

12.11.2007

Sitzungsvorlage Nr. 200/07

Stellungnahme des Kreises Unna zum Nahverkehrsplan des ZRL
(Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe)

Gremien	Ausschuss für Planung und Verkehr	Sitzungsdatum	28.11.2007
Organisationseinheit	Koordinierungsstelle für Planungsaufgaben	Berichterstattung	Dr. Schiebold, Detlef
Beratungsstatus	öffentlich		
Budget-Nr.	01 , Zentrale Verwaltung	Haushaltsjahr	2007
Produktgruppen-Nr.	01.11 , Planungskoordination	Sachkonto	
Produkt-Nr.	01.11.04 , Verkehrsentwicklungsplanung, Aufgabenträgerschaft ÖPNV	Finanzielle Auswirkungen	0,00 €

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Planung und Verkehr des Kreises Unna beschließt die Stellungnahme des Kreises Unna zum Nahverkehrsplan des ZRL so wie in dieser Vorlage dargestellt.

Der Landrat wird beauftragt, die Stellungnahme gegenüber dem ZRL kurzfristig abzugeben.

Begründung der Vorlage

Sachverhalt

Gem. § 8 ÖPNV-Gesetz NRW haben nicht nur die Kreise und kreisfreien Städte sondern auch die Zweckverbände zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser Nahverkehrsplan soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten; die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und des ÖPNV-Ausbauplans zu berücksichtigen.

Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten. Dies ist für den Kreis Unna gewährleistet, da die endgültige Fertigstellung des NVP des Kreises Unna bereits unter Berücksichtigung der Inhalte des Schienen-Nahverkehrsplans möglich ist.

In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Abschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.

Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Über den Nahverkehrsplan entscheidet die Vertretungskörperschaft des Aufgabenträgers. Der Beschluss ist der zuständigen Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Der Plan ist in geeigneter Weise bekannt zu machen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Der Nahverkehrsplan ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Anlass für die Beschlussfassung

Der Nahverkehrsplan des ZRL ist erstmalig im Jahre 1996 aufgestellt und in 1997 verabschiedet worden. Die Fortschreibung fand erst in den letzten 1 – 2 Jahren statt, da zwischen 1998 und 2003 die Zielvorgaben bezüglich der Angebotsgestaltung durch die Entwicklung des ITF (Integraler Taktfahrplan), der im ZRL-Raum zu über 40 % Mehrleistung führte, eine besondere Dynamik erreichten. Außerdem wurde diese Entwicklung durch eine intensive Phase des Ausschreibungswettbewerbs begleitet, die es dem ZRL nicht erlaubte, im Jahr 2003 die Fortschreibung des NVP zu beschließen.

Der jetzige Zeitpunkt der Fortschreibung wird dagegen durch eine Phase begleitet, in der erstmals aus einer Finanzkrise (Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes) heraus die Notwendigkeiten aufgezeigt wurden, die Erfolgsbilanz der Angebotsentwicklung zu prüfen und sogar notwendige Angebotskürzungen im Umfang von 3 % für den Fahrplan 2008 zu beschließen, um in den Folgejahren wieder eine gesicherte wirtschaftliche Basis für die Verkehre zu erlangen.

Die Kürzungen der Regionalisierungsmittel waren zugleich auch ein Anlass, das ÖPNV-Gesetz in NRW zu novellieren und die Aufgabenträgerschaft im SPNV künftig in nur noch 3 Kooperationsräumen zu konzentrieren. Auch vor diesem Hintergrund hat die Fortschreibung des NVP erhebliche Bedeutung erlangt. Der Raum Ruhr-Lippe als Kernstück des künftigen Kooperationsraums Westfalen hat damit auch eine besondere Verantwortung, die weit über seine Grenzen hinausreichenden Verkehre weiter zu entwickeln. Dies geschieht im Kontext der Zielplanungen des Landes, ein Landesnetz im Gesetz zu verankern und den Rhein-Ruhr-Express (RRX) als eine langfristige Perspektive für den Raum Ruhr-Lippe und ganz Westfalen zu integrieren.

Letztendlich sollen mit der Fortschreibung des NVP des ZRL für den neuen Zweckverband Westfalen Grundlagen geschaffen werden, die wiederum in den künftigen Nahverkehrsplan Westfalen aufgenommen werden.

