

**Zusammenstellung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan NWL mit Anmerkungen und Änderungen**

Nr.	Stellungnahme von	Seite	Nr.	Stellungnahme von	Seite
1.	ZRL	3	32.	Gemeinde Senden	77
2.	Stadt Hamm	3	33.	Kreis Steinfurt	79
3.	Hochsauerlandkreis	3	34.	Gemeinde Altenberge	79
4.	Märkischer Kreis	10	35.	Stadt Emsdetten	79
5.	Kreis Soest	49	36.	Stadt Hörstel	80
6.	Kreis Unna	51	37.	Stadt Ibbenbüren	81
7.	Stadt Bergkamen	55	38.	Gemeinde Laer	81
8.	Gemeinde Bönen	55	39.	Stadt Lengerich	81
9.	Stadt Fröndenberg	56	40.	Gemeinde Lienen	83
10.	Gemeinde Holzwickede	58	41.	Gemeinde Lotte	83
11.	Stadt Kamen	58	42.	Gemeinde Mettingen	85
12.	Stadt Lünen	61	43.	Gemeinde Nordwalde	88
13.	Stadt Unna	62	44.	Stadt Ochtrup	88
14.	Stadt Schwerte	64	45.	Gemeinde Recke	89
15.	Stadt Selm	64	46.	Stadt Rheine	90
16.	Stadt Werne	65	47.	Gemeinde Westerkappeln	90
17.	ZVM	66	48.	Gemeinde Wettringen	91
18.	Kreis Borken	66	49.	Kreis Warendorf	92
19.	Stadt Bocholt	69	50.	Stadt Ahlen	93
20.	Stadt Gronau	70	51.	Stadt Beckum	93
21.	Gemeinde Legden	70	52.	Gemeinde Beelen	93
22.	Gemeinde Raesfeld	70	53.	Stadt Drensteinfurt	94
23.	Gemeinde Reken	70	54.	Stadt Ennigerloh	94
24.	Gemeinde Velen	72	55.	Gemeinde Everswinkel	94
25.	Gemeinde Vreden	72	56.	Stadt Oelde	96
26.	Kreis Coesfeld	73	57.	Gemeinde Ostbevern	96
27.	Stadt Coesfeld	73	58.	Stadt Sassenberg	96
28.	Stadt Dülmen	75	59.	Stadt Sendenhorst	97
29.	Gemeinde Havixbeck	76	60.	Stadt Telgte	97
30.	Stadt Lüdinghausen	76	61.	Gemeinde Wadersloh	98
31.	Gemeinde Rosendahl	77	62.	Stadt Warendorf	99

## Anlage 1 zur Vorlage 113/11 zum Nahverkehrsplan NWL



63.	Stadt Münster	99	97.	Provincie Overijssel	145
64.	VVOWL	101	98.	Provincie Gelderland	146
65.	Stadt Bielefeld	113	99.	DB Netz AG (West)	147
66.	Kreis Gütersloh	116	100.	KVG Lippe	153
67.	Stadt Gütersloh	116	101.	IHK Bielefeld	154
68.	Stadt Halle (Westf.)	117	102.	IHK Detmold	155
69.	Kreis Herford	118	103.	IHK Nord Westfalen	158
70.	Gemeinde Steinhagen	118	104.	IHK Siegen	158
71.	Alte Hansestadt Lemgo	119	105.	Pro Bahn NRW e.V.	159
72.	nph	120	106.	VCD NRW	171
73.	ZWS	121	107.	VCD Kreisverband Dortmund-Unna	186
74.	Kreis Olpe	122	108.	Fahrgastbeirat VVOWL	188
75.	Stadt Attendorn	122	109.	Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)	196
76.	Stadt Drolshagen	123	110.	Bezirksregierung Arnsberg	196
77.	Gemeinde Finnentrop	123	111.	Bezirksregierung Detmold	196
78.	Gemeinde Kirchhundem	124	112.	Straßen NRW	198
79.	Gemeinde Wenden	125	113.	DB Fernverkehr AG	199
80.	Kreis Siegen-Wittgenstein	125			
81.	Stadt Bad Berleburg	126			
82.	Stadt Bad Laasphe	128			
83.	Gemeinde Burbach	130			
84.	Gemeinde Erndtebrück	130			
85.	Stadt Freudenberg	130			
86.	Stadt Kreuztal	131			
87.	Gemeinde Neunkirchen	131			
88.	Stadt Siegen	132			
89.	Gemeinde Wilnsdorf	132			
90.	Abellio Rail NRW GmbH	133			
91.	LNVG	133			
92.	NVV	134			
93.	RMV	138			
94.	VRR	140			
95.	NVR	142			
96.	Regio Twente	145			

