	62

ADFC Münsterland

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Forderungen/ Anregungen des ADFC: Der ADFC steht für einen zügigen, sicheren, komfortablen und kommunikativen Radverkehr – als nachhaltige ökologische Alternative im Umweltverbund.	Kenntnisnahme	-
	Untersuchung aller Haltestellen sowohl des Schienen- wie des Busverkehrs in Hinblick auf Notwendigkeit von Abstellanlagen; kritische Überprüfung der Kategorisierung der Haltestellen ÖPNV, Konzept der Mobilstationen (S.93).	Kenntnisnahme	Der NVP bildet den Rahmen für die Ausgestaltung des regionalen ÖPNV. Mit Teil C wird erstmals die weitergehende Verknüpfung mit ergänzenden Mobilitätsangeboten ausführlich behandelt. Die konkrete Ausgestaltung und die Umsetzung liegen im Zuständigkeitsbereich der Kommunen bzw. der weiteren Baulastträger.
	Definition von Standards für sichere und barrierefreie (!) Abstellanlagen, inklusive Auflademöglichkeiten für Pedelegs und E-Bikes	Kenntnisnahme	Die konkrete Ausgestaltung und die Umsetzung liegen im Zuständigkeitsbereich der Kommune bzw. des jeweiligen Baulastträgers und kann deshalb nicht durch den NVP verbindlich vorgegeben werden.
	Definition von Radverkehrsführung innerorts, die eine zügige Erreichbarkeit von Haltestellen bzw. Bahnhöfen ermöglichen	Kenntnisnahme	Die detaillierte innerörtliche Führung liegt in der Zuständigkeit der Kommune

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
			bzw. des jeweiligen Baulastträgers.
	„ehrliche“ Reisezeitvergleiche zwischen ÖPNV und Kfz, auch die Zuwege zu den Haltestellen müssen zunächst berücksichtigt und danach der Handlungsbedarf neu bewertet werden	Kenntnisnahme	Reisezeitvergleiche können nur als Punkt-Punkt-Vergleiche (z. B. Haltestelle X - Bahnhof Y) dargestellt werden. Die Zuwegungen zu den Zugangspunkten des ÖPNVs sind individuell und deshalb nicht darstellbar.
	Vorausschauend auf das Jahr 2023: mit der zu erwartenden Betriebsaufnahme der WLE müssen bereits jetzt Aussagen zu anforderungsgerechten Abstellanlagen an den Haltepunkten im Kreisgebiet Sendenhorst und Albersloh getroffen werden.	Kenntnisnahme	Die konkrete Ausgestaltung und die Umsetzung liegen im Zuständigkeitsbereich der Kommune bzw. des jeweiligen Baulastträgers und kann nicht durch den NVP vorgegeben werden.
S. 236 ff.	Es sei zunächst auf die programmatischen Aussagen verwiesen: „In diesem Zusammenhang soll die hochintensive Fahrradnutzung im Münsterland dazu genutzt werden, das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel zu den regionalen ÖPNV-Achsen noch weiter zu stärken“ (S. 236); „...wird ein weiterer Fokus auf eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger zur Förderung der intermodalen Nutzung gelegt. Hierzu zählt insbesondere der Ausbau hochwertiger Fahrradabstellanlagen an bestimmten Haltestellen des regionalen Verkehrs.“ (S. 240)	Kenntnisnahme	-

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S. 93 f.	Die Bushaltestellen im Kreisgebiet werden in 4 Kategorien eingeteilt (s. S. 93 f.). Offensichtlich sind hier nur Bushaltestellen erfasst, die an Bahnhöfen liegen. Je nach Kategorie ist die Ausstattung definiert (S. 97). Fahrradabstellanlagen / Fahrradboxen und -käfige sind für die Kategorien I und II vorgesehen, in den Kategorien 3 und 4 lediglich „in Abhängigkeit der jeweiligen örtlichen Situation“.	Kenntnisnahme	In den Kategorien II, II und IV sind auch Haltestellen enthalten, die nicht an Bahnhöfen liegen.
S. 209	Es werden keine Aussagen zur Qualität der Abstellanlagen (Anlehnbügel oder „Felgenkiller“, Überdachung, Beleuchtung, gesicherter Zugang usw.) gemacht. Die Angaben auf S. 209 sind sehr rudimentär. Zu Abstellanlagen hat der ADFC entsprechende Standards entwickelt, die wir auf Anfrage gern präsentieren können.	Der Anregung wird gefolgt	Der Kreis kann aufgrund der fehlenden Zuständigkeit keine verbindlichen Vorgaben machen. Als Anregung für die Gestaltung und Ausstattung von Abstellanlagen wird ein Link zu den ADFC-Standards eingefügt.
S. 208	Lademöglichkeiten für ein Elektrofahrrad und ein Fahrradverleihsystem sind nur für Haltestellen der Kategorie I und in Abhängigkeit der jeweiligen örtlichen Situation vorgesehen, d. h. eventuell für die Bahnhöfe Ahlen und Warendorf sowie den Busbahnhof Beckum. Wenn wir den Plan richtig verstehen, kommt z. B. der Bahnhof Rinkerode, da dort keine Verknüpfung Bus – Bahn stattfindet, bei der Planung einer wie auch immer gearteten Abstellanlage nicht vor. Auch im Prüfauftrag MI-I „Ausbau von bike-and-ride-Anlagen...“ (S. 208) findet sich der Bahnhof Rinkerode nicht.	Kenntnisnahme	Im „Hinweis“ zum Prüfauftrag PI-I wird darauf verwiesen, dass die Liste der aufgeführten Haltestellen nicht abschließend ist. Dargestellt sind die Bahnhöfe, ZOBs und Haltestellen mit einem besonderen Potenzial für eine Verknüpfung Rad/ÖPNV.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Zentrale Haltestellen in Orten wie Albersloh, Stromberg oder Freckenhorst werden als Standardhaltestellen der Kategorie III („Geringeres Fahrgastaufkommen, kaum Umsteigebeziehungen“) definiert und daher nur „in Abhängigkeit der jeweiligen örtlichen Situation“ mit einer wie auch immer gearteten Abstellanlage ausgestattet oder auch nicht.	Kenntnisnahme	Die Kategorisierung der Haltestellen beruht auf den Ein- und Aussteigerzahlen im regionalen ÖPNV und der Bedeutung als Umsteigepunkt im Gesamtnetz. Zur Zuständigkeit der Kommunen bzw. weiteren Baulastträger für Abstellanlagen siehe oben.
S. 252	Andererseits findet auf S. 252 eine Gedankenskizze zur Anbindung der „räumlichen Einheit Auf der Bree“ in Albersloh mit ca. 200 Einwohnern. An der Haltestelle „Adolfshöhe“ könnte eine B+R-Anlage errichtet werden. Unklar ist jedoch, - warum für die übrigen 4000 Einwohner Alberslohs keine Abstellanlage vorgesehen ist. - diese gedachte B+R-Anlage für eine Haltestelle gedacht ist, die nur von einer der 2 gegenwärtig Albersloh bedienenden Buslinien (S 30) angefahren wird, die obendrein nur im Stundentakt bedient und in den Abendstunden nicht angefahren wird. Daher nutzen viele Albersloher die Linien S 30 und R 32 je nach individuellem Bedarf, so dass es sein kann, dass man morgens das Rad an der o.g. Haltestelle „Adolfshöhe“ abstellt und mit der S 30 in die Stadt fährt, abends aber mit der R 32 an einer anderen Haltestelle in Albersloh ankommt und dann einen Fußweg zum Fahrrad hat. - diese B+R-Anlage für eine Haltestelle gedacht wird, die im Zuge der WLE-Reaktivierung auf den Prüfstand kommt (S. 203 „Einstellung der S30 und R32	Kenntnisnahme	Im Teil C des Nahverkehrsplans ab S. 235 werden beispielhaft Vorschläge zur Anbindung von Ortsteilen/ Siedlungsbereichen mit geringer zu erwartender Nachfrage gegeben. Hierbei handelt es sich um gutachterliche Empfehlungen, die weder verbindlich noch abschließend sind und individuell von der jeweiligen Kommune zu bewerten sind. Die Betrachtung bezieht sich auf den Status Quo. Es handelt sich nicht um eine

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	im Abschnitt Sendenhorst – Münster“).		Maßnahme, die konkret umgesetzt werden soll.
S. 97	Unabhängig von der Eingruppierung in eine der 4 Kategorien gilt die Öffnungsklausel der Fußnote 38 (S. 97) „unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und der örtlichen Gegebenheiten“. Dies ist aus Sicht des ADFC nicht akzeptabel.	Kenntnisnahme	Der NVP bildet den Rahmen für die Ausgestaltung des regionalen ÖPNV. Die konkrete Ausgestaltung und die Umsetzung von Haltestellen und Abstellanlagen liegen im Zuständigkeitsbereich der Kommunen bzw. der weiteren Bau- lastträger. Unabhängig von der Zuständigkeit sind bestimmte Ausstattungen der Haltestellen nur möglich, wenn sich die benötigten Flächen dafür in öffentlicher Hand befinden oder von Dritten erworben werden können.
S. 58	Ergänzend ziehen wir die Aussage des Radverkehrskonzeptes S. 58 hinzu: „Das Veloroutennetz für den Kreis Warendorf verbindet die meisten Bahnhöfe und Haltepunkte mit Velorouten, um eine nahtlose Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene sowie den Verkehrsmitteln Fahrrad, Bus und Bahn zu gewährleisten. Übergeordnetes Ziel ist die Stärkung des Umweltverbundes. Ebenso werden wichtige Haltestellen des Busnetzes im Allgemeinen und des Schnellbusnetzes im Speziellen durch das Veloroutennetz erschlossen. Orientierungspunkt sind hierfür die im Rahmen des Nahverkehrsplans definierten Halte-	Kenntnisnahme	Die Aussagen des NVP und des Radverkehrskonzeptes stellen keinen Widerspruch dar. In beiden Fällen gibt es Einschränkungen, die die Realisierung des wünschenswerten Zustandes erschweren oder verhindern. Wie mehrfach erwähnt, hat dies auch mit den verschiedenen Zuständigkeiten und örtlichen Gegeben-

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	stellen, die je nach Kategorie über eine bestimmte infrastrukturelle Mindestausstattung für den Radverkehr verfügen sollen. Der Radverkehr somit fungiert als auch (sic!) Zubringer zum ÖPNV, er erhöht durch die Verknüpfung im Netz die Reichweite des ÖPNV in der Fläche und senkt gleichzeitig die Reisezeiten.“ Insofern muss über die Errichtung von Fahrradabstellanlagen hinaus das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel eine zielführende Infrastruktur erhalten. Gerade innerorts ist eine zügige und komfortable Erreichbarkeit von (zentralen) Bushaltestellen und Bahnhaltepunkten für den Radverkehr von entscheidender Bedeutung unter dem Gesichtspunkt „Reisezeiten“. Das Veloroutenkonzept des Kreises übergeht jedoch die Führung der Velorouten innerorts (S. 62). Unbefriedigend ist ebenfalls die Einschränkung, dass die Umsetzung der Veloroutenstandards außerhalb von „Flächenverfügbarkeit“ sowie einer „grundhaften Sanierung“ (S. 53) abhängt. Darüber hinaus sei dahingestellt, ob eine Breite von 2,5 Meter für einen 2-Richtungsradweg mit Fußgängern bei schnellem, auch mehrspurigem Radverkehr, zukunftsorientiert ist.		heiten (z. B. Flächenverfügbarkeit) zu tun.
	Wichtiger Entscheidungsfaktor für die Wahl des Verkehrsmittels bei konkurrierenden Angeboten ist die Reisezeit.	Kenntnisnahme	-
	Für die RB 67 gilt von Warendorf nach Münster eine Reisezeit von 32 Minuten. Ob dies für eine Straßenentfernung von 27 km befriedigend ist sei dahingestellt. Ebenso sei dahingestellt ob ein Stundentakt auf dieser Relation befriedigend ist.	Kenntnisnahme	Mit der Beseitigung bzw. Sicherung von Bahnübergängen wird sich die Reisezeit verbessern. Dies ist auch die Voraussetzung für das angestrebte Ziel eines Halbstundentaktes, den der Nahverkehrsplan