Beteiligungsverfahren

Es ist nachvollziehbar, dass sich der ZRL mit seinem Nahverkehrsplan vor der Gründung des neuen Zweckverbandes entsprechend positionieren will. Der neue „Dachzweckverband“ Westfalen wird am 14.1.2008 gegründet werden.

Angesichts des daraus resultierend nachvollziehbar äußerst knappen Zeitplans muss der Kreis Unna die politische Beschlussfassung über seine Stellungnahme ebenfalls (wie die über den NVP des Kreises) am 28.11.2007 herbeiführen. Der ZRL erwartet die Stellungnahme des Kreises Unna an sich bis zum 30.10.2007, räumt dem Kreis Unna jedoch eine Fristverlängerung ein.

Mit dem Start des Beteiligungsverfahrens am 6.9.2007 hat der Kreis Unna unverzüglich seine kreisangehörigen Städte und Gemeinden gebeten, zu den Inhalten des Nahverkehrsplans eine Stellungnahme abzugeben. Diese Stellungnahmen waren bis zum 15.10.2007 beim Kreis Unna einzureichen. Dies ist weitestgehend erfolgt. Der Kreis Unna nimmt die Stellungnahmen der Städte und Gemeinden in seine Stellungnahme auf.

Es ist darauf hinzuweisen, dass der Kreis Unna vom ZRL im Rahmen mehrfach tagender Arbeitsgruppen im Vorfeld intensiv an der Aufstellung des Nahverkehrsplans des ZRL beteiligt worden ist. Dadurch konnten bereits im Vorfeld die Belange des Kreises Unna sowie Änderungsvorschläge der Verwaltung des Kreises Unna und der anderen Gebietskörperschaften des ZRL weitestgehend Berücksichtigung finden.

Daraus ergibt sich, dass der nunmehr vorliegende Entwurf inhaltlich bereits jetzt weitestgehend die Zustimmung der Kreisverwaltung findet. Bedenken grundsätzlicher Art werden nicht vorgetragen.

Der Landrat schlägt vor, die folgende Stellungnahme abzugeben:

Stellungnahme des Kreises Unna zum Nahverkehrsplan des Zweckverbandes

Der Kreis Unna bedankt sich beim Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe für die Aufforderung, eine Stellungnahme zum Nahverkehrsplan des ZRL abzugeben. Die intensive Vorarbeit und die regelmäßige Beteiligung des Kreises Unna und der anderen Gebietskörperschaften im Rahmen der Aufstellung des Entwurfs des Nahverkehrsplans ermöglichten es, frühzeitig einen tragfähigen Entwurf des NVP aufzulegen. Bereits im Vorfeld konnten etwaige Mängel und Diskrepanzen zwischen dem ZRL und den Mitgliedskommunen ausgeräumt werden.

Der Kreis Unna stimmt dem Entwurf des Nahverkehrsplans der ZRL somit im wesentlichen zu. Zu den Inhalten des Planwerks bittet der Kreis Unna die nachfolgenden Anregungen entgegen zu nehmen. Die wesentlichen Inhalte der Stellungnahmen der Städte und Gemeinden sind im Anschluss daran dargestellt. Die Stellungnahme der VKU ist mit dem Kreis Unna abgestimmt. Die VKU bezieht sich darin insbesondere auf die Bus-Schiene-Verknüpfungen bzw. auf diesbezügliche Defizite. Deshalb wird seitens des Kreises Unna auf diese Belange nicht noch einmal eingegangen.

Abbestellungen des ZRL für den Fahrplan 2008 (S. 13)

Der Kreis Unna bittet den ZRL nachdrücklich, sich 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 so bald wie möglich wieder herzustellen.

Negative Fahrgastentwicklung auf der S 4 (S. 14)

Die negative Entwicklung auf der S 4 ist dringend genauer zu analysieren. Es sind schnellstens unter Beteiligung aller relevanten Akteure Maßnahmen zu entwickeln, die geeignet sind; dieser Tendenz entgegen zu wirken.

Überlegungen zur Einführung einer Express-S-Bahn werden dabei ausdrücklich sowohl vom Kreis Unna als auch von der Stadt Unna unterstützt. Auch sollte geprüft werden, ob etwaig die Qualität durch entsprechendes Zugbegleitpersonal (Sicherheits- und Servicekräfte) verbessert werden kann, um das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu verbessern und so den Verlust von Fahrgästen zu verhindern (auch zu Kap. 4.9).