**Anlage 1 zur Vorlage 113/11 zum Nahverkehrsplan NWL**

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p><b>1. ZRL</b></p> <p>Siehe weitergeleitete Stellungnahme der Kreise.</p> <p>Vom HSK haben wir den Hinweis bekommen, dass im NVP NWL auf Seite 269 bei der KBS 435 die Betriebszeiten falsch sind.</p>	<p>Der Hinweis ist richtig.</p>	<p>Änderung: Die Betriebszeiten werden korrigiert.</p>
<p><b>2. Stadt Hamm</b></p> <p><b>1. Stellungnahme der Stadt Hamm</b> <b>Beschlussvorschlag:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) für den NWL wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>2. Der NWL wird aufgefordert, die folgenden Projekte mit Nachdruck weiterzuverfolgen:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Bedarfsgerechter Ausbau der Schienenstrecke Dortmund – Hamm Im Rahmen des geplanten ‚Rhein-Ruhr-Express‘ (RRX);</li> <li>b. Ausbau der Gleisinfrastruktur und der Verkehrstechnik im Bahnknoten Hamm-HBF;</li> <li>c. Einführung eines fahrgastfreundlichen Gemeinschaftstarifs für den gesamten NWL-Raum.</li> </ol> </li> <li>3. Die Verwaltung wird mit dem NWL über das weitere Vorgehen zu den unter Pt. 2. genannten, für Hamm besonders bedeutsamen, Themen beraten und zu gegebener Zeit über die Ergebnisse berichten.</li> </ol>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ist in Kapitel 6.3.5 enthalten.</p> <p>Ist in Kapitel 6.5 enthalten.</p> <p>In Kapitel 9.5 werden die Schritte zur Harmonisierung und Weiterentwicklung der westfälischen Tarife dargestellt.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p><b>6. Kreis Unna</b></p> <p>Ich stimme dem Entwurf des Nahverkehrsplans des NWL im Wesentlichen zu. Zu den Inhalten des Nahverkehrsplans NWL bitte ich, die nachfolgenden Anregungen zu berücksichtigen. Die Inhalte der Stellungnahmen der Städte und Gemeinden sind im Anschluss daran dargestellt.</p> <p><b>Auswirkungen der RRX-Planungen auf den Kreis Unna (Kap. 3.2)</b></p> <p>Es sollte sichergestellt sein, dass die Bahnhöfe Lünen und Werne in der RRX-</p>	<p>Die Station Lünen Hbf ist im RRX-</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Konzeption berücksichtigt werden. Hinsichtlich der Folgewirkungen auf den bisherigen 20-Min.-Rhythmus wäre eine Präzisierung wünschenswert, da diese dichte Taktfolge für die stark genutzte Verbindung der größten kreisangehörigen Stadt mit dem Oberzentrum von großer Bedeutung ist und auch entsprechend stark angenommen wird.</p> <p>Bezüglich der Strecke Dortmund – Kamen – Hamm unterstützt der Kreis Unna gerade unter Berücksichtigung der starken Streckenbelastungen die Sichtweise des NWL nachdrücklich.</p> <p><b>Abbestellungen des ZRL für den Fahrplan 2008:</b></p> <p>Der Kreis Unna bittet den ZRL nachdrücklich, sich beim NWL dafür zu engagieren, dass die aufgrund der Reduzierung der Regionalisierungsmittel des Bundes notwendig gewordenen Angebotsreduzierungen so bald wie möglich rückgängig gemacht werden. Dabei ist mit äußerster Priorität die Maßnahme „Reduzierung des Angebotes der RB 59 Dortmund – Unna – Soest samstags auf einen 60-Minuten-Takt“ zu nennen und der 30-Min.-Takt sowie die Rücknahmen der Kürzungen auf der RE17/ RE 57 so bald wie möglich wieder herzustellen.</p> <p><b>Teil B Streckenspezifische Handlungskonzepte:</b></p> <p>Die in den Einzelkapiteln zu den Strecken, die den Kreis Unna betreffen, gemachten Aussagen zu fehlenden Angeboten auf verschiedenen Linien im Spät- und Nachtverkehr werden nachdrücklich unterstützt. Soweit mittelfristig finanzielle Mittel bereit stehen, sollten diese Leistungsergänzungen Schritt für Schritt umgesetzt werden. Dies sollte allerdings nur erfolgen, wenn keine Kosten für den Kreis Unna entstehen.</p> <p><b>Negative Fahrgastentwicklung auf der S 4</b></p>	<p>Konzept enthalten. Für weitere Halte zwischen Lünen und Münster (hier ist Werne der aufkommensstärkste Halt) enthält das Handlungskonzept zur Strecke 411 die Aussage, dass geprüft werden soll, ob zusätzliche Halte des RRX in diesem Abschnitt möglich sind. Auswirkungen auf den Takt können noch nicht runter gebrochen werden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Rücknahme der Angebotskürzungen ist in den Handlungskonzepten der Strecken 431 und 435/438 enthalten.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>- Die negative Entwicklung auf der S 4 ist dringend genauer zu analysieren. Es sind schnellstens unter Beteiligung aller relevanten Akteure Maßnahmen zu entwickeln, die dieser Tendenz geeignet sind entgegen zu wirken.</p>	<p>Maßnahmen zur Stärkung der S 4 sind im Handlungskonzept zur Strecke 450.4 dargestellt. Neue Fahrzeuge der Baureihe 422 werden derzeit eingesetzt.</p>	<p>Keine Änderung (neue Fahrzeuge -422- im Handlungskonzept ergänzen)</p>
<p>- Überlegungen zur Einführung einer Express-S-Bahn werden dabei ausdrücklich sowohl vom Kreis Unna als auch von der Stadt Unna unterstützt.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p><b>Strecke Dortmund – Kamen – Hamm</b></p>		
<p>- Der Kreis Unna und die betroffenen Anliegerkommunen unterstützen selbstverständlich weiterhin das Ziel eines Steckenausbaus zwischen Dortmund und Hamm. Es wird angeregt baldigst zu klären, welche Institution die erforderliche Planungsleistung in Auftrag gibt und wie diese Planungsleistung finanziert werden kann.</p>	<p>Aussagen zum Ausbau der Strecke Dortmund – Hamm werden in Kap. 6.3.5 getroffen. Das weitere Vorgehen ist abhängig von den RRX-Planungen des Bundes. Hier liegen dem NWL noch keine abschließenden Aussagen zu den Infrastrukturplanungen vor.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p><b>Strecke Dortmund – Schwerte – Iserlohn</b></p>		
<p>- Die vorgesehenen Maßnahmen werden in aller Deutlichkeit unterstrichen. In Anbetracht der engen Verflechtungen zwischen Dortmund und Schwerte – nicht nur im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr sondern auch im Freizeitverkehr sind die Angebotsverdichtungen notwendig.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p><b>Neue Maßnahmen</b></p>		
<p>- Eine planerische Darstellung (die dem ZRL vorliegt) der RegionalStadtBahn-Planung Do – Lünen – Bergkamen – Werne – Hamm auf dem Gebiet des Kreises Unna und der Stadt Hamm ist unter Berücksichtigung des mit großem Aufwand betriebenen Projektes zur Veranschaulichung in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Darüber hinaus hält der Kreis Unna grundsätzlich an der Fortführung des RegionalStadtBahn-Projektes fest.</p>	<p>Die Regionalstadtbahn (Dortmund -) Lünen – Bergkamen – Werne – Hamm ist nachrichtlich in Kap. 8.3.2 dargestellt, da sie kein reines SPNV Produkt ist.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p><b>Kreisseitige Abstimmung von Haltepunkten zweier benachbarter Kommu-</b></p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p><b>nen:</b></p> <p>- In den Stellungnahmen der Städte und Gemeinden sind zwei Fälle (Schwerte/ Fröndenberg; Bönen/ Kamen) bekannt geworden, wo benachbarte Kommunen jeweils einen Halt auf Ihrem Gebiet fordern. Darüber hinaus fordern Schwerte als auch Fröndenberg eine Reaktivierung der Haltepunkte Schwerte Ost/ Geiseke resp. Fröndenberg Dellwig/ Langschede. Auf Grund der engen betrieblichen Zwänge der Bahninfrastruktur und des Fahrplans können ggf. weder ein noch zwei Halte auf einer Strecke möglich sein. Der Kreis Unna wird sich mit fachlicher Unterstützung des ZRL zum entsprechenden Zeitpunkt der Situation annehmen und versuchen eine Lösung zu finden.</p> <p>Insbesondere hervorzuheben sind folgende Punkte:</p> <p><b>- Stadt Unna:</b></p> <p>Der neue Haltepunkt Unna-Massen-Süd soll im vordringlichen Bedarf für neue Haltepunkte eingeordnet bleiben.</p> <p><b>- Stadt Fröndenberg:</b></p> <p>Reaktivierung des Haltpunktes Langschede/ Dellwig (s.o.) Bf. Fröndenberg (MOF 2): Errichtung einer ein oder zwei gleisüberschreitenden Zugangsbrücke</p> <p><b>- Gemeinde Bönen:</b></p> <p>Zusätzliche Halte in Nordbögge (s.o.) Installation von Aufzügen im Bf. Bönen</p> <p><b>- Stadt Schwerte:</b></p> <p>Neuer Haltepunkt im östlichen Stadtgebiet (s.o.)</p> <p><b>- Stadt Selm:</b></p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>siehe Stellungnahme der Stadt Unna</p> <p>Siehe Stellungnahme der Stadt Fröndenberg</p> <p>Siehe Stellungnahme der Gemeinde Bönen</p> <p>Siehe Stellungnahme der Stadt Schwerte</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Infrastrukturmaßnahmen an den drei Selmer Bahnhöfen Fahrplanoptimierungen und Verdichterverfahren</p> <p><b>- Stadt Werne:</b></p> <p>das wichtigste Anliegen der Stadt, der zweigleisige Ausbau der Strecke Dortmund – Lünen – Münster wird auch vom Kreis Unna ausdrücklich unterstützt</p> <p><b>- Stadt Kamen:</b></p> <p>Verbesserung der Haltepolitik im Bf. Kamen und Kamen-Methler (s.o.) Infrastrukturmaßnahmen im Bf. Kamen und Kamen-Methler</p> <p><b>- Stadt Lünen:</b></p> <p>das wichtigste Anliegen der Stadt, der zweigleisige Ausbau der Strecke Dortmund – Lünen – Münster wird auch vom Kreis Unna ausdrücklich unterstützt</p> <p><b>Stellungnahmen der Städte und Gemeinden des Kreises Unna</b></p> <p>Der Kreis Unna schließt sich den Stellungnahmen der Städte und Gemeinden inhaltlich an. Der ZRL wird gebeten, die Bedenken und Anregungen der Städte und Gemeinden für den NVP des NWL zu berücksichtigen (siehe Anlage)</p>	<p>Siehe Stellungnahme der Stadt Selm</p> <p>Siehe Stellungnahme der Stadt Werne</p> <p>Siehe Stellungnahme der Stadt Kamen</p> <p>Siehe Stellungnahme der Stadt Lünen</p>	
<p><b>7. Stadt Bergkamen</b></p> <p>Die Stadt Bergkamen verweist ausschließlich auf die RegionalStadtBahn-Planung Do – Lünen – Bergkamen – Werne – Hamm.</p>	<p>Siehe oben</p>	<p>Siehe oben</p>
<p><b>8. Gemeinde Bönen</b></p> <p>Die Gemeinde Bönen erklärt sich mit den Inhalten des Entwurfs des Nahverkehrsplanes für Westfalen-Lippe einverstanden.</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Ich rege allerdings an, weiterhin den stündlichen Halt der Linie RE 1 in Nordbögge zu verfolgen wie im Nahverkehrsplan des ZRL 2007 als kurzfristige Maßnahme aufgezeigt (s. NVP ZRL 2007: 40).</p> <p>Weiterhin soll die Installation von Aufzügen an der Station Bönen verfolgt werden, um eine Barrierefreiheit zu erreichen (s. NVP ZRL 2007: 54, 191).</p> <p>Bei der Umsetzung des RRX-Konzeptes sollte aufgrund der allgemeinen Entwicklung der Fahrgastzahlen und der zunehmenden Bedeutung der Gewerbe- und Industriegebiete Inlogparc und Am Mersch ein zweistündiger Halt in Nordbögge angestrebt werden. Es liegt eine Nachfragesteigerung von 75 % bis 129 % in den Abschnitten Bönen und Nordbögen vor (s. NVP ZRL 2007: 281).</p>	<p>Seit 12/2010 wird Nordbögge zusätzlich zur stündlichen Bedienung mit der RE 3 zweistündlich von der RE 11 bedient (nicht mehr von der RE 1). Das Handlungskonzept zur Strecke 415/416 enthält Verbesserung der Haltepolitik bei der RE 11 mit dem Ziel einer durchgängigen stündliche Bedienung aller Halte. Ziel in Nordbögge sind 2 Halte/Stunde (RE 3 unverändert, RE 11 stündlicher statt zweistündlicher Halt).</p> <p>Die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige und der niveaugleiche Einstieg ist nach Kap. 7.1 ein generelles Ziel des Nahverkehrsplans NWL.</p> <p>Im modifizierten RRX-Zielkonzept sind zwei Halte pro Stunde in Nordbögge enthalten (siehe oben).</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 455/485 unter Infrastruktur Stationen: „Modernisierung der Station Bönen mit barrierefreier Zuwegung.“</p> <p>Keine Änderung</p>
<p><b>9. Stadt Fröndenberg</b></p> <p>Über den Entwurf des NVP hat der Rat der Stadt Fröndenberg/Ruhr in seiner Sitzung am 15.12.2010 beraten. Der Rat begrüßt die im NVP enthaltenen Aussagen zu den Zugverbindungen, die das Stadtgebiet Fröndenberg betreffen (RE 17, RE 57 und RB 54).</p> <p>Die Stadt Fröndenberg/Ruhr hält an der Absicht fest, den Haltepunkt Langschede/Dellwig zu reaktivieren. Unter Berücksichtigung der im direkten Umkreis lebenden Menschen sowie in Ortsteilen Halingen und Böesperde der</p>	<p>Kap. 8.1.10 enthält die Aussage, dass von den zu prüfenden Stationen Schwerte-Ost, Schwerte-Geiseke und</p>	<p>Keine Änderung</p>