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
			des NWL für die Schiene vorsieht.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Für die RB 69 wird als Reisezeit von Ahlen nach MS HBF 44 Minuten (dies ist nicht zutreffend; die Reisezeit beträgt 47 Min.) angegeben. Bewertung: kein Handlungsbedarf. Ob dies für eine Straßenentfernung von 35 km befriedigend ist sei dahingestellt.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Die Reisezeiten auf S. 133 werden korrigiert. Der Vergleich einer Reisezeit des Zuges, dessen Fahrt über Hamm führt, mit einer Straßenentfernung Ahlen-Münster ist irreführend.
	Zusätzlich zu beachten ist, dass bei diesen bereits im Ergebnis unbefriedigenden Reisezeitvergleichen der Zeitaufwand für den Weg zum bzw. vom Bahnhof nicht berücksichtigt ist und folglich der Vergleich noch ungünstiger für den ÖPNV ausfällt.	Kenntnisnahme	Im NVP (Kapitel 7.3.1) werden die Reisezeiten mit dem ÖPNV/SPNV als solche bewertet, die dem Anforderungsprofil zugrunde liegen (Kapitel 6.2.9). Es werden keine Vergleiche zum Pkw gezogen.
	Die Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem örtlichen Busverkehr am Bahnhof Ahlen (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung) ist äußerst unbefriedigend sowohl hinsichtlich eines fahrplanmäßig verkehrenden als auch eines bereits geringfügig verspäteten Schienenverkehrs	Kenntnisnahme	Es bestehen grundsätzlich tagesdurchgängige Übergänge zwischen dem SPNV und den meisten Linien des regionalen ÖPNV. Die Übergänge zum örtlichen Busverkehr (Stadtbusverkehr) liegen in der Zuständigkeit der Stadt Ahlen.
	Der T 56 verkehrt zwischen den Nachbarorten Drensteinfurt und Sendenhorst (Entfernung ca. 9 Kilometer) Mo – Fr. von ca. 7.00 – ca. 19.00 Uhr. Für andere Zeiten wird auf „alternative Reisewege über Münster oder Ahlen“ verwiesen. Von Sendenhorst über Münster nach Drensteinfurt sind es 47 Kilometer. Insofern kann die Angabe dieser „Alternative“ nur als Verhöhnung von Reisenden empfunden werden.	Der Anregung wird gefolgt.	Die Angabe sollte eine wertneutrale Information darstellen. Zur Vermeidung von Missverständnissen bzw. Fehlinterpretationen wird sie entfernt.

Stadt Ahlen

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Die Stadt Ahlen unterstützt die grundsätzlichen Ziele und Forderungen des Kreises Warendorf zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet. Dem ÖPNV kommt bei der zukünftigen Sicherung von Mobilität eine besondere Bedeutung zu. Die Stadt Ahlen intensiviert aktuell Ihre Bemühungen im Zuge der RRX-Anbindung den Bahnhof als Mobilitätsstation auszubauen. Es werden derzeit die Realisierungsmöglichkeiten einer Radstation, die Schaffung neuer Parkmöglichkeiten (P+R) sowie die Erweiterung des Car-Sharing und Bike-Sharing Angebots geprüft.	Kenntnisnahme	-
	Aufgrund der Verspätungsanfälligkeit des SPNV auf den Linien RE6 und RB 69 sind die Umsteigebeziehungen am Bahnhof Ahlen derzeit nur unzureichend sichergestellt.	Kenntnisnahme	-
S. 84	Um den Umweltverbund in Hinblick auf Klima- und Umweltschutz in Zukunft gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger zu machen, wäre eine ambitioniertere Ausrichtung der Bedienungsqualität (S.84) zu begrüßen. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) sollte neben den Achsen auch für die Grundverbindungen, mindestens jedoch für die Hauptverbindungen ein T 30 (30 min-Takt) angestrebt werden.	Der Anregung kann nicht gefolgt werden.	Das Bedienungsangebot der Haupt- und Grundverbindungen entspricht den im NVP bewerteten Potenzialen. Eine generelle Ausdehnung auf einen T30 ist derzeit aus wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S. 97	Für eine Attraktivierung eines inter- bzw. multimodalen Mobilitätsverhaltens ist es zwingend notwendig, Haltestellen mit einem entsprechenden Angebot auszustatten. Der NVP sieht hierzu eine Vielzahl begrüßenswerter Ausstattungsmerkmale vor (S. 97). Es wäre jedoch wünschenswert, Qualitätskriterien, insbesondere für Fahrradabstellanlagen, zu formulieren, um zukunftsfähige Standards garantieren zu können.	Der Anregung kann teilweise gefolgt werden.	Die Ausstattung von Haltestellen und Abstellanlagen liegt im Zuständigkeitsbereich der Kommunen bzw. der weiteren Baulastträger und kann nicht durch den NVP als Standard vorgegeben werden. Entsprechend der gleichgerichteten Anregung des ADFC wird in Prüfauftrag PI-I für die Gestaltung und Ausstattung von Abstellanlagen ein Link zu den ADFC-Standards eingefügt.
S. 100	Der Reisekomfort ist ein zentrales Qualitätsmerkmal des ÖPNVs. Die Sichtbehinderung durch Werbung auf den Fensterflächen mindert diesen erheblich und trägt nicht zur Attraktivierung des Umweltverbundes bei. Es wäre wünschenswert, durch den NVP verbindlichere Vorgaben zum prozentualen Anteil von Werbung auf Fensterflächen zu treffen. Die Größenbezeichnung „zum kleinen Teil“ ist nicht differenziert genug (S.100). Begrüßenswert wäre es, diese durch den NVP gänzlich auszuschließen.	Kenntnisnahme	Die Werbung auf den Fensterflächen ist i. d. R. von innen transparent, so dass sie keine Sichtbehinderung darstellt. Die konkrete Regelung erfolgt im Zuge der Vergabe von Verkehrsleistungen.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S. 103	Die Neuerungen in der Radverkehrsführung und dem daraus resultierenden Mischverkehr auf der Fahrbahn führten in jüngster Vergangenheit in Ahlen zu Konflikten, speziell zwischen dem Busverkehr und Radfahrenden. Aus diesem Grund ist es begrüßenswert, dass neben den Kenntnissen der rechtlichen Vorgaben, die von den Fahrern verlangt werden, die Durchführung von Schulungen vorausgesetzt werden (S.103). Zur aktiven Förderung der Nahmobilität wäre eine Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zu zusätzlichen Schulungen i. S. aktueller Neuerungen innerhalb der StVO und dem konfliktfreien Fahren im Mischverkehr wünschenswert.	Kenntnisnahme	In den Anforderungen für das Fahrpersonal (Tab. 23, S. 102) ist die notwendige Kenntnis und Anwendung der rechtlichen Vorgaben, u. a. der StVO, dargestellt.

Stadt Beckum

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Dem Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Kreises Warendorf wird grundsätzlich zugestimmt. Jedoch sollte aufgrund der besonderen Bedeutung die Verbindung Münster – Sendenhorst – Beckum vollständig als Achse aufgewertet in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund einer angestrebten Reaktivierung der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) zwischen Sendenhorst und Münster. Eine Achse Beckum – Neubeckum – Sendenhorst könnte dann eine bedeutende Zubringerfunktion übernehmen.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Die Darstellung als Achse entspricht im Abschnitt Beckum – Sendenhorst nicht dem erforderlichen Potenzial. Es besteht bereits eine Achse über die Schienenverbindung Neubeckum-Ahlen-Hamm-Drensteinfurt-Münster. Im Rahmen der Maßnahme ML-XI (Reaktivierung der WLE) wird der Teilabschnitt noch einmal betrachtet.

Gemeinde Beelen

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S. 118	Warendorf – Beelen, Linie RB 67 und 311 Hier sieht die Gemeinde Beelen insoweit Handlungsbedarf, als das die Endhaltestelle in Rheda-Wiedenbrück Bahnhof liegen sollte und nicht wie bisher an der Gemeindegrenze am „Hemfelder Hof“. Zudem wären zeitversetzte Fahrzeiten wünschenswert.	Kenntnisnahme	Eine Verlängerung der Linie 311 stellt einen Schienenparallelverkehr und damit eine unerwünschte Konkurrenzierung der Schiene da. Sie wird vom Aufgabenträger in OWL abgelehnt.
Karte A-13	Verbindungsdefizite Beelen – Sassenberg und Beelen – Oelde fehlen.	Der Anregung kann nicht gefolgt werden.	In der Karte A-13 sind Verbindungsdefizite in Hinsicht auf das Reisezeitverhältnis ÖPNV - MIV dargestellt. Da für die genannten Verbindungen kein ÖPNV-Angebot vorliegt, ist aufgrund der angewandten Systematik keine Darstellung möglich.
	Liniensteckbrief NVP Kreis Warendorf – Linie 311 Hier wären aus der Sicht der Gemeinde Beelen folgende Punkte zu prüfen:	Kenntnisnahme	-
	Anbindung in den Kreis Gütersloh (Harsewinkel, Rheda-Wiedenbrück)	Der Anregung wird gefolgt.	Es wird ein Prüfauftrag zur „Verbesserung der verkehrlichen Beziehungen mit dem ÖPNV zwischen dem Kreis Gütersloh und dem Kreis Warendorf“ formuliert.
	Bedarfsanalyse für ein Fahrtenangebot nach Ennigerloh, Oelde, Sassenberg	Kenntnisnahme	Gemäß Raumstrukturanalyse und weite-

			rer Verfahrensschritte zur Erarbeitung des NVP, lassen sich keine Potenziale ableiten, die ein entsprechendes ÖPNV-Angebot rechtfertigen würden. Durch den Prüfauftrag PL-III „Verbesserung der Erschließung der Gewerbegebiete“ werden die Belange von Betrieben bereits berücksichtigt. Für die Organisation der Schülerverkehre sind die jeweiligen Schulträger verantwortlich. Der Kreis prüft hierbei, ob im Rahmen des Regionalverkehrs ein Beitrag geleistet werden kann.
--	--	--	--

Beirat für Menschen mit Behinderungen im Kreis Warendorf

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	In der Sitzung des Beirates für Menschen mit Behinderungen im Kreis Warendorf am 10.07.2018 wurde das Thema Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan vorgestellt und diskutiert. In der Niederschrift wurde festgehalten, dass keine Einwände geltend gemacht werden und insofern ein positives Votum abgegeben wird (ohne Gegenstimmen).	Kenntnisnahme	-

Kreis Coesfeld

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Der Kreis Coesfeld ist durch die Kreisgrenzen überschreitenden Linien 341, T54 und T12 betroffen.	Kenntnisnahme	-
	Die Linie „341 Münster, Hauptbahnhof - Ascheberg-Herbern, Rankenstraße“ ist dem Linienbündel WAF 3 zugeordnet. Zu den hierzu im Nahverkehrsplan dargestellten Inhalten bestehen von Seiten des Kreises Coesfeld weder Anregungen noch Bedenken.	Kenntnisnahme	-
	Die Linien „T54 Lüdinghausen - Ascheberg - Drensteinfurt“ und „T12 Herbern - Mersch, Bf“ sind dem Linienbündel COE 1 zugeordnet. Der Entwurf des Nahverkehrsplans des Kreises Warendorf stuft die Linie T54 in der Relation „Drensteinfurt - Ascheberg“ in die Kategorie „Ergänzungsverbindung“ ein. Demgegenüber erwartet der Kreis Coesfeld eine höhere Nutzungshäufigkeit, so dass der Entwurf des Nahverkehrsplans des Kreises Coesfeld für die Relation „Lüdinghausen - Ascheberg - Drensteinfurt“ durch das Einrichten zusätzlicher Fahrten die Erfüllung des Anforderungsprofils in der Kategorie „Grundverbindung“ vorsieht.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Im NVP wird der Prüfauftrag PL-VIII aufgenommen, der die Potenziale der Verbindung und die daraus resultierende Verbindungsqualität feststellen soll.
	Darüber hinaus beinhaltet dieser Entwurf einen Prüfauftrag zum Schaffen einer durchgängigen Verbindung „Drensteinfurt - Ascheberg - Lüdinghausen - Haltern am See“. Dieser Wunsch wurde von den Kommunen Ascheberg und Lüdinghausen geäußert und ist im aktuellen Entwurf des Kreises Warendorf nicht beinhaltet.	Der Anregung kann nicht gefolgt werden.	Der Teilabschnitt Drensteinfurt - Ascheberg - Lüdinghausen ist vorhanden (T54) und wird gemäß Anregung des Kreises Coesfeld überprüft (siehe Punkt zuvor). Für eine durchgängige Verbindung Drensteinfurt – Haltern am See wird kein Potenzial und kein Bedarf gesehen.