Auswirkungen der RRX-Planungen auf den Kreis Unna (Kap. 3.2)

In der Planskizze auf S. 24 ist der Bahnhof Lünen nicht dargestellt. Dies könnte jedoch aufgrund des Maßstabes beabsichtigt sein. Es sollte jedoch sicher gestellt sein, dass die Bahnhöfe Lünen und Werne in der RRX-Konzeption berücksichtigt werden. Hinsichtlich der Folgewirkungen auf den bisherigen 20-Min.-Rhythmus (S. 26 Mitte) wäre eine Präzisierung wünschenswert, da die halbwegs regelmäßige und dichte Taktfolge für die stark genutzte Verbindung der größten kreisangehörigen Stadt mit dem Oberzentrum von großer Bedeutung ist (betrifft auch S. 37).

Bezüglich der Strecke Dortmund – Kamen – Hamm unterstützt der Kreis Unna die Sichtweise des ZRL nachdrücklich: eine Verlängerung der S-Bahn im Stundentakt wird als nicht sinnvoll angesehen, auch wegen der aufwendigen infrastrukturellen Maßnahmen. Eine Konzeption aus 4 RRX-Linien mit 2 schnellen Produkten mit Halt in Kamen und 2 langsamen Produkten mit allen Halten sollte engagiert weiter verfolgt werden.

S. 29, zweitletzter Absatz, zweitletzte Zeile: redaktionell: *Fahrplanjahrplan* korrigieren.

Kap. 4

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.

Tabellen S. 39, 47, 55 usw.: Dimensionierung und Erklärung fehlt

S. 44

- 3. Absatz, 2. Zeile: „mittelfristig“ anstelle „langfristig“ soll die neue Unterführung gebaut werden, das Projekt wird seitens der Gemeinde Bönen engagiert verfolgt
- 4. Absatz: Bahnhof Unna: zusätzlich wird ein neues großzügiges Gebäude für die Fahrradstation errichtet
- Seite unten: 2x „Gemeinde“ Holzwickede

Strecke Dortmund – Kamen – Hamm (S. 51)

- dritter Spiegelpunkt: die für den Haltepunkt Nordböge zeitweise auftretenden Bedienungslücken von bis zu 120 Minuten sind durch entsprechenden Angebote so bald wie möglich zu schließen, der Haltepunkt Nordböge stellt im Zusammenhang mit der expandierenden gewerblichen Entwicklung der Gemeinde einen zunehmend wichtigen Um-, Ein- und Ausstiegspunkt des ÖPNV dar.
- S. 53: Der Kreis Unna und die betroffenen Anliegerkommunen unterstützen selbstverständlich weiterhin das Ziel eines Streckenausbaus 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.

Strecke Soest – Unna – Dortmund

- Wiederherstellung des 30-Min.-Taktes samstags dringend geboten (s.o.)
- S. 61/HP Hemmerde: zusätzlich werden am HP Hemmerde auch wesentlich mehr P+R-Plätze benötigt, da dieser Haltepunkt als Tarifgrenze zum VRR aus Richtung Soest verstärkt von Pendlern aus dem Kreis Soest angefahren wird
- S. 63 unten, letzter Pkt.: durch welche Maßnahmen kann die Leistungsfähigkeit im stark genutzten Abschnitt Unna – Holzwickede verbessert werden?

Strecke Dortmund – Schwerte – Iserlohn

- die vom ZRL skizzierten vorgesehenen Maßnahmen unter SpPkt. 2 und 3 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, insbesondere die Schließung der abendlichen Bedienungslücke werktags von 1,5 Stunden ist dringend geboten.

Strecke Unna – Fröndenberg – Neuenrade

- S. 90/Leistungsangebot, 4. SpPkt. „Reisekette *Südast* – Unna“ bitte näher erläutern

Kap. 5.5.2.2. Neue Maßnahmen

Eine planerische Darstellung (die dem ZRL vorliegt) wäre zur Veranschaulichung der RegionalStadtBahn-Planung auf dem Gebiet des Kreises Unna und der Stadt Hamm sehr wünschenswert.