## Anlage 1 zur Vorlage 113/11 zum Nahverkehrsplan NWL

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Stadt Menden ist davon auszugehen, dass ein ausreichendes Reisendenpotential für diesen Haltepunkt vorhanden ist. Bei einer vorzunehmenden Abwägung sollte daher dieser Haltepunkt favorisiert werden.</p> <p>Zum Fahrplanwechsel 2008 wurden bei der RE 17 Angebotskürzungen, insbesondere in den Tagesrandzeiten, vorgenommen. Um ein einheitliches Bedienungskonzept vorhalten zu können, sollten diese Kürzungen schnellstmöglich wieder zurückgenommen werden.</p> <p>Bei der RE 57 besteht zwischen ca. 19:45 Uhr und 23:30 Uhr eine Angebotslücke ab Dortmund. Diese Angebotslücke sollte mittelfristig durch den Einsatz zusätzlicher Züge geschlossen werden.</p> <p>Darüber hinaus ist es wünschenswert, in den Wochenendnächten auch Abfahrten nach 0:00 Uhr ab Dortmund anzubieten.</p> <p>Von besonderer Bedeutung für den Bahnhof Fröndenberg ist die Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe (MOF 2). Mit einem Kostenaufwand von ca. 10,6 Mio. € sollen u. a. Bahnsteigerhöhungen, die Sanierung der Personenunterführung sowie der Bau von drei Aufzügen vorgenommen werden. Die Stadt Fröndenberg/Ruhr hat im Rahmen eines ersten Planungsgespräches vorgeschlagen, statt der Tunnelsanierung ein oder zwei gleisüberschreitende Zugangsbrücken zu errichten, da diese eine höhere soziale Kontrolle gewährleis-</p>	<p>Fröndenberg-Langschede maximal eine Station bedient werden kann. Eine Entscheidung über die Einrichtung eines neuen Haltepunktes ist nach entsprechender Prüfung im betroffenen Mitgliedsverband ZRL zu treffen.</p> <p>Die Rücknahme der Angebotskürzungen ist im Handlungskonzept zur Strecke 435/438 enthalten. Derzeit wird ein Konzept erarbeitet mit dem Ziel das Spätangebot auf der Oberen Ruhrtalbahn zu optimieren.</p> <p>Dies ist im NVP bereits entsprechend dargestellt („Verknüpfungen“ 5. Spiegelstrich: „Sinnvoll wäre, hier nicht die RE 17 auszuweiten, sondern in Schwere Anschlüsse von der RE 7 (ggf. mit zusätzlichen Spätfahrten, siehe RE 7) mit den auch hierfür notwendigen zusätzlichen Fahrten der RE 57 herzustellen“.</p> <p>Dies ist im NVP bereits entsprechend dargestellt.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