Stadt Drensteinfurt

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Die Stadt Drensteinfurt hat keine Stellungnahme abgegeben. Entsprechend dem Aufforderungsschreiben im Rahmen der Beteiligung wurden damit keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht.	Kenntnisnahme	-

Stadt Ennigerloh

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Die Stadt Ennigerloh hat keine Stellungnahme abgegeben. Entsprechend dem Aufforderungsschreiben im Rahmen der Beteiligung wurden damit keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht.	Kenntnisnahme	-

Gemeinde Everswinkel

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Der Ausschuss für Planung und Umweltschutz der Gemeinde Everswinkel nimmt den Entwurf der Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplanes des Kreises Warendorf zur Kenntnis.	Kenntnisnahme	-
	Folgende Anregungen sowie Prüfaufträge sollen in der Stellungnahme der Gemeinde Everswinkel berücksichtigt werden:	Kenntnisnahme	Der Kreis Warendorf kann diese Entscheidung im Rahmen der Nahverkehrsplanung nicht treffen. Die Anregung wird

	Die Ortsteile Alverskirchen und Everswinkel sollten in einer Preiszone liegen.		an die Tarifgemeinschaft mit der Bitte um Unterstützung weitergegeben.
	Die Ausweitung des Angebots einer Verbindung zwischen Everswinkel und Telgte sollte erweitert werden, insbesondere an Wochenenden.	Der Anregung kann nicht gefolgt werden.	Die Verbindung Everswinkel - Telgte verfügt über ein den Potenzialen entsprechendes Angebot. Ein zusätzlicher Bedarf ist derzeit nicht erkennbar.

Kreis Gütersloh/Zweckverband VerkehrsverbundOstWestfalenLippe (ZV VVOWL)

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Fahrzeuge In Kapitel 5.7.2 (S. 68) erklären Sie, dass Sie für Fahrzeuge der Kategorie III und IV ggf. Ausnahmen von der Barrierefreiheit zulassen wollen. In Kapitel 6.2.13 definieren Sie für alle Fahrzeugkategorien die Qualitätsanforderungen. Demnach sind für die Fahrzeugkategorien III und IV Niederflurfahrzeuge bzw. Low-Entry-Fahrzeuge nicht zwingend. Die Linien, die in den Kreis Gütersloh führen, sind alle als Ergänzungsverkehre (Fahrzeugkategorie IV) definiert. Wir halten es auch auf solchen Linien für zwingend, dass ein möglichst stufenloser Zugang erreicht wird. Insbesondere die Linie 374 als Verbindung zwischen den benachbarten Orten Oelde und Clarholz ist sicherlich auch für ältere Menschen attraktiv. Hinsichtlich des Angebots an gebrauchten niederflurigen Fahrzeugen dürfte dies kein Hindernis für eigenwirtschaftliche Verkehre darstellen. Ebenso sehen wir es dann als zwin-	Kenntnisnahme	Der Kreis Warendorf setzt sich für die hohe Qualität der eingesetzten Fahrzeuge ein. Die Konkretisierung der münsterlandweit einheitlichen Vorgaben aus dem Anforderungsprofil erfolgt in der Vorbereitung zur Vergabe der Verkehrsleistungen. Für die Linie 374 ist der Einsatz von Niederflurtechnik vorgesehen.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	gend an, dass an der 2. Tür eine Rampe vorhanden ist. Wir regen zudem an, für alle Fahrzeugkategorien die technisch größtmögliche Tragkraft (mind. 350kg) vorzuschreiben, damit auch aktuelle Elektro-Rollstühle inkl. Fahrer/in die Einfahrt ins Fahrzeug ermöglicht werden kann. Die Sondernutzungsfläche geben Sie für alle Fahrzeugkategorien mit 0,90*1,30m an. Auch hier würden wir die Vergrößerung auf 0,90*2,00 m vorschlagen, so dass eine größere Bewegungs- und Abstellfläche entsteht. Wir weisen in diesem Sinne auch auf den Erlass des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW vom 15.03.2017 zur Beförderungspflicht von E-Scootern.		
	Linienangebot Im Zuge des Aufstellungsverfahrens zum 4. NVP des Kreises Gütersloh baten Sie uns mit Schreiben vom 9.5.2017, für die Linie 312 (Versmold – Sassenberg) die Angebotserweiterung auf 8 Fahrtenpaare und für die Linie 316 (Warendorf – Sassenberg – Harsewinkel) auf 10 Fahrtenpaare aufzunehmen. Ihrer Bitte gemäß ist dies jetzt Bestandteil des 4. NVP des Kreises Gütersloh. In Ihrem Entwurf werden beide Erweiterungen jedoch nicht aufgeführt.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Ein entsprechender Prüfauftrag PL-X wird in Kapitel 9.2.2 ergänzt, in dessen Rahmen auch die Mitfinanzierung durch den Kreis Gütersloh zu erörtern ist.
	Zwischen Wadersloh und Langenberg-Benteler soll eine neue bedarfsorientierte Verbindung eingerichtet werden (Kapitel 9.2.2, S. 203). Im o. g. Schreiben baten Sie uns, diese im Umfang von 8 Fahrtenpaaren in den NVP aufzunehmen. Gemäß Ihrer Bitte ist dies jetzt Bestandteil des 4. NVP des Kreises Gütersloh. Im Entwurf Ihres NVP ist jedoch nur ein Umfang von 4 Fahrtenpaaren vorgesehen. Zudem ist die Verbindung nicht als „Maßnahme“, sondern als „Prüfauftrag“ vorgesehen.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Durch die Maßnahme ML-VII wird bereits eine deutliche Verbesserung der Verbindung von Wadersloh nach Lippstadt erreicht. Im Zusammenhang mit dem Prüfauftrag PL-I wird deshalb die Notwendigkeit der Aufstockung auf 8 Fahr-

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Korrekterweise sollte bei der Darstellung dieses Prüfauftrages nur auf die Verbindung in Richtung Rheda-Wiedenbrück/Gütersloh hingewiesen werden, da die Linie R73 als Verbindung in Richtung Lippstadt zur Verfügung steht. Grundsätzlich trägt der Kreis Gütersloh die von Ihnen angeregten Angebotsausweitungen mit, er hat diese daher auch in den 4. NVP mit aufgenommen. Die höhere Anzahl an Fahrten ist sinnvoll, da nur so ein ernstes ÖPNV-Angebot dargestellt werden kann. 4 Fahrtenpaare am Tag sind kein Angebot an Fahrgäste, diese Verbindung dauerhaft in Anspruch nehmen zu wollen. Daher bitten wir, die zusätzlichen Fahrtenpaare in den 3. NVP des Kreises Warendorf aufzunehmen.		tenpaare noch einmal geprüft.

Stadt Hamm

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Linie R 37 (Hamm-Beckum): Mit Schreiben vom 25.08.2016 wurde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung bereits mitgeteilt, dass der NVP der Stadt Hamm eine andere innerstädtische Führung vorsieht. Aus dem vorliegenden Entwurf ist leider nicht ersichtlich, wie dieser Widerspruch zwischen den beiden Nahverkehrsplänen bewertet wird und ggf. aufgelöst werden kann. Zudem stellt der NVP-Entwurf für dieses als ‚Hauptverbindung‘ eingestufte Linie Defizite in der SVZ-Bedienung fest; es fehlen jedoch die entsprechenden Handlungsempfehlungen.	Kenntnisnahme	Die Stadt Hamm hat zwischenzeitlich mitgeteilt, dass die Abweichungen bei der innerstädtischen Linienführung im NVP Hamm angepasst werden sollen. In der Karte A-12 sind die Defizite benannt. Gleichzeitig ist aber in der Legende dargestellt, dass es Defizite gibt, die keinen Handlungsbedarf erfordern.
	Linie 353 (Ahlen - Westfalenkaserne - Heessener Markt): Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurde ebenfalls auf die im NVP der Stadt	Kenntnisnahme	Die Stadt Hamm hat zwischenzeitlich mitgeteilt, dass auf die Durchbindung

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Hamm vorgesehene Wiederherstellung der innerstädtischen Durchbindung bis zum Hammer Hbf. verwiesen. Leider ist auch hier nicht ersichtlich, wie der Widerspruch zwischen den beiden NVP bewertet wird und ggf. aufgelöst werden kann.		verzichtet wird und der NVP Hamm angepasst werden soll.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Verfahrensvorschlag: Bildung einer regionalen Arbeitsgruppe Das heutige Busangebot zwischen dem Kreis Warendorf und der Stadt Hamm ist weder angebotsorientiert noch bedarfsgerecht. Es ignoriert die gewachsene Bedeutung des Hammer Bahnhofs für die Region und die relevanten Pendlerströme zwischen dem Kreis WAF und der Stadt Hamm. Zudem werden Zwischenortsverkehre nach Heessen und Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt Hamm nicht sachgerecht bedient. Um hier Fortschritte zu erzielen, sollte der NVP den Anstoß geben, eine regionale Planungsgruppe aus Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen einzurichten, wie dies bereits für die Kooperation mit dem Osnabrücker Land vorgeschlagen wird.	Der Anregung wird gefolgt.	Die Einrichtung einer Planungsgruppe zur Diskussion aktueller und zukünftiger Fragestellungen im ÖPNV wird begrüßt.
	Qualitätsanforderungen Fahrzeuge: Es werden Vorgaben zu Echtzeitdatenübermittlung und zur Lichtsignalbeeinflussung gemacht. Da die Fahrzeuge überregional eingesetzt werden, sollten diese erweitert werden um einen Hinweis auf die entsprechenden technischen Vorgaben der Stadt Hamm.	Der Anregung wird gefolgt.	Bei der entsprechenden Neuvergabe von Linien werden die Vorgaben der Stadt Hamm berücksichtigt.

Stadt Münster

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Aus der Sicht der Stadt Münster bestehen keine Bedenken gegen den 3. NVP des Kreises Warendorf.	Kenntnisnahme	-
	Die Hinweise zu den geplanten Infrastrukturverbesserungen des NWL auf der Schienenstrecke Münster – Warendorf – Bielefeld (RB67) zur Beschleunigung und Takt- sowie Angebotsverdichtung werden ebenso wie die Aufnahme der geplanten Reaktivierung der WLE auf der Verbindung Münster – Sendenhorst – Beckum – Neubeckum (Angebotsverbesserungen und Neuordnung der ÖPNV-Anschlüsse) von der Stadt Münster unterstützt.	Kenntnisnahme	-
	Positiv wird zudem die in den Qualitätsstandards festgeschriebene Möglichkeit zur Fahrradmitnahme in den Schnell- und Regio- sowie den Nachtbussen bewertet.	Kenntnisnahme	-
	Hinsichtlich der beschriebenen Verspätungen bei den aus Warendorf und Ennigerloh kommenden Bussen möchte ich darauf hinweisen, dass der Landesbetrieb Straßenbau in Abstimmung mit der Stadt Münster und den Verkehrsunternehmen die Einrichtung einer Busspur auf der Münsterstraße zwischen dem Freibad Stapelskotten und dem Abzweig Wolbeck plant. Damit wird dieser in der Hauptverkehrszeit stauanfällige Linienabschnitt zukünftig fahrplanstabiler und pünktlicher.	Der Anregung wird gefolgt.	Der Hinweis wird im Kapitel 9.3.2 im Prüfauftrag PB-II aufgenommen.
	Ebenfalls ist der innerstädtische Abschnitt der Wolbecker Straße verspätungsanfällig. Dies ist überwiegend auf die derzeitige Baustelle im Bereich der Umgehungsstraße zurückzuführen. Hier sollte sich die Situation nach der Fertigstellung des Ausbaus des Knotenpunktes Wolbecker Straße/ B51 verbessern.	Kenntnisnahme	-

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S. 156 Tabelle 40	Die pauschalen Hinweise und Begründungen für die Verspätungsanfälligkeit der Regionalbuslinie im Stadtverkehr von Münster (S. 156, Tab. 40) sollten konkretisiert werden oder ganz entfallen.	Der Anregung kann nicht gefolgt werden.	Die Zeiten des Berufsverkehrs sowie die weiteren Gründe sind ausdrücklich in der Tabelle benannt.
	Wünschenswert wäre aus unserer Sicht die Aufnahme einer möglichen Stadt-Umland-Kooperation für den Korridor Warendorfer Straße – Telgte – Warendorf mit einer Einbindung der stündlichen Fahrten der Linie R 11 in den 20'-Takt der Linie 2.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Ein entsprechender Prüfauftrag PL-VII wird in Kapitel 9.2.2 ergänzt.
	Wie in unserem Schreiben vom 13.09.2016 angeführt soll zudem eine Integration der Schnell- bzw. Sprinterlinie in das Stadtbussystem von Münster (Gesamtkonzept) geprüft werden. Dabei wird die Durchbindung einzelner Schnellbuslinien über den Hauptbahnhof hinaus, z.B. in die Gewerbegebiete Loddenheide oder Zentrum Nord, untersucht. Für den Kreis Warendorf wären ggf. die S20 bzw. S30 betroffen. Auch hier wäre eine zumindest nachrichtliche Aufnahme in den 3. Nahverkehrsplan aus Sicht der Stadt Münster wünschenswert.	Der Anregung wird gefolgt.	Die Untersuchung wird im Rahmen des Prüfauftrages PL-VII durchgeführt.