Kap. 8.1.1. Ruhr-Lippe-Tarif

S. 154 FlashTicket

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass das FlashTicket bisher (noch) nicht in den Städten Werne, Selm und Fröndenberg eingeführt wurde. Der Kreis Unna ist jedoch bemüht, auch diese Städte diesbezüglich einzubeziehen.

S. 157 SeniorenTicket

Der Kreis Unna regt an, mit besonderem Engagement die Möglichkeit der Einführung eines SeniorenTickets zu untersuchen. Der Kreis Unna ist bemüht, auch im Tarif die Kosten für den ÖPNV zu senken, d. h. hier die Einnahmesituation der Verkehrsunternehmen zu verbessern. Nach dem großen Erfolg des FlashTickets sollten auch bezüglich eines besonderen Angebotes für die immer stärker werdende Nutzergruppe der Senioren Chancen auf eine Erhöhung der Einnahmen geprüft werden. Generell fordert der Kreis Unna alles zu unternehmen (auch was andere Fahrkartenarten oder Tarifzonenaufteilungen angeht), was über tarifliche Maßnahmen zu einer Verbesserung der Einnahmesituation der Unternehmen führen kann, wobei gleichzeitig natürlich Abwanderungseffekte der Fahrgäste zu vermeiden sind. Der Kreis Unna ist z.Z. bemüht, eine Anpassung der Tarifzonenaufteilung in Schwerte (z. Z. noch MVG-geprägt) in ihren Auswirkungen untersuchen zu lassen und gleichzeitig die etwaige Einführung der Umweltkarte Preisstufe A für Schwerte vorzusehen.

S. 170/171:

In diesem Kapitel wäre im Zusammenhang mit der ausführlichen Beschreibung der Defizite der Stadt Bergkamen hinsichtlich der Versorgung mit Schienenverkehrsleistungen eine kurze Erwähnung des mit großem Aufwand betriebenen Projektes RegionalStadtBahn Do – Lünen – Bergkamen – Werne – Hamm wünschenswert (unabhängig von der Beschreibung in Kap. 5.5.2.2.)

Kap. 8.3.5. Schlaue Nummer

Für den Kreis Unna ist die Servicezentrale fahrtwind als Service- und Informationsstelle für die Fahrgäste von größter Bedeutung, sie ist im Laufe der Jahre zu einem festen Bestandteil der ÖPNV-Strukturen im Kreis Unna geworden. Der Kreis Unna appelliert an den ZRL, sein planerisches und finanzielles Engagement für die Servicezentralen auch innerhalb der neuen Zweckverbandsstrukturen mindestens auf dem gleichen Niveau zu halten wie bisher.

Stellungnahmen der Städte und Gemeinden des Kreises Unna

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 ZRL zu berücksichtigen. Insbesondere hervorzuheben sind folgende Punkte:

- Stadt Unna: Der neue Haltepunkt Unna-Massen-Süd soll im vordringlichen Bedarf für neue Haltepunkte eingeordnet bleiben.
- Stadt Fröndenberg: Reparatur des nördlichen Bahnsteigdaches im Bereich des Zugangs zur Unterführung gefordert
- Gem. Bönen: Anpassung der Textbausteine zur Planung Bahnstrecke/Unterführung/Bahnhofsumfeld
- Stadt Schwerte: verschiedene Forderungen zur Strecke Hagen – Hamm, Hagen – Warburg und Do – Schwerte – Iserlohn, s. u.
Mängelbeseitigung Bahnhof Schwerte; Neuer Haltepunkt Schwerte-Geisecke vordere Priorität; Neuer Haltepunkt Westhofen soll im weiteren Bedarf erhalten bleiben.
- Stadt Selm: auch Haltepunkte Selm und Bork behindertengerecht ausbauen
- Stadt Werne: das wichtigste Anliegen der Stadt, der zweigleisige Ausbau der Strecke Dortmund – Lünen – Münster wird auch vom Kreis Unna ausdrücklich unterstützt
- Stadt Kamen: Notwendige Ausbaumaßnahmen auch am HP Methler sollten in vordringl. Bedarf eingestuft werden, nicht in Abhängigkeit setzen von zukünft. Erhöhung der zul. Höchstgeschwindigkeit !! (Hinweis auf Gefahrensituation durch schmale Bahnsteige)

Im einzelnen liegen folgende Stellungnahmen (in Kurzform) vor:

Stadt Bergkamen:

Es wird keine Stellungnahme abgegeben, da die Stadt mit den Inhalten des NVP einverstanden ist.