## Anlage 1 zur Vorlage 113/11 zum Nahverkehrsplan NWL

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>ten. Der NWL hat in dem Planungsgespräch zugesagt, zwei Varianten zu planen (Tunnel oder Brücken), um die Kosten abwägen zu können. Der Rat geht davon aus, dass über diese Varianten frühzeitig entschieden werden kann und die Baumaßnahmen, wie geplant, im Jahr 2014 beginnen.</p>		
<p><b>10. Gemeinde Holzwickede</b></p> <p>Die Gemeinde Holzwickede begrüßt den Entwurf des NVP NWL mit den darin genannten Maßnahmen für den Bereich des Bahnhofs Holzwickede.</p> <p>Gegen den Nahverkehrsplanentwurf werden von Seiten der Gemeinde Holzwickede keine Bedenken und Anregungen gegeben.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>keine Änderung</p>
<p><b>11. Stadt Kamen</b></p> <p>Die Stadt Kamen begrüßt die grundsätzlichen Ziele und Forderungen des NWL zur Weiterentwicklung des SPNV im Verbandsgebiet. Dem SPNV kommt bei der zukünftigen Sicherstellung von Mobilität eine besondere Bedeutung zu.</p> <p>Bezogen auf die Situation in Kamen wird das streckenbezogene Handlungskonzept durch die Stadt Kamen unterstützt. Ein Ausbau der Streckeninfrastruktur wird bereits seit vielen Jahren vom Rat der Stadt Kamen gemeinsam mit dem Kreis Unna und den betroffenen Anliegerkommunen gefordert, da aufgrund der hohen Auslastung der Strecke durch den Fernverkehr, Nahverkehrsangebote nicht in dem für die Bedeutung der Strecke erforderlichen Maße angeboten werden können.</p> <p>Auf Grund der besonderen Bedeutung am Rande des VRR für Einpendler in Richtung Ruhgebiet müssen mindestens zwei Halte je Stunde am Haltepunkt Methler und 4 Halte je Stunde am Bahnhof Kamen dauerhaft angeboten werden. Die Linien sind über den Knoten Dortmund hinaus bis in das zentrale Ruhrgebiet/Düsseldorf umstiegsfrei anzubieten. Daher wird seitens der Stadt Kamen ebenfalls ausdrücklich die Verbesserung der Haltepolitik bei dem RE 11 gefordert. Vor allem für den Bahnhof Kamen sollte eine gleichmäßiger 15-</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Handlungskonzept zur Strecke 415/416 enthält Verbesserung der Haltepolitik bei der RE 11 mit dem Ziel einer durchgängigen stündlichen Bedienung aller Halte.</p> <p>Im modifizierten RRX-Zielkonzept ist</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Minuten-Takt Ziel sein. Die hierfür notwendigen Streckenausbaumaßnahmen sind dringend in entsprechende Ausbaupläne aufzunehmen.</p>	<p>eine Bedienung von 2 Halten/Stunde und Richtung in Kamen-Methler und von 4 Halten/Stunde und Richtung in Kamen enthalten.</p>	
<p>Im Bereich der Streckeninfrastruktur sollte noch der Umbau der niveaugleichen Bahnübergänge in Kamen-Südkamen und Dortmund-Kurl mit in das Handlungskonzept aufgenommen werden.</p>	<p>Der Umbau von niveaugleichen Bahnsteigen ist nicht NVP relevant.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>Die Vergrößerung des Sicherheitsabstandes am Bahnsteig Methler sowie die Maßnahmen der Modernisierungsoffensive (MOF 2) am Bahnhof Kamen werden ebenfalls von der Stadt Kamen begrüßt und unterstützt. Weitergehend sollte jedoch für den Bahnhof Kamen auch eine verbesserte Instandhaltung des Empfangsgebäudes Kamen (u. a. Fassadenteile, Türen) und des Fußgängertunnels in Kamen mit in das Handlungskonzept aufgenommen werden. Des Weiteren sollte aufgrund der starken Kundenfrequenz für den Hausbahnsteig in Kamen weitgehende Überdachungen, über die auch im MOF 2 vorgesehen Wartehäuschen im Handlungskonzept berücksichtigt werden. Die notwendigen Ausbaumaßnahmen am Haltepunkt Methler sollten aufgrund der Gefahrensituation durch die schmalen Bahnsteige als vordringlicher Bedarf eingestuft werden.</p>	<p>Planungen bezüglich des Sicherheitsabstandes am Bahnsteig in Methler laufen derzeit. Der Zustand von Empfangsgebäuden obliegt den Eigentümern auf die der NWL direkt keinen vertraglichen Einfluss hat. Zudem bestehen keine Einflussmöglichkeiten auf die Vertragsinhalte oder Sanktionsmöglichkeiten von Anlageteilen an den Stationen. Eine konkrete Sicherstellung von zuvor definierten Zuständen kann daher nicht im Rahmen des NVP sondern über Verhandlungen und Verträge bewerkstelligt werden.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>Hier sollte auch eine Anzeige der Zugabfahrten mit Ist-Zeiten eingerichtet werden.</p>	<p>Die Anzeige wird eingerichtet.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>Ausdrücklich begrüßt werden die Ausführungen des NWL zum RRX, mit der Notwendigkeit das Konzept der Bundesstudie aufgrund aktuellen Entwicklungen weiterzuentwickeln und anzupassen. Auch bei einer Umsetzung des RRX-Konzeptes sind die erreichten Kapazitäten und die vorhandenen Direktverbindungen beizubehalten.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>Die Stadt Kamen fordert die Andienung des Haltepunktes Kamen-Methler</p>	<p>Soweit umsetzbar ist dieses zum Fahr-</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>durch den RE 1 in den morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten. Des Weiteren hat der Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Kamen in seiner Sitzung am 3.2.2011 beschlossen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Abstimmung der Fahrpläne im SPNV durch den NWL hat auch mit den betroffenen Kommunen zu erfolgen.</li> <li>2. Sicherheit und Sauberkeit sind auf Bahnhöfen in Kamen und in Methler regelmäßig zu kontrollieren. Vandalismusschäden umgehend zu beseitigen und das technische Equipment regelmäßig zu warten und Instand zu setzen. Hierzu sind klare und verbindliche Verpflichtungen der Beteiligten (Service level agreements) der Beteiligten OB Station und Service für die Bahngrundstücke und -einrichtungen und Kreis Unna bzw. Stadt Kamen für die Zuwegungen bzw. Straßenanbindungen eindeutig festzuschreiben Jegliches Kompetenzgerangel z. B. bei der Sicherstellung des Winterdienstes ist auszuschließen.</li> <li>3. Im Zusammenhang mit der stündlichen Verlängerung der S-Bahnlinie 1 von / nach Hamm im Rahmen des RRX Linienkonzeptes wird auf Grund der Verspätungsanfälligkeit und der Brechung der Linie sowie des Ausfalls der Leistung im Verspätungsfall eine Anbindung an die S 1 abgelehnt. Der Regionalexpress ist hier die bessere Zugform.</li> <li>4. Die Verlängerung der Bahnsteige auf 220 m in Methler ist grundsätzlich zu begrüßen. Zurzeit können dort Züge mit folgenden Zuglängen halten:  RE 1 mit 5 wagen = 153,37 Meter  RE 1 mit 6 Wagen = 180,17 Meter  Bei einer Verlängerung auf 220 Meter könnten auch Züge mit 7 Wagen eingesetzt werden.  Interne Prognosen der DB Regio NRW rechnen aber mit 8-Wagen-Zügen zur HVZ. Dafür wäre Verlängerung der Bahnsteige auf 220 m zu gering. Die Stadt Kamen regt eine Ausbaulverlängerung der Bahnsteige auf 250 Meter an.</li> </ol>	<p>planwechsel im Juni 2011 erfolgt.</p> <p>Fahrplanabstimmungen erfolgen grundsätzlich nur mit den Gebietskörperschaften. Die Beteiligung der jeweils betroffenen Kommunen steht in der Verantwortung der Kreise.</p> <p>Siehe oben</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen</p> <p>NRW-weit abgestimmtes RE-Konzept ab 12/2016 sieht Züge mit einer max. Länge von 215m und max. 720 Sitzplätzen pro Zug vor. 220m Bahnsteiglänge reichen hierfür aus.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Ergänzend regt der Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Kamen an: Der Entwurf des Nahverkehrsplanes des NWL zeigt u. a. rechtliche Grundlagen auf. In diesem Zusammenhang sollte auch die Vielfalt der zuständigen Stellen, auf deren einzelne Tätigkeiten und Verantwortlichkeiten im weiteren Text eingegangen wird, verdeutlicht werden. Dies sind z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) NWL als Besteller des SPNV bei einzelnen Anbietern in Abstimmung mit den kooperierenden SPNV-Aufgabenträgern VRR und NVR</li> <li>b) DB Regio NRW / Eurobahn als Betreiber des SPNV</li> <li>c) DB Station&amp;Service: Bahnhöfe</li> <li>d) DB Netz AG: Gleisinfrastruktur</li> <li>e) Bundesbauministerium, vertreten durch DB Projektbau: Lärmschutz an bestehenden Bahnstrecken</li> <li>f) WVG / VKU: als kommunaler Betreiber des Busverkehrs</li> <li>g) Kommunen als Kosten- und Vorgabenträger im Bahnhofsumfeld</li> </ul>	<p>Der NVP enthält planerische Ziele. Etwaige Unklarheiten über Zuständigkeiten sollten bilateral zunächst von den Kommunen mit deren Kreisen bzw. von den Kreisen mit deren regionalen Zweckverbänden geklärt werden.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p><b>12. Stadt Lünen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Seite 26/99/100: Der zweigleisige Ausbau der Strecke Münster – Lünen ist von doppelter Bedeutung, nämlich einmal für die Pünktlichkeit der Züge auf dieser Strecke und zum Anderen für die Umsetzung des Rhein-Ruhr-Expresses in der Verbindung von Dortmund nach Münster mit Halt in Lünen.</li> <li>- Das Vorhaben Zweigleisigkeit der Strecke Münster – Lünen soll in der ersten Kategorie „Laufendes und fest disponiertes Vorhaben“ im Bundesverkehrswegeplan geführt werden, zumal die Planungen schon angefangen haben.</li> <li>- Seite 31: In der Karte 3 „Zentralörtliche Gliederung und Entwicklungssachen“ fehlt das Mittelzentrum Lünen.</li> <li>- Seite 127: Die Einrichtung des neuen SPNV-Haltepunktes in Alstedde ist nach dem NVP des ZRL als Maßnahme dem vordringlichen Bedarf zugeordnet Der entsprechende Beschluss seitens der Stadt Lünen wurde am</li> </ul>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auf die Einstufung hat der NWL keinen Einfluss.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die neue Station Lünen-Alstedde ist in Kapitel 8.1.9 enthalten.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Die Karte 3 wird entsprechend angepasst.</p> <p>Keine Änderung</p>