Stadtwerke Münster

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S.34	Auf Seite 34 Absatz 1 wird festgestellt, dass die Stadt Münster mit rund 16.500 Pendlern das bedeutendste Ziel außerhalb des Kreises ist. Insgesamt wird die Anbindung Münsters aus dem Kreis Warendorf positiv bewertet. Entsprechend den Qualitätsstandards kann das nächstgelegene Oberzentrum aus allen Kommunen des Kreises mit einer Reisezeit unter einer Stunde und mit maximal einem Umstieg erreicht werden.	Kenntnisnahme	-
	Aus unserer Sicht sollte im Hinblick auf die weiter zunehmende Bedeutung des Stadt-/Umlandverkehrs, mit der Zielsetzung die Takte auf den Hauptachsen zu verdichten und abzustimmen, weitere Kooperationen Stadt-/Regionalverkehr – analog zur erfolgreichen Kooperation Linie 22 – geprüft werden. Für den Kreis Warendorf bieten sich dazu u.a. die Taktfahrten der Regionalbuslinie R11 an. Darüber hinaus sollte das Bedienungszeitfenster der Linie die Ladenschlusszeiten des Oberzentrums Münster berücksichtigen.	Der Anregung wird gefolgt.	Ein entsprechender Prüfauftrag PL-VII wird in Kapitel 9.2.2 ergänzt.
S. 156	Die Thematisierung der Verspätungsanfälligkeit der Linie S20, S30, R22, R32, R11 und R13 im Stadtgebiet Münster durch die hohe Verkehrsdichte, die Baustellensituation bzw. fehlende LSA-Beeinflussung (Seite 156) begrüßen wir ausdrücklich.	Kenntnisnahme	-

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S. 156	Anders als auf der gleichen Seite des NVP hergeleitet, sehen wir diesbezüglich jedoch einen dringenden Handlungsbedarf. Festzustellen ist bspw., dass die Regionalbuslinie R22 und R32 bei ihrer Ankunft am Hbf in der HVZ häufig um mehr als 15 Minuten verspätet sind. Die Verspätung wird bereits in der Region aufgebaut und im Stadtgebiet auf der Wolbecker Straße dann ausgeweitet. Somit stellt die Unpünktlichkeit bzw. Unzuverlässigkeit sowohl für die regionalen wie auch für die innerstädtischen Fahrgäste ein gravierendes Problem dar. Dies sollte im NVP auch so thematisiert werden. An dieser Stelle sollte auch auf die seit Jahren geforderte Verlängerung der Busspur auf der L793 bis zum Abzweig Wolbeck verwiesen werden.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Die Untersuchung bzw. Klärung wird im Rahmen des Prüfauftrages PL-VII durchgeführt. Der Hinweis auf die Verlängerung der Busspur wird aufgenommen.
S. 156	Die Lieferung von Echtzeitdaten an die EFA, wie in der Ableitung des Handlungsbedarfs auf Seite 156 ausgeführt, wird von uns ausdrücklich begrüßt.	Kenntnisnahme	-
S. 193	Den vorgeschlagenen Ausbau des Fahrtenangebotes der R22 sonn- und feiertags zwischen Everswinkel und Münster (S. 193) begrüßen wir ebenfalls.	Kenntnisnahme	-
S. 179	Im Hinblick auf die Aussagen zum WestfalenTarif (Seite 179) könnte man ergänzen, dass zum Tarifsortiment des WT besondere Ticketangebote in den Teilräumen hinzukommen können. Wie z. B. das sehr erfolgreiche eTicket in Münster.	Der Anregung wird gefolgt.	Eine entsprechende Formulierung in Kapitel 7.13 wird ergänzt.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S. 100, 105 und 107	Die Aussagen zum Thema eTicket auf den Seiten 100, 105 und 107 müssen aus unserer Sicht deutlich geschärft werden. Dazu ein Formulierungsvorschlag: „eTickets müssen nach dem Standard VDV-KA und den Richtlinien des Westfalentarifs im Bus validiert und geprüft werden können. Auf Kooperationsachsen das Stadtgebiet Münster betreffend muss zudem die Prüfung /Aktivierung der lokalen eTicket-Produkte sowie die Bereitstellung der notwendigen Kundenanzeigen (Prüfergebnis, Restzeit, Ticketerneuerung) gewährleistet werden.“	Der Anregung wird teilweise gefolgt	Die Formulierung wird wie folgt aufgenommen: „eTickets müssen nach dem Standard VDV-KA und den Richtlinien des Westfalentarifs im Bus geprüft werden können. Auf Kooperationsachsen das Stadtgebiet Münster betreffend muss zudem die Validierung/Prüfung /Aktivierung der lokalen eTicket-Produkte sowie die Bereitstellung der notwendigen Kundenanzeigen (Prüfergebnis, Restzeit, Ticketerneuerung) gewährleistet werden.“
	Die Stadtwerke Münster GmbH hat großes Interesse an einem weiteren signifikanten Ausbau der ÖPNV-Achsen nach Münster. Neben dem langfristigen Ziel einer S-BahnMünsterland 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 Funktionalisieren 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. Bei Erfolg wäre dies auch ein geeignetes Handlungsmuster für die ebenso erfolgreichen Schnellbusse S20 und S30.	Kenntnisnahme	Vgl. Kapitel 11, hier wird der entsprechende planerische Ansatz beschrieben

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Zur Flankierung des ÖPNV-Angebotes muss auch ein kundenorientiertes innovatives Tarif- und Vertriebssystem kommen. ETicket und Smartphone- Ticket sind hierzu die Stichworte. Ein 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	Bereits unter Ableitung des Handlungsbedarfes berücksichtigt sowie in Maßnahme MF-VII und Kapitel 11

NABU - Naturschutzstation Münsterland

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Die NABU-Naturschutzstation Münsterland ist als Biologische Station für den Kreis Warendorf und die Stadt Münster direkt auf der Kreisgrenze ansässig (Haus Heidhorn, Westfalenstraße 490, 48165 Münster). Auf unserem Gelände sind verschiedene aktuelle oder gerade in der Entwicklung befindliche Lehrpfade und Umweltbildungsangebote zu finden. Im öffentlich geförderten Projekt „wegbar“, das kürzlich mit dem Integrationspreis NRW ausgezeichnet wurde, wird z. B. auf dem Gelände das Naturerleben für alle Menschen gestärkt durch besondere Angebote für Menschen mit Behinderungen. Weitere zahlreiche Veranstaltungen für die breite Bevölkerung, aber auch für Schulen und Kindergärten, finden auf Haus Heidhorn statt. Auf dem Gelände befindet sich zudem ein Seniorenheim mit rd. 50 Pflegeplätzen und die NABU Münsterland-gGmbH, die Kooperationspartner im BNE-Regionalzentrum Münster ist (BNE = Bildung für nachhaltige Entwicklung). Zudem wohnen im alten Schwesternwohnheim noch einige Schwestern sowie Freiwilligendienstler/innen der Einrichtungen, die meist keinen PKW zur Verfügung haben. Regelmäßig müssen Mitarbeiter/innen und Besucher/innen der verschiedenen Einrichtungen hierher pendeln.	Kenntnisnahme	-

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Leider ist jedoch die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr seit einigen Jahren sehr eingeschränkt: Am Wochenende ist aktuell überhaupt keine Anbindung gegeben, obwohl direkt an der Hofzufahrt eine Bushaltestelle existiert und Haus Heidhorn direkt an der B 54 liegt. In der Woche gibt es an den Schultagen einen Schulbus und eine Taxibusanbindung auf Anfrage zu vier festgelegten Zeiten, leider nicht ab dem Bahnhof.	Kenntnisnahme	-
	Immer wieder fragen uns potentielle Besucher nach einer Möglichkeit, ohne PKW zu uns zu kommen. Nicht jeder ist in der Lage, mit dem Fahrrad anzureisen. Sehr viele möchten aber aus Gründen des Klimaschutzes auch ganz bewusst auf ein Auto verzichten. Deshalb werden gerade wir als Naturschutzverband regelmäßig mit sehr viel Unverständnis gefragt, warum es keine ausreichende Anbindung an den ÖPNV gibt.	Kenntnisnahme	-
	Aus den genannten Gründen möchten wir Sie bitten, sich dafür einzusetzen, dass es in Zukunft eine bessere Anbindung an den ÖPNV gibt. Wünschenswert wäre eine Anbindung an den Bahnverkehr, z. B. über den Bahnhof Hiltrup oder den Bahnhof Rinkerode. Hier könnte z. B. eine flexible Taxibusanbindung ohne feste Zeiten schon sehr hilfreich sein, falls eine regelmäßige Buslinie nicht lohnend genug wäre. Über eine positive Rückmeldung würden wir uns sehr freuen.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Aufgrund der Randlage im Kreisgebiet und Gemengelage der Aufgabenträgerschaft (Stadt Münster/Kreis Warendorf) sowie unter Einbeziehung der Stadt Drensteinfurt wird ein Prüfauftrag (PL-IX) formuliert, da die Potenziale nicht hinreichend von hier abgeschätzt werden können.

Stadt Oelde

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Bzgl. des Entwurfes für den 3. Nahverkehrsplan bestehen von hier keine Anregungen oder Bedenken.	Kenntnisnahme	-

Gemeinde Ostbevern

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Mit E-Mail vom 29.11.2018 hatte ich Ihnen bereits einige Anregungen und Änderungswünsche übersandt, die im Wesentlichen redaktioneller Art sind. Ich bitte um Prüfung und ggf. Anpassung.	Kenntnisnahme	Die redaktionellen Änderungen wurden eingearbeitet, die anderen Punkte werden nachfolgend behandelt.
	Auf folgende Aspekte möchte ich darüber hinaus besonders hinweisen: Unter Ziffer 11.2 erfolgt eine Zuordnung möglicher Steckbriefe zu den räumlichen Einheiten im Kreis Warendorf. Seite 259 beschäftigt sich mit der Verbesserung der Anbindung der Fa. Vossko, einer der größten Arbeitgeber in Ostbevern. Der Firmensitz liegt ca. 6 km vom Ortskern entfernt. Derzeit existiert eine Taxi-Bus-Verbindung, wobei die erste Hinfahrt aus dem Ortskern erst um 9.10 Uhr erfolgt. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzstandortes würde erreicht, wenn die Fahrzeiten den aktuellen Schichtdiensten angepasst werden würde. Die Frühschicht ist von 4.30 bis 14.00 Uhr, die Spätschicht ist von 14.00 Uhr bis 22.00 Uhr.	Kenntnisnahme	Das Angebot ist an der seinerzeit durch Zählungen festgestellten Nachfrage orientiert. An den Schichtzeiten eines Betriebes orientierte zusätzliche Fahrten wären als eine Form des „Werk-Verkehres“ durch die Gemeinde im Rahmen eines Ortsverkehrs zu organisieren und zu finanzieren. Der Nahverkehrsplan enthält in Kapitel 9.2.2, Prüfauftrag PL-III (Erschließung Gewerbegebiete) und Kapitel 9.4, Maßnahme MF-VI (Betriebsli-