Gemeinde Bönen:

- Konzeption RRR 1 und RRR 6: Der Haltepunkt Nordböge muss aus der Sicht der Gemeinde Bönen zweimal pro Stunde angefahren und eine echte Vertaktung eingerichtet werden.
- Bahnhof Bönen (Seite 44): Die Gemeinde Bönen hat das Bahnhofsgebäude Ende 2006 erworben mit dem Ziel, es umfassend zu modernisieren. Noch im selben Jahr wurde die Entwurfsplanung für die Unterfah-

rung der DB-Strecke sowie die Fußgängerunterführung im Bereich des Bahnhofs in Auftrag gegeben. Bestandteil dieser Planung sind auch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, verschiedene neue Stellplatzanlagen (P+R), sowie eine behindertengerechte Zuwegung zu dem mittleren Bahnsteig. Die Kosten für die Gesamtmaßnahme wurden auf Basis des Regelentwurfs ermittelt und betragen ca. 19,5 Millionen €. Mit der Umsetzung der Maßnahme soll kurzfristig nach Umstufung der L 667 zur Gemeindestraße begonnen werden.

- KBS 415 Dortmund-Hamm: Im Haltepunkt Nordböge gibt es teilweise Bedienungslücken bis zu 120 Minuten. Das kurzfristige Ziel des ZRL, die Bedienungslücken in Nordböge durch den stündlichen Halt der RE 1 zu erreichen, wird auch von der Gemeinde Bönen unterstützt.
- Die Gemeinde Bönen schließt sich der Auffassung des ZRL an, den Ausbau der Strecke Dortmund-Kamen-Hamm in den Entwurf des BVWP aufzunehmen.
- Mängel an Stationen (S 142): Die derzeitige Gestaltung des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes ist auch aus Sicht der Gemeinde Bönen unattraktiv und soll durch die geplanten Maßnahmen wie unter Punkt 2. ausgeführt, kurzfristig aufgewertet werden. Planunterlagen zu den geplanten Maßnahmen einschließlich des Neubaus des neuen Dienstleistungszentrums werden dem ZRL zur Verfügung gestellt

Stadt Fröndenberg:

- Forderung unverzüglich Reparatur des nördl. Bahnsteigdaches im Bereich des Zugangs zur Unterführung
- Förderung dauerhafte Sanierung der Unterführung, verbesserte Reinigung und Kontrolle
- Neue Haltepunkte im weiteren Bedarf

Gemeinde Holzwickede:

- hält zeitnahe Investitionsmaßnahmen am Bahnhof (Flughafenbahnhof) wegen des bes. Stellenwerts für den regionalen Raum gerechtfertigt
- barrierefreie Zugänge schaffen, Reisende mit Gepäck/mit Handikap, Installation von Aufzügen
- Schwerpkt der gemeindl. Planung Tunneldurchstich zum nördl. Siedlungsbereich mit P&R-Anlage
- Zugfolge verkürzen, Zugkreuzungen reduzieren, Fahrplanangebot erhalten

Stadt Kamen:

- kritische Beurteilung der RRX-Konzeption durch ZRL ausdrücklich begrüßt
- HP Methler am Rand des VRR von besonderer Bedeutung für Einpendler in Richtung Ruhrgebiet, Reduzierung auf ein stündliches Angebot nicht akzeptiert, vielmehr 30-Min.-Takt schaffen, notwendige Ausbaumaßnahmen zur Realisierung eines solchen Mindestangebots dringend in entspr. Ausbaupläne aufnehmen, insbesondere aufgrund des behindertengerechten Ausbaus beider Bahnsteige und des guten P+R-Angebotes hat dieser Haltepunkt eine besondere Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Personen aus der gesamten Region. Auch aus diesem Grund muss hier mindestens das heutige Zugangebot langfristig gesichert werden.