## Anlage 1 zur Vorlage 113/11 zum Nahverkehrsplan NWL

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>07.02.2006 gefasst</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Seite 143: Das Projekt „Regionalstadtbahn Lünen – Bergkamen – Werne Hamm“ wird seitens der Stadt Lünen weiter positiv begleitet.</li> <li>- Seite 158: Die Reiseagentur (der VKU) befindet sich nicht mehr im Bahnhofsgebäude, sondern am Zentralen Omnibusbahnhof.</li> </ul>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das TicketCenter Lünen liegt auch damit in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p><b>13. Stadt Unna</b></p> <p><b>Haltepunkt Massen-Süd</b></p> <p>Für Unna sind im Wesentlichen die Ausführungen und Planungen zum Haltepunkt Massen-Süd von Belang. Hier sieht der Nahverkehrsplan keine Perspektive auf Realisierung vor:</p> <p>Die Stadt Unna hat die Planungen in den letzten Jahren vorangetrieben und diesen neuen Haltepunkt auch planungsrechtlich im Flächennutzungsplan aufgenommen. Bisher wurde dieses Projekt aufgrund des Eigenfinanzierungsanteils jedoch nicht weiter vorangetrieben. Die Realisierung des Haltepunktes Massen Süd wird angedacht.</p> <p>Der Einzugsbereich mit einem Standardradius von 1.000 Metern umfasst einen Großteil des Stadtteils Massen mit ca. 11.000 Einwohnern. Weiterhin wird die Erreichbarkeit durch Buslinien aus verschiedenen Stadtteilen und anderen Städten erhöht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- C41: Dortmund Airport – Obermassen – Niedermassen – Unna</li> <li>- R54: Unna – Massen – Kamen-Methler</li> <li>- 147 (Schulbus): Unna – Massen – Holzwickede – Opherdicke</li> <li>- T47 (TaxiBus): Massener Heide – Massen</li> <li>- 179 (Schulbus): Opherdicke – Holzwickede – Maßmann – Unna Harkortschule</li> </ul>	<p>Die Errichtung eines Halts in Unna Massen-Süd wurde im NVP des ZRL ausreichend untersucht. Der zusätzliche Halt ist betrieblich nicht realisierbar.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Durch den Einsatz der neuen Flirt-Triebwagen könnte es möglicherweise dazu führen, dass sich der Halt Massen-Süd auch fahrplantechnisch realisieren lässt.</p> <p>Insofern wird die Beibehaltung der Planungsoption „Haltepunkt Massen Süd“ als priorisierter Bedarf im NVP des NWL gefordert.</p> <p><b>RB59 Dortmund – Unna – Soest</b></p> <p>Fahrplantechnisch werden auf dieser Relation keinerlei Veränderungen vorgesehen. Einzig die Rücknahme des aufgrund der reduzierten Bundesregionalisierungsmittel eingeführten 30-Minuten-Taktes an Samstagen wird gefordert. Gleichzeitig wird die Untersuchung eines 30-Minuten-Taktes an Sonntagen angeregt. Hiervon würde speziell der Freizeitverkehr von und nach Dortmund profitieren. Infrastrukturell werden Verbesserungen speziell auf Dortmunder Gebiet sowie zwischen Holzwickede und Unna gefordert, die häufig zu Verspätung führen. Hier befinden sich stark belastete Schienenkorridore.</p> <p><b>S4 Dortmund-Lütgendortmund – Unna</b></p> <p>Für die S4 wird in der Hauptverkehrszeit eine Umstellung auf einen 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Unna-Königsborn gefordert. Die Stadt Unna unterstützt diese Forderung, spricht sich jedoch für eine Ausweitung zum Unna Bahnhof aus. Hier befindet sich der Hauptverkehrsknotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. Insofern würden sich auch für das restliche Stadtgebiet – abgesehen von Unna-Königsborn – positive Verbindungen bei einem 15/30-Minuten-Takt ergeben. Voraussetzung hierfür ist die Umstellung des S-Bahnnetzes Rhein-Ruhr vom 20-Minuten-Takt auf einen 15/30-Minuten-Takt. Als Alternative könnten auch Expressfahrten mit weniger Halten im Dortmunder Stadtgebiet untersucht werden.</p> <p><b>RB54 Unna – Fröndenberg – Neuenrade</b></p> <p>Für Unna wird im NVP gefordert, Übergänge zu den anderen verkehrenden Linien – speziell zu den RE- bzw. RB-Linien von / nach Hamm und Dortmund – herzustellen. Um die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen, ist infrastrukturell eine</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