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
			ches Mobilitätsmanagement) Hinweise zu weiteren möglichen Verbesserungsmöglichkeiten. Im Rahmen des Prüfauftrages PL-II(Verbesserungen der Verkehrsbeziehungen mit dem Osnabrücker Land) im Kapitel 9.2.2 könnten sich ggf. Verbesserungen ergeben.
	Auf dem künftigen RRX-Korridor aus dem Ruhrgebiet über Recklinghausen nach Münster (RRX 7) plant der NWL, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 eine Verlängerung der Linie RE 2 über Münster hinaus bis nach Osnabrück. Zusammen mit der Regionalbahn RB 66 (Teuto-Bahn) gibt es dann auf dem länderübergreifenden Abschnitt täglich zwei Verbindungen pro Stunde. Für Pendler aus Ostbevern darf dieses nicht zu Verschlechterungen führen. Die Gemeinde Ostbevern hat im Rahmen der Ihnen bekannten Resolution die Verantwortlichen aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass der Halbstundentakt zu Stoßzeiten am Bahnhof Ostbevern erhalten bleibt und die 30-Minuten-Taktung auf der Bahnstrecke Münster-Osnabrück ausgeweitet wird. Im Zuge dieser Situation wäre es vorteilhaft, wenn auch die Taktung der L 418, die von Ostbevern zum Bahnhof führt, angepasst und entsprechend ausgeweitet werden könnte. Dieses sollte bei der Neuvergabe des Linienbündels WAF 7 Be-	Kenntnisnahme	Der Schienenverkehr wird nicht durch den NVP für den Bus geregelt. Nach der Realisierung eines Halbstundentaktes auf der Strecke Münster-Osnabrück ist es sinnvoll, dass Gespräche zwischen Gemeinde, Verkehrsunternehmen und Kreis stattfinden, um Änderungen des Angebotes zu besprechen. Eine gewünschte Verdichtung und Ausweitung des Angebots kann ggf. auch außerhalb des NVPs erfolgen. Voraussetzung dafür ist, dass dies im Rahmen der bisherigen eigenwirtschaftlichen Erbringung durch das Verkehrsunternehmen

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	rücksichtigung finden.		möglich ist oder die Gemeinde die Finanzierung dieser zusätzlichen Leistungen im Ortsverkehr vereinbart.
S. 128	Tabelle 32: Bedienungsqualität auf Ergänzungsverbindungen im Kreis Warendorf (Hin- u. Rückweg) – Nichterfüllung der Standards Ostbevern (Zentrum) – Glandorf Linie R13, 313 Anmerkungen: Zurzeit Anbindung nur durch Anrufliniendienst Anbindung Arbeitgeber Vossko	Kenntnisnahme	-
S. 140	Fortsetzung Tabelle 37: Anbindung der Ortsteile -> 1,500 Einwohner an ihren Hauptorten Mo-Fr an Schultagen 5 Fahrten Linie L419 ab/bis Ostbevern Schulzentrum (1 Hin 6:54 Uhr, 4 Fahrten 11:40 – 15:12 Uhr)	Kenntnisnahme	Für die Analyse im NVP verwendeter Fahrplanstand ist der 31.05.2017. Weiterentwicklungen vor Ort können im NVP nicht fortlaufend aktualisiert werden.
S. 159-160	Tabelle 43: Barrierefreiheit der Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte im Kreis Warendorf Ostbevern -> barrierefreie Zugänge auf beiden Gleisen sind in Planung	Der Anregung wird gefolgt.	Die Angabe wurde aktualisiert.
S. 170	Ostbevern/Bahnhof	Kenntnisnahme	-

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Behebung der Defizite nicht zwingend erforderlich		
S 193	Tabelle 49: Maßnahmenübersicht Kreis Warendorf Einrichtung zusätzlicher Fahrten auf R13 und R14 zur Stärkung der Relation Ostbevern – Telgte bzw. Warendorf -> wäre sinnvoll	Kenntnisnahme	Die Maßnahmen sind in der Maßnahmenübersicht in Tab. 49 enthalten.
S. 197	Tabelle ML-V / Maßnahme Einrichtung zusätzlicher Fahrten auf R13 zur Stärkung der Relation Ostbevern – Telgte am Samstag -> wäre sinnvoll	Kenntnisnahme	Die detaillierte Maßnahmenbeschreibung ML-V ist im Kapitel 9.2.1 enthalten.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S. 198-199	Tabelle ML-VI / Maßnahme Einrichtung von 12 zusätzlichen Fahrten auf der Linie R14 als TaxiBus zur Stärkung der Relation Ostbevern- Warendorf an Sonn- und Feiertagen -> wäre sinnvoll	Kenntnisnahme	Die detaillierte Maßnahmenbeschreibung ML-VI ist im Kapitel 9.2.1 enthalten.
S. 210	Tabelle PI-III / Prüfauftrag: Einrichtung von Park & Ride-Plätzen an Verknüpfungspunkten Ostbevern, Kirche -> Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen in diesem Bereich nicht möglich	Der Anregung wird gefolgt.	Der Standort Ostbevern, Kirche wird im Prüfauftrag gestrichen.
S. 256	Ostbevern – Brock Stand 20.11.2018 Einwohnerzahl Ostbevern einschl. Brock: 11.047 Einwohner nur Ortsteil Brock: 1.270 Bestand Linie 419 ab/bis Ostbevern Schulzentrum (1 Hin 6:54 Uhr, 3 Rückfahrten 11:30 – 13:30 Uhr mo. und fr., 4 Rückfahrten 11:30 – 15:12 Uhr Di., mi., do.) Mögliche Maßnahmen Ausweitung der Fahrten der Linie 418 zur Anbindung an Ostbevern Bf., sowie die Medizin-, Einkaufs- und Versorgungsstandorte in Ostbevern.	Kenntnisnahme Kenntnisnahme Kenntnisnahme	Angabe wurde aktualisiert. Die im NVP verwendeten Fahrplanstände haben den Stand 31.05.2017. Die Ausweitungen dieser Fahrten im Ortsverkehr sind wegen der finanziellen Zuständigkeit zunächst durch die Ge-

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Seit Mitte 2018 Aufstellung von 3 Mitfahrerbanken (Höhe Bushaltestelle ehem. Krankenhaus, Bahnhof Ostbevern Brock und Schule Ostbevern Brock).	Der Anregung wird gefolgt.	meinde zu beschließen. Die Angaben werden im Steckbrief ergänzt.
S. 259	Ostbevern, Vossko-Allee Zeichnung (grün gestrichelter Pfeil) stellt die Anbindung zum Ortsteil Ostbevern Brock dar. Die Vossko-Allee liegt an der B51 Richtung Glandorf. Bestand Morgens die erste Hinfahrt aus dem Ortskern Ostbevern zur Vossko-Allee um 9:10 Uhr (Fahrt um 6:28 Uhr ist von Vossko in den Ortskern Ostbevern) Mögliche Maßnahmen Angebot, um den Weg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz schnell zu überbrücken Einrichtung einer Leihstation an der Haltestelle Ostbevern, Brock-Schirl oder Einrichtung einer Haltestelle auf der Vossko-Allee	Kenntnisnahme Kenntnisnahme Der Anregung wird gefolgt.	Die beiden Darstellungen (Grün-Pfeil und Gewerbegebiet) hängen nicht zusammen. Die im NVP verwendeten Fahrplanstände haben den Stand 31.05.2017. Die Darstellung unterscheidet nicht nach der Fahrtrichtung. Die Angaben im Steckbrief werden korrigiert.
Anhang, S. 42	Ostbevern, Vossko-Allee Einrichtung einer Haltestelle auf der Vossko-Allee	Der Anregung wird gefolgt.	Die Anregung wird im Prüfauftrag PI-II im Kapitel 9.3.1 ergänzt.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
Anhang, S.48	Aufnahme: Ostbevern, BEVERLAND Gruppen – Resort Haltestelle Ostbevern Brock, Bahnhof (ca. 240 m entfernt) Anbindung RB 66, MS-Ostbevern Sa T60 (5:03 – 1:15 Uhr) Linie 418, Sa T120 u. T60 (7:26 – 19:34 Uhr)	Der Anregung wird gefolgt.	Die Angaben werden aktualisiert.
	Liniensteckbrief NVP Kreis Warendorf: Linie 418: Sa Start 7:00 Uhr Ende 19:10 Uhr Fahrten 10 Takt 120/60 Linie 419: Richtung 2 Ende 16:00 Uhr R13: Sa R13 pendelt nur zwischen Ostbevern und Telgte -> Münster wird nicht angefahren Richtung 1: So u. Fe 7 Fahrten Takt 120 Richtung 2: MoFr (S) Takt 30/60, MoFr (F) Takt 30/60, So u. Fe 7 Fahrten Takt 120 R14: Richtung 1 MoFr (S) Start 6:00 Uhr, MoFr (F) Start 6:00 Uhr, Sa Start 7:00 Uhr Ende 17:00 Uhr -> alle Fahrten Anruf-Linien-Dienst Fahrten 11 Richtung 2 MoFr (S) Ende 19:30 Uhr MoFr (F) Start 6:30 Uhr Ende 19:30 Uhr Sa Ende 16:30 Uhr Fahrten 11	Kenntnisnahme	Die Liniensteckbriefe sind Grundlage der Vergabe der Linienkonzessionen und beschreiben das Mindestangebot zum Zeitpunkt der Vergabe. Im Zuge des Vergabeverfahrens ist es durchaus üblich, dass Verkehrsunternehmen eine Mehrleistung anbieten (z. B. aus betrieblichen Gründen), so dass Abweichungen zustande kommen.

PlaNOS - Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück/Landkreis Osnabrück

Bezug im NVP	Stellungnahme	Bschlussvorschlag	Begründung
	Diese Stellungnahme zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplanes des Kreises Warendorf geben wir für die PlaNOS sowie im Namen des Aufgabenträgers Landkreis Osnabrück ab.	Kenntnisnahme	-
	Zum Prüfauftrag „PL-II: Verbesserung der verkehrlichen Beziehungen mit dem ÖPNV zwischen dem Kreis Warendorf und dem Osnabrücker Land“ stehen wir für Abstimmungsgespräche gern zur Verfügung. Hierbei dienen die benannten Punkte für diesen Prüfauftrag als Rahmen.	Kenntnisnahme	-
	Zu dem im Unterpunkt „Planungsansatz und Bewertung“ angeführten Thema der vorbehaltlichen Mitfinanzierung durch den Landeskreis Osnabrück können wir nach aktuellem Stand die Mitfinanzierung aus dem Landkreis Osnabrück nicht vorab zusagen.	Kenntnisnahme	-

RVM

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S. 199	Zu Maßnahmen ML-VII (R73), Seite 199 Die Umwandlung vorhandener Fahrten und die Ergänzung von weiteren Fahrten als bedarfsgesteuerter TaxiBus-Verkehr auf der Relation Wadersloh – Lippstadt ist aus unserer Sicht sinnvoll. Allerdings wird die Nachfrage im Binnenverkehr Lippstadt voraussichtlich hoch sein, so dass dort Regelungen in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit bzw. Kostenübernahme und/oder auf die Nutzungsbeschränkung im Binnenverkehr getroffen werden sollten.	Der Anregung wird gefolgt.	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
S. 203	Zu ML-XI (WLE), Seite 203 Unter „Beteiligte“ ist der Konzessionär VG Breitenbach zu streichen, da er keinen konzessionierten Linien in diesem Bereich unterhält.	Der Anregung wird gefolgt.	Die Korrektur wird vorgenommen.
S. 105, Tabelle 24	Die Fahrplanauskunft per Internet ist bereitzustellen und laufend zu aktualisieren. Ergänzend hierzu ist eine Tarifauskunft <i>mindestens</i> der Tarifräume Westfalen-Lippe, VRR und NRW zu integrieren bzw. zu verlinken. (Ergänzungsempfehlung kursiv): Informationen zu aktuellen Änderungen (z. B. Zusatzverkehre zu Großveranstaltungen) sind <i>so frühzeitig an die regionale Koordinierungsstelle (RKS) im Rahmen des ÖV-Datenverbundes NRW zu liefern, sodass eine Integration in die Fahrplanauskunft mindestens 24 Stunden vorher möglich ist.</i> Informationen (...) Ziel ist die Aufnahme in die elektronische Fahrplanauskunft, so	Der Anregung wird gefolgt.	Die Ergänzungen werden aufgenommen.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	<i>dass diese Auskunftssysteme anfragende Systeme (z. B. Bubim-App) die Informationen anzeigen können</i>		
S. 251	Zu Kapitel 11.2 Alternative Mobilitätsangebote, Seite 251 Die Bedienung von Warendorf-Walgernheide soll durch eine neue Bürgerbus-Linie des Bürgerbus-Vereins Warendorf-Süd verbessert werden. Geplant ist die Betriebsaufnahme Mitte 2019. Diese Maßnahme sollte mit aufgenommen werden (vgl. Seite 255).	Der Anregung wird gefolgt.	Der Hinweis wird aufgenommen und auch in Kapitel 10 eingearbeitet.