## Anlage 1 zur Vorlage 113/11 zum Nahverkehrsplan NWL

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
Sicherung der Bahnübergänge speziell im Abschnitt Unna – Fröndenberg angedacht.		
<p><b>14. Stadt Schwerte</b></p> <p>Der Ausschuss für Demografie, Stadtentwicklung und Umwelt hat am 27-01-2011 den Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe (NVP – NWL) beraten und folgende Beschlüsse (die entsprechende Vorlage liegt Ihnen ja bereits vor) gefasst:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der Entwurf des Nahverkehrsplanes Westfalen- Lippe wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>2. Die vorgeschlagenen streckenspezifischen Verbesserungen der in Schwerte verkehrenden Zugverkehre hinsichtlich des Fahrplanangebots, der Strecken- und Stationsinfrastruktur werden unterstützt.</li> <li>3. Mit dem Kreis Unna und der Stadt Fröndenberg sind Gespräche aufzunehmen. Um die Verkehrs- und Parksituation am Schwerter Bahnhof zu entlasten und Pendlern aus Schwerte den Umstieg auf die Bahn zu erleichtern, spricht sich der ADSU ausdrücklich für einen weiteren Haltepunkt im östlichen Stadtgebiet aus.</li> </ol>	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung
<p><b>15. Stadt Selm</b></p> <p>nach entsprechender Beratung im Arbeitskreis ÖPNV nehme ich in Abstimmung mit den dortigen Vertretern der Ratsfraktionen zu dem vorliegenden Entwurf eines Ersten Nahverkehrsplanes für den SPNV im NWL wie folgt Stellung:</p> <p>Die Stadt Selm begrüßt ausdrücklich die im Entwurf des Nahverkehrsplanes (S. 239ff) für die Schienenstrecke 412 (Enschede – Gronau – Dortmund) im Rahmen des Handlungskonzeptes ausgeführten Infrastrukturmaßnahmen für die 3 Selmer Bahnhöfe. Dies betrifft insbesondere die geplanten Modernisierungen mit den Erhöhungen der Bahnsteige und der Herstellung barrierefreier</p>	Infrastrukturmaßnahmen an den Stationen Selm, Selm-Beifang und Bork sind im Handlungskonzept der Strecke 412 enthalten.	Keine Änderung

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Zuwegungen. Hiermit werden die schon seit Jahren seitens der Stadt Selm mit Blick auf die dringend notwendigen Maßnahmen an den 3 Haltepunkten formulierten Forderungen explizit aufgegriffen.</p> <p>Weiterhin begrüßt die Stadt Selm ebenso die aus dem NVP-Entwurf ersichtlichen Verlängerungen der Stationen, um Züge in 3fach-Traktion fahren zu können.</p> <p>Der Kreis Unna wird gebeten, sich im Rahmen seiner Stellungnahmen an den Zweckverband NWL für eine zeitnahe Umsetzung der im NVP-Entwurf gerade auch für Selm aufgeführten Infrastrukturmaßnahmen einzusetzen.</p> <p>Neben den Modernisierungsmaßnahmen ist die im NVP-Entwurf aufgeführte perspektivische Ausweitung der Betriebszeit im Abschnitt Dortmund-Coesfeld aus Sicht der Stadt Seim ein wichtiger Beitrag zur weiteren Aktivitätssteigerung und langfristigen Sicherung der Westmünsterland-Bahn. Auch die in diesem Zusammenhang aufgeführten sog Verdichterfahrten sind gerade mit Blick auf ihre Entlastungsfunktion in den Hauptverkehrszeiten bzw. im Berufsverkehr von besonderer Bedeutung. Mit Blick auf die Fahrplanlagen der Linien RB 50 (Dortmund - Münster) und RB 51 (Dortmund - Gronau - Enschede) ist aus Sicht der Stadt Selm sicherzustellen, dass die Fahrpläne künftig so aufeinander abgestimmt werden, dass in Lünen ein direkter Umstieg nach Münster bzw. aus Münster in Richtung Selm ermöglicht wird. Auch hier bitte ich den Kreis Unna, sich in seiner Stellungnahme im offiziellen Beteiligungsverfahren gegenüber dem Zweckverband für diese Fahrplanoptimierung nachdrücklich einzusetzen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Ein direkter Umstieg aus Selm in Richtung Münster und umgekehrt am Bahnhof Lünen Hbf kann aufgrund der Streckeninfrastruktur (Eingleisigkeit, Kreuzungsmöglichkeiten und Überholungen) derzeit nicht ermöglicht werden. Die Reisekette Selm(-Beifang) - Münster kann alternativ mit dem Zug über Dülmen (Umstieg, 62min).</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p><b>16. Stadt Werne</b></p> <p>Die Stadt Werne bedankt sich für das Gesprächsangebot. Aus meiner Sicht ist ein solcher Termin jedoch nicht erforderlich, da die Forderungen der Stadt Werne im Nahverkehrsplan weitgehend berücksichtigt sind. Mit dem auf der Seite 237 vorgeschlagenen Handlungskonzept zur RB 50 ist die Stadt Werne</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