Stadt Sassenberg

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Der Infrastrukturausschuss des Rates der Stadt Sassenberg hat sich in seiner Sitzung am 22.11.2018 eingehend mit den Entwurfsunterlagen befasst und den nachfolgend aufgeführten Beschluss gefasst: Der Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreises Warendorf (3. Nahverkehrsplan) wird grundsätzlich seitens der Stadt Sassenberg begrüßt.	Kenntnisnahme	-
	Zu den Linien gemäß Liniensteckbrief NVP Kreis Warendorf 312, 316 und R 14 werden Anregungen und Bedenken und Hinweise nicht vorgebracht.	Kenntnisnahme	-
	Zur Linie R 15 gemäß Liniensteckbrief NVP Kreis Warendorf bleibt festzuhalten, dass hinsichtlich der Grundversorgung Montag – Freitag und Samstag auch hinsichtlich des Anruf-Linien-Dienstes Bedenken nicht vorgebracht werden.	Kenntnisnahme	-
	Festzuhalten bleibt, dass die Versorgung der Ortslage Füchtorf mit Ziel Füchtorf-Mitte insbesondere an den Wochenenden bei den Hin- und Rückfahrten (Anruf-Linien-Dienst) mit Anbindung bis/ab der Haltestelle Sassenberg-Weller als unzureichend angesehen wird. Diesbezüglich wird im Rahmen der Gleichbehandlung der Ortslagen Sassenberg und Füchtorf gefordert, dass eine analoge Anbindung Sassenberg – Füchtorf (Mitte) erfolgt	Der Anregung kann nicht gefolgt werden.	Aus Sicht des Aufgabenträgers Kreis Warendorf wird das vorhandene Angebot als angemessen im Sinne einer ausreichenden Bedienung bewertet (siehe Anforderungsprofil Kapitel 6.2.8). Das Angebot entspricht der Nachfrage und den Fahrgastpotentialen. Im Rahmen des Prüfauftrages PL-II im Kapitel 9.2.2 könnten sich ggf. Verbesserungen ergeben.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass hinsichtlich der Taktung der vorgenannten Linie 312, 316, R 14 und R 15 zur Fortführung des Bus- und Bahnverkehrs insbesondere zu den Oberzentren Münster und Bielefeld im Rahmen der Taktung an den Wochenenden (Samstag und Sonntag) Verbesserungsbedarf gesehen wird. Dieses bezieht sich auch auf die Abendverkehre und die Pünktlichkeit der Linienführungen.	Kenntnisnahme	Die auf den Schülerverkehr ausgerichteten Linien 312, 316 und R14 verkehren nicht am Sonntag. Eine Vertaktung der R15 am Bf. Warendorf in Richtung Bielefeld wäre wünschenswert, ist derzeit aber wegen der Taktlage der Schiene nicht möglich. Die R15 ist am Samstag auf die Linie R11 nach Münster vertaktet. Dadurch verringert sich auch die Umstiegszeit auf die RB67 in Richtung Bielefeld.

Stadt Sendenhorst

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	In der Sitzung des Ausschusses Stadtentwicklung und Umwelt des Rates der Stadt am 30.10.2018 fand eine Erörterung der vorliegenden Entwurfsfassung statt. Der Ausschuss hat abschließend einstimmig den Beschluss gefasst, dem Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes grundsätzlich zuzustimmen.	Kenntnisnahme	-

Kreis Soest

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Aus Sicht des Kreises Soest bestehen zum vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans keine Bedenken.	Kenntnisnahme	-

Kreis Steinfurt

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Seitens des Kreises Steinfurt bestehen keine Anregungen oder Bedenken.	Kenntnisnahme	-

Stadt Telgte

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Als sehr positiv wird angemerkt, dass mit dem Nahverkehrsplan Qualitäten definiert werden, die auch Nutzer/innengruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen in den Blick zu nehmen. Zugleich werden – und auch das ist positiv zu bewerten – Standards definiert und angelegt z.B. an die Qualität von Haltestellen, Fahrzeugen und Fahrpersonal. Hilfreich sind auch im Teilbaustein C die alternativen Mobilitätsangebote.	Kenntnisnahme	-
	In der Befragung der Städte und Gemeinden aus 2016 hatte die Stadt Telgte Schwachstellen im ÖPNV-Netz benannt, deren Lösung leider im Entwurf des Nahverkehrsplanes keine Berücksichtigung finden. Und es gibt aus der Sicht der Stadt Telgte auch aktuelle Entwicklungen und Anfragen, die noch zu berücksichtigen wären.	Kenntnisnahme	-
S.52	Auf Seite 52 wird die Linie 390 als „sonstige Regionallinie“ bezeichnet. Aus Sicht der Stadt Telgte wird nicht deutlich, warum die Linie anders eingeschätzt wird als die „Linien überwiegend im Schulverkehr“ Linien 391 bis 394. Auf allen Schulbuslinien in Telgte sind auch Individualverkehre möglich, faktisch werden sie aber nur für Schulverkehre genutzt.	Der Anregung wird gefolgt.	Die bisherigen Kategorien „Sonstige Regionallinien“ und „Linien überwiegend im Schülerverkehr“ werden wegen der inhaltlichen Schnittmen- gen/Überschneidungen in einer Kategorie „Sonstige Regional- und Ortslinien mit teilweise besonderen Funktionen“ zusammengefasst.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S. 114	Auf Seite 114 sind in einigen Kommunen des Kreises Warendorf Siedlungsbereiche mit festgestellten Erschließungsdefiziten dargestellt. Die Siedlungsentwicklung im Süden der Stadt Telgte ist bisher ebenfalls noch nicht durch den ÖPNV angebunden, sie wird im Entwurf des Nahverkehrsplans aber nicht als Defizit identifiziert.	Kenntnisnahme	Die aufgeführten Siedlungsbereiche weisen gemäß den Anforderungen an die Erschließungsqualität (Haltestellen mit SPNV-Halt: 3.000 m bei Stationen des SPNV und ÖPNV mit qualitativ hochwertigen Fahrradparkmöglichkeiten, Kapitel 6.2.7) keine Erschließungsdefizite im Regionalverkehr auf.
S. 140	Auf Seite 140 wird die Anbindung zwischen Westbevern-Vadруп und Telgte als "ausreichend" aufgeführt. Diese Verbindung gibt es bislang nur als TaxiBus-Fahrten. Das Angebot wird nicht umfangreich genutzt. Das Thema einer besseren Anbindung von Vadруп ist seit Jahren unbefriedigend. Hier ist aus Sicht der Stadt Telgte ein zukunftsfähiges ÖPNV-Angebot anzustreben, das Westbevern-Vadруп über Westbevern-Dorf an Ostbevern und über Telgte an Münster anbindet.	Kenntnisnahme	Die geringe Nutzung des vorhandenen Angebots ist ein Indiz für ein schwaches Nachfragepotenzial. Ein Potenzial für eine Ausweitung des Angebots im Regionalverkehr ist aktuell nicht erkennbar. Die Anbindung von Westbevern-Vadруп an Telgte ist durch Nutzung der R 13 ab Westbevern-Dorf gegeben. Ostbevern kann von Westbevern-Vadруп aus über den Bf. Ostbevern und der Linie 418 erreicht werden. Weitere Verbesserungen im ÖPNV sind denkbar, liegen aber aufgrund der Zuständigkeit für den Ortsverkehr in der Hand der Stadt Telgte.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S. 145	Auf Seite 145 wird die Anbindung der Klinik Maria Frieden als “ausreichend” eingeschätzt. Im Juni 2018 hat es dazu ein Abstimmungstermin unter Beteiligung des Kreises Warendorf gegeben mit dem Ergebnis, dass die Anbindung für die Erreichbarkeit der Klinik optimiert werden soll. Mit der möglichen Einrichtung einer Bedarfshaltestelle soll die Anbindung an den ÖPNV verbessert und zugleich die Erreichbarkeit für die dort arbeitenden Mitarbeiter/innen sowie die Besucherinnen und Besucher der Klinik attraktiver gestaltet werden. Mit dem Lösungsansatz wäre die R 11 von der Klinik Maria Frieden aus bei Bedarf “anzufordern” und die Regionalbuslinie würde die Klinik in jedem Umlauf anfahren können, zugleich aber auch keine Leerkilometer fahren, wenn es keinen Bedarf gibt.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Eine entsprechende Bedarfshaltestelle wird im Rahmen des Prüfauftrages PI-II im Kapitel 9.3.1 untersucht.
S. 152	Auf Seite 152 wird Telgte Bahnhof/Rathaus/Baßfeld als Verknüpfungspunkt 1. Ordnung aufgeführt. Die Defizite bei der Verknüpfung der Linie R 11 und R 13 sind auf Seite 153 benannt. Deutlich wird nicht, ob sich aus den Ausführungen aus Sicht der Gutachter weiterer Optimierungsbedarf ergibt.	Kenntnisnahme	Die Linien R 11 und R 13 sind in ihren Verknüpfungsprioritäten an anderer Stelle im Umlauf gebunden. Der Prüfauftrag PL-V in Kapitel 9.2.2 sieht eine Prüfung der Neustrukturierung und Verbesserung der Verknüpfung vor.
S. 158	Auf Seite 158 ist aufgeführt, dass der Bahnhof Telgte für eine ortsgebundene dynamische Fahrgastinformation vorgesehen ist, was aus der Sicht der Stadt Telgte sehr begrüßt wird. Das seit Jahren mangelhafte und unzuverlässige System der “Fahrgastinformation” am Bahnhof Telgte wird gerade aufgrund der andauernden Unzuverlässigkeit der Eurobahn von vielen Fahrgästen deutlich kritisiert. Es entspricht auch aus der Sicht der Stadt Telgte nicht ansatzweise den begründeten Anforderungen an eine zeitgemäße optische und akustische Fahrgastinformation.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Die Einrichtung der DFI-Anlage am Bf Telgte ist in 2019 vorgesehen. Die Prüfung und Einrichtung von weiteren DFI-Anlagen erfolgt im Rahmen der Maßnahme MF-I im Kapitel 9.4.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Unter den ebenfalls aufgeführten einzelnen Bus-Bus-Knoten findet sich die Haltestelle Rathaus/Baßfeld leider nicht. Aus Sicht der Stadt Telgte wäre eine DFI-Anlage an dieser zentralen Haltestelle mit Hinweis auf die Abfahrtszeiten der R 11, der R 13 und der RB67 dringend erforderlich.		
S. 165	Auf Seite 165 ist die bauliche Ausgestaltung der Haltestelle Telgte, Bahnhof aufgeführt, dazu gehören auch Toiletten und Telefon. Beides steht am Bahnhof Telgte nicht zur Verfügung.	Der Anregung wird gefolgt.	Die Angabe wird aktualisiert.
S. 197	Im Teilbaustein B sind resultierende Maßnahmen und Prüfaufträge gelistet. Als einzige Maßnahme für Telgte ist auf Seite 197 die "Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie R 13 zur Stärkung der Relation Ostbevern – Telgte am Samstag" benannt. Aus Sicht der Stadt fehlen hier weitere mutige Maßnahmen für eine erkennbare Verbesserung der künftigen ÖPNV-gestützten Mobilität.	Kenntnisnahme	Potenziale für eine weitergehende Aufwertung der Verbindung sind derzeit nicht erkennbar. Die Stellungnahme enthält keine konkreten Hinweise auf die beschriebenen „weiteren mutigen Maßnahmen“.
S.206	Darüber hinaus sind als Prüfaufträge aufgeführt: "Neustrukturierung der Linie R 13 in Telgte Baßfeld am Sonntag": Die Vermeidung von Parallelverkehren und die Optimierung der Taktung sind sinnvoll und wünschenswert.	Kenntnisnahme	-
S. 208	"Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen": Der Bahnhof Telgte bietet sicherlich Potential für die weitere Verknüpfung mehrerer umweltfreundlicher Mobilitätsformen.	Kenntnisnahme	Der NVP gibt im Kapitel 11.1 hierzu Hinweise. Der Kreis Warendorf steht gerne unterstützend zur Seite.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S. 210	“Einrichtung neuer Haltestellen“: Die Einrichtung einer Bedarfshaltestelle Klinik Maria Frieden mit Anforderungsampel würde bei Bedarf die Taktung für die Klinik verbessern und bei Nichtbedarf die Fahrzeiten zwischen Telgte und Warendorf verkürzen.	Kenntnisnahme	Siehe hierzu die die Ausführungen weiter oben (S. 145).
S. 220	Im Handlungsfeld Fahrgastinformation, Marketing, Sicherheit ist als Maßnahme auf Seite 220 die „Bewerbung der Serviceleistung `Halten auf Wunsch` in den Abendstunden“ aufgeführt. Dabei wird nach 20 Uhr ermöglicht, auf dem Linienweg zwischen zwei Haltestellen auszusteigen. Dadurch könnte die Attraktivität im ländlichen Raum gesteigert werden. Die Bewerbung dieses Angebotes ist daher zu begrüßen.	Kenntnisnahme	-
	Die Stadt Telgte ist mit der Bedienung durch zwei Regionalbuslinien und zwei Regionalbahnen grundsätzlich bereits gut regional an das ÖPNV-Netz angebunden. Für die Herausforderung der Mobilität bietet der Entwurf des Nahverkehrsplanes gute Ideen, aber leider keine konkreten Lösungen für Telgte.	Kenntnisnahme	Telgte verfügt grundsätzlich über eine sehr gute Anbindung im Regionalverkehr. Die innerörtliche Feinerschließung und Anbindung an den Regionalverkehr liegt in der Zuständigkeit der Stadt Telgte (Ortsverkehr). Sie kann bis auf die Anregungen im Teilbaustein C nicht Aufgabe des regionalen NVPs sein.
	Für die Frage der Anbindung zwischen Westbevern-Dorf und Westbevern-Vadtrup zeichnet sich keine nutzerfreundliche Lösung ab. Hier ist aus der Sicht der Stadt Telgte ein zukunftsfähiges ÖPNV-Angebot anzustreben, das Westbevern-Vadtrup über Westbevern-Dorf an Ostbevern und über Telgte an Münster anbindet.	Kenntnisnahme	Siehe hierzu die die Ausführungen weiter oben (S. 140).