**Anlage 1 zur Vorlage 113/11 zum Nahverkehrsplan NWL**

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>einverstanden.</p> <p>Im Nahverkehrsplan wird der zweigleisige Ausbau der Strecke Münster – Lünen für den RRX gefordert. Nicht erwähnt wird darin, welche Haltestellen auf dieser Strecke durch den RRX bedient werden. Die Stadt Werne geht davon aus, dass der Bahnhof Werne Haltepunkt des RRX wird.</p> <p>Eine Verbesserung der Infrastruktur am Bahnhof in Werne ist jedoch unbedingt erforderlich. Die mit der Neugestaltung des Bahnhofs zugesagte visuelle Anzeige ist kurzfristig einzurichten. Der gehörgeschädigten Verein hat bereits mehrfach auf diesen Mangel hingewiesen. Ich bitte, sich dieses Anliegens ernsthaft anzunehmen.</p>	<p>Zwischen Dortmund und Münster ist nur die Stationen Lünen Hbf im RRX-Konzept enthalten. Für weitere Halte zwischen Lünen und Münster (hier ist Werne der aufkommensstärkste Halt) enthält das Handlungskonzept zur Strecke 411 die Aussage, dass geprüft werden soll, ob zusätzliche Halte des RRX in diesem Abschnitt möglich sind.</p> <p>Die Anzeige wird eingerichtet.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>94. VRR</p> <p>Seite 47: Modifiziertes RRX-Konzept</p> <p>„..., schlägt der NWL ein modifiziertes RRX-Zielkonzept...“</p>		<p>Änderung des ersten Absatzes in Kap. 3.2.2:</p> <p>„Um die genannten indisponiblen Punkte konstruktiv in ein zukünftiges RRX</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Dieses modifizierte Zielkonzept ist von allen drei Aufgabenträgern abgestimmt worden und keine Innovation die ausschließlich dem NWL zuzurechnen ist. Der VRR wünscht eine entsprechende Korrektur der Formulierung.</p> <p><b>Seite 143: „Regionalstadtbahn“ Dortmund – Hamm</b></p> <p>Aus Sicht des VRR liegt kein Realisierungsbedarf vor.</p> <p><b>Seite 251: Anschluss RB45/RE14</b></p> <p>Sie fordern hier einen Anschluss der Linien RB 45 und RE 14 in Dorsten. Dieser Anschluss existiert heute bereits, sodass in diesem Punkt kein mehr Handlungsbedarf besteht.</p> <p><b>Seite 256: Korrektur:</b></p> <p>Sie bezeichnen den RE1 (NRW-Express) fälschlicherweise als Rhein-Hellweg-Express (RE 11)</p> <p><b>Seite 102: Kapazitäts-/Qualitätssteigerung D0 Hbf – DO-Signal-Iduna-Park; Seite 273: RE57 bis Signal-Iduna-Park</b></p> <p>Sie fordern eine qualitative und quantitative Verbesserung der Relation DO Hbf – Do Signal- Iduna-Park sowie die Verlängerung der Linie RE 57 zum Signal-Iduna-Park (SIP) als Regelhalt zur "besseren Erschließung des Dortmunder Stadtgebietes". Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass die genannte Linie bei großen Veranstaltungen mit notwendigen Sonderverkehren im SIP grundsätzlich hält. Eine Notwendigkeit zu einem Halt im Regelverkehr sehen wir nicht.</p> <p><b>Seite 268: Zu planende Untersuchung zur Schaffung eines zusätzlichen Bahnsteigs in Do Hbf an Gleis 1:</b></p> <p>Diese Möglichkeit wird gegenwärtig vor dem Hintergrund der RRX-Realisierung untersucht.</p>	<p>Die Darstellung erfolgt hier, um den Anschluss auch zukünftig sicherzustellen.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Konzept zu überführen, schlägt der NWL ein von den SPNV-Aufgabenträgern VRR, NVR und NWL entwickeltes modifiziertes RRX-Zielkonzept vor, in dem der im Rahmen der RRX-Studie definierte 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Köln beibehalten wird.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Änderung: Bezeichnung wird korrigiert.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