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Die Anbindung der Siedlungsgebiete Telgte Süd-Ost und Telgte Süd scheint nicht lösbar über die Linien R 11 und R 13, da die Fahrtzeiten im Umlauf der Busse schon heute ausgereizt sind. Im Übrigen sollen diese Linien ein Angebot als möglichst direkte und dadurch attraktive Verbindung zwischen Münster-Telgte-Ostbevern bzw. Münster-Telgte-Warendorf darstellen und deshalb ganz bewusst nicht alle Siedlungsbereiche erschließen. Im Rahmen der Planung und Herstellung der Tangenten für die Siedlungsgebiete Telgte-Süd und Telgte-Süd-Ost bereitet die Stadt durch Herstellung von Bushaltestellen gleichwohl eine Anbindung an den ÖPNV und den Schulbusverkehr vor. Die Stadt begrüßt und unterstützt alle Planungsansätze zur Verdichtung und ggf. Ausweitung der Regionalbusanbindung für diese Siedlungsquartiere.	Kenntnisnahme	Eine Verbesserung der Anbindung der Siedlungsgebiete ist derzeit nur im Rahmen von zusätzlichen Ortsverkehren in der Zuständigkeit der Stadt Telgte möglich und kann nicht durch den NVP geregelt werden.
	Für den Siedlungsbereich nördlich der Umgehungsstraße B51/B 64 gibt es derzeit keine attraktive ÖPNV-Anbindung. Die Haltestelle bei „Osthues-Brandhove“ liegt relativ weit vom Siedlungsbereich entfernt. Für Bewohnerinnen und Bewohner und Gäste des Altenheims „Maria Rast“ ist die Anbindung fußläufig kaum erreichbar und daher unattraktiv.	Kenntnisnahme	Eine Verbesserung der Anbindung des Siedlungsbereiches ist derzeit nur im Rahmen von zusätzlichen Ortsverkehren in der Zuständigkeit der Stadt Telgte möglich und kann nicht durch den NVP geregelt werden.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Für die Anbindung der Klinik Maria Frieden zeichnet sich mit der Prüfung als Bedarfshaltestelle der Ansatz für eine Verbesserung ab.	Kenntnisnahme	Siehe hierzu die Ausführungen weiter oben (S. 145).
	Der Raestruper Gemeindehaus e. V. hat im August 2018 ein Schreiben an den Kreis Warendorf als Träger der Nahverkehrsplanung geschickt. Aufgrund der Aktualität dieses Schreibens findet das Thema im Nahverkehrsplan bislang keine Berücksichtigung. In dem Anschreiben wird die Anbindung des Ortsteils Raestrup an den ÖPNV in Form einer Bedarfshaltestelle der DB oder einer stündlichen Busanbindung thematisiert. Die Anbindung per TaxiBus auf den Bahnhofpunkt Müssingen, so das Schreiben, werde kaum nachgefragt. Die Stadt Telgte begrüßt und unterstützt alle Planungsansätze zur Verdichtung und Ausweitung der Regionalbusanbindung für den Ortsteil Raestrup.	Kenntnisnahme	Die Reaktivierung des ehemaligen Haltepunktes als Bedarfshaltestelle ist nicht realisierbar. Eine solche Maßnahme ist mit der Inbetriebnahme des Haltepunktes Warendorf-Einen/Müssingen nicht mehr im NVP für die Schiene enthalten. Gemäß den Anforderungen an die Bedienungsqualität ist das Fahrtenangebot als ausreichend zu bewerten (siehe Kapitel 6.2.8). Für die Einrichtung einer Regionalbuslinie liegen nicht ausreichend Fahrgastpotenziale vor.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Der Haupt- und Wirtschaftsförderungsausschuss der Stadt Telgte vom 20.11.2018 hat die Ergänzung der Stellungnahme um folgende Prüfaufträge beschlossen: Die Fahrpreisgestaltung findet im vorliegenden Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans kaum Berücksichtigung. Um eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten, bedarf es hier einer neuen Kostenstruktur. Der Vorstoß des VCD, die Preisstufe 0 (Stadtgebiet Münster) auf die Stadtregion Münster (bisher PS 2) auszuweiten, wird im Nahverkehrsplan als Prüfauftrag verankert. Der Kreis und seine zuständigen Ausschüsse werden aufgefordert, sich zwecks Umsetzung mit den anderen Aufgabenträgern auseinanderzusetzen.	Kenntnisnahme	Der NVP kann keine konkreten Aussagen zu Tarifen und Preisen machen. Diese sind durch den Westfalentarif vorgegeben. Die Tarifhoheit liegt in der Zuständigkeit der Tarifgemeinschaft Münsterland / Ruhr-Lippe GmbH. Der Kreis als Aufgabenträger ist einer von vielen Partnern. Die Anregung des VCD ist der Tarifgemeinschaft bereits bekannt und wird in der Vorbereitung zukünftiger Tarifmaßnahmen geprüft. In Kapitel 6.2.18 wird zusätzlich folgende Formulierung aufgenommen: „Der Kreis Warendorf erwartet von den maßgebenden Verkehrsträgern eine zurückhaltende, bedarfs- und vor allem fahrgastorientierte Tarifgestaltung.“

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Die Anbindung von Telgte an das Oberzentrum Münster in den Abendstunden ist ausbaufähig. Wer mittags mit dem ÖPNV zur Arbeit fährt, jedoch abends nicht mehr zurückkommt, für den stellt der ÖPNV keine Alternative dar. Der Kreis Warendorf wird daher aufgefordert, eine weitere spätere Verbindung von Münster nach Telgte einzurichten. Diese kann vorerst auch als Anschluss an den Münsteraner Nachtbus N83 von Handorf-Gartenzentrum erfolgen. Da die Linie RB67 künftig auch um 23:15 Uhr von Münster nach Telgte fährt, scheint für eine Verbindung eine Kopplung an den N83 um 00:05 Uhr vom Münsteraner Hauptbahnhof zielführend. Die Verbindung kann aus Kostengründen als Anrufliniendienst eingerichtet werden. Die Kreisverwaltung wird hier um Prüfung gebeten.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Ein entsprechender Prüfauftrag PL-XI wird in Kapitel 9.2.2 ergänzt.
	Die Regionalbuslinien R11 und R13 werden im Münsteraner Stadtverkehr auch als Stadtbus genutzt. Dies führt im ohnehin eng getakteten Fahrplan häufig zu Verspätungen von fünf bis zehn Minuten bei der Fahrt aus Münster heraus oder nach Münster herein. Es sollte daher im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes geprüft werden, ob eine den Schnellbuslinien entsprechende Ein- und Ausstieg- reglung diese Verspätungen reduzieren kann. Bei der Fahrt nach Münster herein könnte im Münsteraner Stadtgebiet bei Haltestellen mit Stadtbusbedienung nicht in den Regionalbus eingestiegen werden. Bei Fahrten aus Münster heraus wäre ein Ausstieg an Haltestellen mit Stadtbusbedienung nicht möglich.	Der Anregung wird gefolgt.	Ein entsprechender Prüfauftrag (PL-VII) wird formuliert und mit WB und der Stadt Münster erörtert.
	Die Stadt Telgte bittet dringend darum, dass die in der vorliegenden Stellungnahme aufgeführten Punkte im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erneut geprüft werden und regt an, dass Kreis und Stadt gemeinsam an Lösungsmöglichkeiten weiterarbeiten.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Eine (erneute) Prüfung erfolgt entsprechend der oben beschriebenen Beschlussvorschläge. Die weitere gemeinsame Zusammenarbeit wird zugesagt.

Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Wir regen an, die SchnellBus-Linie S20 mit sämtlichen Fahrten auch montags bis freitags bis zum Warendorfer Bahnhof zu führen, und damit die Erreichbarkeit der Kreisstadt vor allem aus Everswinkel und einen Umstieg zum Beispiel aus Freckenhorst in die RB67 nach Müssingen und Telgte und die Regionalbusse zu verbessern. Den zu erwartenden Mehrkosten steht der Vorteil der oben angeführten Möglichkeiten gegenüber. Im Zuge der Aufwertung des Fahrtangebots könnten die verspätungsanfälligen kurzen Wendezeiten am Warendorfer Hallenbad behoben werden. Zur Gegenfinanzierung des Mehraufwands für den Betreiber der Linie S20 könnten Mittel aus dem Kreisetat, etwa aus der ÖPNV-Pauschale des Landes für die Kreise und kreisfreien Städte (§ 11.2 ÖPNVG NRW) verwendet werden.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Ein entsprechender Prüfauftrag PL-VI wird in Kapitel 9.2.2 aufgenommen.

Gemeinde Wadersloh

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Auf Ihre o. a. Anfrage teile ich Ihnen mit, dass von Seiten der Gemeinde Wadersloh zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplanes des Kreises Warendorf keine Anregungen oder Bedenken bestehen. Dem Entwurf wurde gemäß § 9 ÖPNVG NRW im Rat am 18.12.2018 grundsätzlich zugestimmt.	Kenntnisnahme	-

Stadt Warendorf

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Zu den im Nahverkehrsplan angedachten Maßnahmen bitte ich zum Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung folgenden Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan auszunehmen: Verbesserung der Erschließung der Schulstandorte Die Stadt Warendorf bietet an ihren weiterführenden Schulen derzeit ca. 6500 Schulplätze u. a. auch für Schüler aus den umliegenden Kommunen. Die Schulen am Standort „Schulviertel“ im Südwesten der Stadt sind vergleichbar gut an den ÖPNV angebunden (Bahnhof, Haltestelle Hallenbad). Gleichwohl bedingt insbesondere der Standort des Berufskollegs ein hohes Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr mit den entsprechenden Begleiterscheinungen. Dagegen ist am Standort der Gesamtschule im Norden der Stadt (Kapellenstraße) nahezu keine attraktive Anbindung an den ÖPNV gegeben. Zur Stärkung des ÖPNVs als Teil des Umweltverbundes sollte daher eine Verbesserung der Erschließung dieser Schulstandorte geprüft werden.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Der mehrpolige Schulstandort Warendorf erfordert bei der ÖPNV-Bedienung ein Zusammenspiel von Regional- und Ortsverkehr. Hierzu werden im Vorfeld anstehender Vergaben Abstimmungen zwischen dem Kreis und der Kommune vorgenommen. Wenn eine Schule nicht über den Liniennweg einer Regionalbuslinie bedient werden kann, sind Lösungen im Rahmen eines Ortverkehrs zu prüfen.