**Anlage 1 zur Vorlage 113/11 zum Nahverkehrsplan NWL**

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p><b>Seite 283: RE16: Führung über die S-Bahn-Gleise</b></p> <p>Der VRR wird dieser Maßnahme erst mit Einführung des RRX zustimmen. Außerdem hat sich die Pünktlichkeit auf den S-Bahnen mit der Einführung der ET422 so verbessert, dass wir nicht von einer hohen Unpünktlichkeitswahrscheinlichkeit für den RE 16 ausgehen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p><b>Anschlüsse im VRR-Gebiet (diverse Stellen im NVP):</b></p> <p>Es wird an unterschiedlichen Stellen im Nahverkehrsplan über Anschlüsse im Verbund-Raum des VRR zur Relationsabsicherung im NWL-Gebiet geschrieben. Die Ziele nehmen wir unter der Berücksichtigung eigener anschlussbedingter Fixpunkte auf.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p><b>Angebotsausweitungen (diverse Stellen im NVP):</b></p> <p>In Anbetracht der finanziellen Lage des VRR und der zurzeit ungewissen Vertragslage mit DB Regio NRW weisen wir daraufhin, dass Leistungsausweitungen im VRR außerhalb der abgestimmten Maßnahmen längerfristig nicht möglich sind.</p>	<p>Auch im NWL stehen Leistungsausweitungen unter dem Vorbehalt der Finanzierung.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p><b>107. VCD Kreisverband Dortmund-Unna</b></p> <p>Mit diesem Schreiben möchten wir als Kreisverband Dortmund-Unna des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) unsere Stellungnahme im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Zweckverbands „Nahverkehrs Westfalen-Lippe“ (NWL) abgeben, wobei wir den Fokus auf Maßnahmen richten, die in räumlicher Beziehung zur Stadt Dortmund bzw. zum Kreis Unna stehen. Wir erheben folgende Bedenken bzw. machen die folgenden Vorschläge zum bisherigen Entwurfsstand:</p> <p>Im Sinne einer umweltgerechten Verkehrsentwicklung muss insbesondere die Schieneninfrastruktur weiter ausgebaut werden. Wir als Kreisverband Dortmund-Unna des VCD sehen es dabei als unbedingtes Ziel an, dass das Schienennetz mit all seinen räumlichen Komponenten (überregionalen, regionalen und lokalen Verkehrswegen) im Gleichschritt weiter entwickelt wird und kein Missverhältnis entsteht aufgrund moderner und horrend teurer Investitionen in Hochgeschwindigkeitsstrecken und Prestigeprojekte (Stuttgart 21), die gleichzeitig die Finanzierung von Sanierungen längst nicht mehr zeitgemäßer Regionalbahnverbindungen (im Sinne barrierefreier Haltepunkte, funktionierender Weichen auch im Winter, optimierter Linienverläufe) blockieren.</p> <p>Für das Gebiet der Stadt Dortmund und des Kreises Unna bedeutet dies, dass erst das Zusammenspiel von attraktiven Fernverkehrs- und Regionalbahnstrecken einen wirklichen Qualitätsgewinn des Nahverkehrs mit sich bringt. Insbesondere der Ausbau der Hauptstrecken von Dortmund nach Münster als auch der Verbindung von Dortmund nach Hamm muss weiterhin oberste Priorität genießen.</p> <p>Die <b>Strecke nach Münster</b> genügt bereits seit Jahrzehnten aufgrund der Eingleisigkeit auf dem Abschnitt zwischen Lünen nach Münster nicht mehr den Anforderungen, die heute an eine im Stundentakt bediente IC-Hauptverbindung gestellt werden. Bedingt durch die Umlaufzwänge wirken sich oftmals bereits kleinere Verspätungen kumulativ auf die Pünktlichkeit vieler später verkehrender Züge zwischen den beiden Westfalenmetropolen aus. Eine durchgehende Zweigleisigkeit der Strecke muss zeitnah realisiert werden; diese stellt sicher, dass die Verspätungsanfälligkeit aufgrund wegfallender Standzeiten aufgrund</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Ausbau Münster – Lünen wird im NVP-Entwurf gefordert (u.a. Kap. 6.3.1).</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>von entgegenkommenden Zügen reduziert wird. Zudem schafft sie die Möglichkeit, zwischen Münster und Dortmund den bereits seit langem geforderten Halbstundentakt im Nahverkehr einzurichten, womit langfristig der RRX als attraktive Nahverkehrsverbindung auf dieser Verbindung verkehren kann.</p> <p>Auch bezüglich der hochbelasteten <b>Ost-West-Strecke in Richtung Hamm</b>, die Teil des Korridors Ruhrgebiet – Berlin ist, sind wir als Kreisverband Dortmund-Unna des VCD der Meinung, dass diese dringend ausgebaut werden muss, da dieser Abschnitt aktuell einen absoluten Kapazitätsengpass darstellt. Erst der Ausbau auf durchgehend vier Gleise und die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit durch die Aufhebung von Bahnübergängen sowie parallel die Ersetzung der weggefallenen Querungsmöglichkeiten durch neue Brücken/ Unterführungen entspricht der Bedeutung dieser europäischen Magistrale von Paris bis nach Warschau. Ein viergleisiger Ausbau schafft zudem die Ermöglichung einer regelmäßigen und systematischen Bedienung des Abschnitts durch die RE-Linien 1, 3, 6, 11 in einem angenäherten 15-Minuten-Takt (in Fahrtrichtung Hamm kommt es heute zu einer fast halbstündigen Bedienungslücke, hier besteht Optimierungsbedarf).</p> <p>Weiterhin fordern wir nach dem Wegfall beinahe des gesamten Fernverkehrs auf der <b>Mitte-Deutschland-Verbindung</b> wenigstens die Kompensation dieser Kürzungen durch neue attraktive Nahverkehrsverbindungen. Denkbar ist in diesem Zusammenhang beispielsweise die Einrichtung einer neuen RE-Linie, die von Dortmund über Soest (parallel zur RB 59) und Paderborn bis nach Kassel-Wilhelmshöhe geführt wird, womit sich alternierend zum RE 1 ein Stundentakt zwischen Paderborn und Dortmund ergeben würde. Langfristig sollte zudem über die Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen Dortmund und Siegen nachgedacht werden, womit dann auch das letzte Oberzentrum in NRW umsteigefrei mit der Bahn aus Richtung Dortmund erreicht werden kann.</p> <p>Neben den angesprochenen überregionalen Linien gibt es in und um Dortmund zahlreiche Regionalbahnlinien, die eine umweltgerechte Abwicklung des Verkehrs gewährleisten. Auch diese Strecken müssen regelmäßig modernisiert und überplant werden, damit sie langfristig eine ernsthafte Alternative zum Individualverkehr darstellen. Wir vom Kreisverband Dortmund-Unna des VCD fordern aus diesem Grund die Beschleunigung der <b>Strecke Dortmund – Schwerte</b> –</p>	<p>Der Ausbau Hamm – Dortmund wird im NVP-Entwurf gefordert (u.a. Kap. 6.3.5).</p> <p>Entsprechende Aussagen sind im NVP-Entwurf enthalten.</p> <p>Die Herstellung gleichzeitiger Einfahrten in Kalthof ist in Kap. 6.4.9 dargestellt.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

**Anlage 1 zur Vorlage 113/11 zum Nahverkehrsplan NWL**

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Iserlohn durch den Abbau der Standzeiten in Schwerte und Kalthof. Gleichzeitig sind wir der Auffassung, dass die SPNV-Anbindung des Märkischen Kreises mit seinen zahlreichen Pendlerbeziehungen zum Ruhrgebiet durch eine direkte Verbindung Dortmund – Fröndenberg – Menden – Neuenrade weiter verbessert werden muss, wobei in diesem Zusammenhang auch eine Reaktivierung der Bahnstrecke bis Hemer untersucht werden sollte. Im <b>Dortmunder Hbf</b> muss zeitnah eine Erhöhung der Streckenkapazität auf den Gleisen 2-5 und damit eine bessere Steuerung des Zugverkehrs in Richtung Hörde – Schwerte / Unna erreicht werden, so dass Verspätungen aufgrund blockierter Gleise in Zukunft der Vergangenheit angehören. Dazu sollte zwingend am Gleis 1 wieder eine Bahnsteigkante errichtet werden und das dritte Streckengleis bis Dortmund-West reaktiviert werden – beide Maßnahmen bieten die Chance, die aktuell unbefriedigende Situation am Dortmunder Hbf zu entschärfen. Zumindest perspektivisch sollte angestrebt werden, die alte Forderung nach einem Verknüpfungspunkt Do-West S-Bahn und Regionalbahn umzusetzen, um auf diesem Weg attraktivere und bisweilen sogar völlige neue SPNV-Umsteigebeziehungen zu schaffen, weil viele ÖPNV-Nutzer nicht mehr den zeitintensiven Umweg über den Hbf machen müssen.</p> <p>Wir als Kreisverband Dortmund-Unna des VCD sind darüber hinaus der Auffassung, dass die <b>RegioStadtBahn-Planungen</b> in der Region Dortmund beibehalten bzw. konkretisiert werden müssen, weil sich gerade dieses schienengebundene Verkehrsmittel mit seinen relativ engmaschigen Haltestellenabständen und der Linienführung bis in die Wohngebiete der Pendler bzw. in die Innenstadt von Dortmund sehr stark an den Mobilitätswegen der heutigen Bevölkerung orientiert. Insbesondere die Korridore Dortmund – Lünen – Werne – Bergkamen – (Hamm) und die Überlegungen zur Einrichtung einer RegioStadtBahn-Linie zwischen Dortmund, Stadion – Brünninghausen – Mergelteichstraße und dann weiter als RB52 über Herdecke, Hagen bis nach Lüdenscheid müssen weiter geplant und in naher Zukunft umgesetzt werden.</p>	<p>Siehe dazu Anmerkungen zur Stellungnahme des Märkischen Kreises</p> <p>Für Dortmund Hbf (außerhalb des NWL) wird in Kap. 6.5 eine zusätzliche Bahnsteigkante an Gleis 1 dargestellt.</p> <p>Aussagen zu zusätzlichen Halten außerhalb des NWL sollen im NWL-Nahverkehrsplan nicht getroffen werden.</p> <p>Die Regionalstadtbahn (Dortmund -) Lünen – Bergkamen – Werne – Hamm ist nachrichtlich in Kap. 8.3.2 dargestellt. Die Regionalstadtbahn ist kein SPNV.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>