Kreispolizeibehörde Warendorf

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Seitens der Polizei Warendorf bestehen hinsichtlich der vorgelegten Fortschreibung des Nahverkehrsplans keine Einwände.	Kenntnisnahme	-

WB WestfalenBus

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S. 75/109	Unterschreitung des definierten Verkehrsangebotes Die Formulierung“Das in den Liniensteckbriefen beschriebene Verkehrsangebot darf,....., nicht ohne eine vorherige erneute Absichtserklärung des Aufgabenträgers unterschritten werden „“(S.75, Abs. 3). ... schließt ein Unterlaufen des Verkehrsangebotes aus den NVP-Liniensteckbriefen bzw. der jeweiligen Vorabbeurkundung bei einem wettbewerblichen Verfahren grundsätzlich aus. Auf Seite 109, Abs. 2 wird hingegen zunächst die Qualitätsfestlegung durch den Aufgabenträger als „ausreichende Verkehrsbedienung“ im NVP nochmals bestätigt – dazu gehört auch das Verkehrsangebot, also die Fahrplanleistung. Im Rahmen eigenwirtschaftlicher Verkehre / Anträge ist allerdings entscheidend, welche „verbindlichen Zusicherungen“ der siegreiche Anbieter macht. Sollten diese Zusicherungen unter dem NVP-Niveau bzw. unter den Vorgaben aus der Vorabbeurkundung liegen, besteht für den Aufgabenträger jedoch die Möglichkeit, einen eigenwirtschaftlichen Antrag – „mangels besserer Anträge“ - auch unter NVP-Niveau zu akzeptieren. Die Möglichkeit im Rahmen eigenwirtschaftlicher Anträge auf Marktentwicklungen zu reagieren, die im Vorfeld der Nahverkehrsplanung nicht vorhersehbar und abzubilden sind und damit im Einzelfall auch Qualitätsreduzierungen zuzulassen, ist grundsätzlich seitens der Verkehrsunternehmen zu begrüßen, wird aber im obigen Absatz (S.75) kategorisch ausgeschlossen. Dieser Widerspruch sollte korrigiert werden.	Kenntnisnahme	In den Formulierungen wird kein Widerspruch gesehen. Das Kapitel 6.2.4. enthält im Absatz 4 die Einschränkungen, dass das Verkehrsangebot nur dann nicht unterschritten werden darf, „soweit in den Vorabbeurkundungen bzw. in den Vergabeunterlagen keine anderen Regelungen formuliert sind“ und „nicht ohne eine vorherige Absichtserklärung des Aufgabenträgers“.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S.79, 90, 153, 190	Bei der Bedienungsqualität werden die beiden Kriterien Angebotshäufigkeit und Regelmäßigkeit (Vertaktung mit gleichen Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten) als besonders bedeutend bewertet. (Seite 70). Damit werden auch einheitliche Fahrtzeiten im Tagesverlauf ohne Berücksichtigung von Verkehrsspitzen vorgegeben. Zur Definition von verspäteten Fahrten wird seitens des Aufgabenträgers eine „Abweichung von 5 Minuten“ als verspätet definiert (Seite 90). Seitens der Verkehrsunternehmen wurden nach einer schriftlichen Befragung mehrere Linien / Streckenabschnitte benannt, die im Rahmen von hohem Verkehrsaufkommen besonders verspätungsanfällig sind (Seite 153). 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 190) 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 110 – Vertragsstrafen und Maluszahlungen 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 Ver-	Kenntnisnahme	Derartige Fälle sind bislang nicht aufgetreten. Buß- und Ordnungsgelder kommen nur in Betracht, wenn das Verkehrsunternehmen die Verspätungen zu vertreten hat.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	kehrsunternehmen – 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)		
S. 172-173	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 (S.86) 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 am ersten Verknüpfungspunkt an den nächsten Verknüpfungspunkten dann zu einem	Kenntnisnahme	Die Anschlussgarantie ist politisches Ziel und soll in enger Abstimmung mit allen Akteuren umgesetzt werden. Die weiteren Umsteige-Haltestellen bzw. -knoten sind noch nicht konkret festgelegt.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Überschreiten der vorgegebenen Umsteigezeiten, ist diese mehrfache Anschlusssicherung einfach nicht darstellbar und damit auch nicht sanktionierbar, egal ob gegenüber den Kunden oder dem Aufgabenträger.		
S. 153	Auf Seite 153 werden für Grund- und Ergänzungsverbindungen vereinzelt Abweichungen bei Linienführungen und Abfahrtszeiten/Taktfolgen festgestellt und dort auch als zeitlich und räumlich als notwendig anerkannt. Obwohl uns bewusst ist, wie wichtig eine einheitliche Taktfolge und gleichmäßige Abfahrtszeiten zur Kundenbindung sind, gibt es auch bei den Hauptlinien/-achsen hier individuellen Anpassungsbedarf.	Kenntnisnahme	Die im Kapitel 7.4 dargestellten Punkte stellen eine Bewertung des festgestellten Status quo dar und keine Forderungen.
S. 166	Linienstammbblatt R11 – Verknüpfungspunkte Warendorf Bahnhof zur Minute `30 steht im Widerspruch zur Verknüpfung am Haltepunkt Müssingen (RB 67):</p> <p>Die Ankunft der RB67 von Münster zur Min. `42 und die Abfahrt nach Münster zur Min. `21 kann mit den Regelfahrten der R11 nicht vollständig angebunden werden, wenn eine Verknüpfung zur Min. `30 in Warendorf erfolgen muss. Eine Zubringerfunktion von Bus auf Zug in Richtung Münster ist aus beiden Fahrtrichtungen möglich, eine Umstiegsfunktion Zug – Bus aus Münster schließt sich aus. Der Haltepunkt Müssingen kann über die Haltestellen Abzweig Einen auf der Einener Straße und August-Wessing-Damm angefahren werden. Durch den geringen Durchmesser des Wendeplatzes an der Bahnstation ist eine direkte Anfahrt durch die erforderlichen Bustypen RegioBus in Standardgröße (12 m) oder größer nicht möglich.	Kenntnisnahme	Die Aussage ist nur bedingt ein Widerspruch. Die Verknüpfung in Warendorf zur Minute `30 ist prioritär für die Linie R11, so dass eine reguläre Verknüpfung mit der RB67 am Haltepunkt Müssingen umlaufbedingt nicht möglich ist. Das aktuelle Angebot mit einem separaten TaxiBus schafft zusätzlich die Anbindung des Haltepunktes Einen-Müssingen im Rahmen der Linie R11 von/nach Münster wie auch von/nach Warendorf.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S. 161	Linienstammblatt R13 In Verbindung mit Hinweis auf Angebotsausweitungen im Kapitel 9.2.1 Maßnahmen: Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie R13 zur Stärkung der Relation Ostbevern– Telgte am Samstag „Der Verkehr auf der Linie R13 wird aktuell eigenwirtschaftlich erbracht. Die vorgeschlagene Maßnahme kann während der laufenden Liniengenehmigung nur auf Initiative und im Einvernehmen mit dem Verkehrsunternehmen umgesetzt werden. Kann kein Einvernehmen erzielt werden, ist eine Realisierung erst nach Ablauf der Konzessionen möglich.“ Die Einrichtung von zusätzlichen Fahrten Sonn- und Feiertagsfahrten kann sich kontraproduktiv auf den eigenwirtschaftlichen Betrieb des Linienbündels WAF7 auswirken und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für den Kreis Warendorf und den beteiligten Kommunen Ostbevern, Telgte, Warendorf und Münster zur Folge haben.	Kenntnisnahme	Diese Maßnahmen begründet keine Verpflichtung, diese Fahrten eigenwirtschaftlich durchzuführen. Die Umsetzung der Maßnahmen ML-V kann, wie im NVP beschrieben, während der laufenden Liniengenehmigung nur im Einvernehmen mit dem Verkehrsunternehmen erfolgen. Alternativ kann mit der Neuvergabe des Linienbündels 2022 ein wettbewerbliches Verfahren erfolgen.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
S. 162	Linienstammblatt R14 In Verbindung mit Hinweis auf Angebotsausweitungen im Kapitel 9.2.1 Maßnahmen: Einrichtung von 12 zusätzliche Fahrten auf der Linie R14 als TaxiBus zur Stärkung der Relation Ostbevern – Warendorf an Sonn- und Feiertagen „Der Verkehr auf der Linie R14 wird aktuell eigenwirtschaftlich erbracht. Die vorgeschlagene Maßnahme kann während der laufenden Liniengenehmigung nur auf Initiative und im Einvernehmen mit dem Verkehrsunternehmen umgesetzt werden. Kann kein Einvernehmen erzielt werden, ist eine Realisierung erst nach Ablauf der Konzessionen möglich.“ Die Einrichtung von zusätzlichen Fahrten Sonn- und Feiertagsfahrten kann sich kontraproduktiv auf den eigenwirtschaftlichen Betrieb des Linienbündels WAF7 auswirken und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für den Kreis Warendorf und den beteiligten Kommunen Ostbevern und Warendorf zur Folge haben.	Kenntnisnahme	Diese Maßnahmen begründet keine Verpflichtung, diese Fahrten eigenwirtschaftlich durchzuführen. Die Umsetzung der Maßnahmen ML-VI kann, wie im NVP beschrieben, während der laufenden Liniengenehmigung nur im Einvernehmen mit dem Verkehrsunternehmen erfolgen. Alternativ kann mit der Neuvergabe des Linienbündels 2022 ein wettbewerbliches Verfahren erfolgen.

ZVM Zweckverband SPNV Münsterland

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
Kapitel 2.2.3	Unter Punkt 2.2.3 ist der Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe als verkehrliche Rahmenvorgabe benannt worden. Hier wäre aus unserer Sicht zu ergänzen, dass die Reaktivierung der WLE-Strecke Münster – Sendenhorst darin als vordringliches Reaktivierungsprojekt dargestellt ist. Dieses hat auch u. a. Auswirkungen auf die Buslinien S30 und R32, was in den folgenden Kapiteln auch so abgebildet ist. Die im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe enthaltene neue Station Warendorf Einen-Müssingen ist 2017 umgesetzt worden.	Der Anregung wird gefolgt.	Der Hinweis wird aufgenommen.
Kapitel 4.1	Für die RB 66 wird Mo-Fr eine T60/T120 Taktung ausgewiesen. Gefahren wird aber eine T30/T60 Taktung. Über den gesamten Tag verkehren die Züge im Stundentakt und in der Hauptverkehrszeit alle dreißig Minuten.	Der Anregung wird gefolgt.	Die Angabe wird aktualisiert.
Kapitel 4.1	Für die RB 67 wird So + Fei eine T60/T120 Taktung angegeben. Den Bezug können wir nicht zu 100% teilen, weil es lediglich am frühen Morgen einen 2-Stunden-Takt gibt, bevor die Strecke im weiteren Tagesverlauf im Stundentakt bedient wird. Sollte sich der T120 auf die genannte Taktlücke beziehen, so müsste das auch konsequenterweise für den Samstag ausgewiesen werden.	Der Anregung wird gefolgt.	Die Angabe wird aktualisiert.
Kapitel 4.1	Für die Linie RB89 wird die Bedienung Mo-Fr mit T30 benannt. Hier weisen wir darauf hin, dass dieses nur bis 19:00 Uhr der Fall ist. Von 19:00 Uhr bis nach Mitternacht wird die Linie Strecke stündlich bedient.	Der Anregung wird gefolgt.	Die Angabe wird aktualisiert.

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
Kapitel 4.4, Tabelle 8	In der Tabelle 8 Bahnhöfe und Bushaltepunkte mit Bus/Schiene-Verknüpfung im Kreis Warendorf regen wir zur besseren Übersichtlichkeit an, neben den verkehrenden Buslinien auch die entsprechenden Bahnlinien zu benennen, die an den jeweiligen Stellen dort halten.	Der Anregung wird gefolgt.	Der Hinweis wird aufgenommen.
Kapitel 9.2.1	Für die ML-XI sehen wir eine Umsetzung in Abhängigkeit von der WLE-Reaktivierung nicht langfristig, sondern mit aktuell bestehendem Erwartungshorizont 2023 eher mittelfristig.	Kenntnisnahme	-

Zweckverband VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe (ZV VVOWL)

Bezug im NVP	Stellungnahme	Beschlussvorschlag	Begründung
	Der ZV VVOWL hat eine gleichlautende Stellungnahme für den Kreis Gütersloh abgegeben. Siehe Stellungnahme, Beschlussvorschläge und Begründung beim Kreis Gütersloh.		