- ZRL-Zielkonzept für Strecke Do – Kamen – Hamm wird unterstützt, Hinweis auf geplante Erweiterung P+R sowie Verbesserung Verknüpfung Bus/Schiene, Umgestaltung Bahnhofsumfeld wird in Projektliste der nachhaltigen Stadt- u. Regionalentwicklung „Metropole Ruhr“ aufgenommen, soll in Ziel-2-Förderung eingebracht werden.
- Notwendige Ausbaumaßnahmen auch am HP Methler sollten in vordringl. Bedarf eingestuft werden, nicht in Abhängigkeit setzen von zukünft. Erhöhung der zul. Höchstgeschwindigkeit !! (Hinweis auf Gefahrensituation durch schmale Bahnsteige)
- Anregung auch am HP Methler Anzeige der Zugabfahrten mit Ist-Zeiten einzurichten

Stadt Lünen:

- von besonderer Bedeutung für Lünen ist die weitgehende Aufrechterhaltung des 20-Minuten-Takts zwischen Lünen und dem Oberzentrum Dortmund sowie
- die Verbesserungen der Bahn-Infrastruktur durch Erhöhung des Bahnsteigs am Lünen Hauptbahnhof.

Stadt Schwerte:

- Die im Nahverkehrsplan 2007 „Ruhr-Lippe“ des ZRL im SPNV beabsichtigten Verbesserungen auf den Kursbuchstrecken 433 Dortmund – Schwerte – Iserlohn, 435 Hagen – Bestwig – Warburg und 455 Hamm - Hagen werden seitens der Stadt Schwerte als notwendig erachtet und befürwortet. Bezogen auf die einzelnen Kursbuchstrecken handelt es sich dabei um folgende Verbesserungen:

Kursbuchstrecke 455 Hamm – Hagen mit RE 7 Rhein-Münsterland-Express, RE 13 Maas-Wupper-Express und RE 17 Sauerland-Express. Die zum Fahrplanwechsel 2008 im Abschnitt Hagen – Hamm abbestellten Leistungen des RE 13 sind schnellstmöglich wieder einzuführen. Die im Spätverkehr und in den Wochenendnächten fehlenden Zugpaare sind möglichst kurzfristig zu ergänzen. Der Anschluss aus dem Oberen Ruhrtal in Schwerte in Richtung Hamm – Münster ist wieder herzustellen. Im Gesamtkorridor Hagen – Münster ist eine zweite attraktive Fahrmöglichkeit je Stunde zu schaffen.

Kursbuchstrecke 435 Hagen – Bestwig – Warburg mit RE 17 Sauerland-Express. Die Reisezeit ist im Gesamtkorridor zu verkürzen. Dazu sind die im Bundesverkehrswegeplan ab 2015 enthaltenen Investitionen im Abschnitt Hagen – Warburg zu sichern und konsequent umzusetzen. In Schwerte sind die aufgegebenen Anschlüsse an Züge von und nach Münster wiederherzustellen. Die auf der RE 17 eingesetzten Fahrzeuge sind durchgängig den neuesten Standards anzupassen, dazu zählt auch ein behindertengerechter Einstieg.

Kursbuchstrecke 433 Dortmund – Schwerte – Iserlohn mit RB 53 Ardey-Bahn. Die Reisezeit ist im Gesamtkorridor durch infrastrukturelle Maßnahmen zu verkürzen. Die Spät- und Nachtverkehre sind zu verbessern, an Samstagen sind in Abhängigkeit von den Ladenöffnungszeiten in Dortmund Taktverdichtungen auf dem Abschnitt Dortmund – Schwerte anzustreben. Die bestehenden Taktverdichtungen sind in jedem Fall zu erhalten. Zur Attraktivitätssteigerung der Verbindung im Berufsverkehr ist die Einrichtung von Expresszügen zwischen Iserlohn und Dortmund zu prüfen.

- Die im Bahnhof Schwerte und Haltepunkt Ergste vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des Services und der Zugänglichkeit werden seitens der Stadt Schwerte ebenfalls als dringend not-

wendig angesehen und befürwortet:

Bahnhof Schwerte. Die großflächigen und desolaten Bahnsteigdächer bedürfen dringend einer Grundsanierung. Darüber hinaus ist der Bahnhof Schwerte möglichst kurzfristig behindertengerecht auszubauen. Dazu zählen die Erhöhung der Bahnsteige, die Installation von drei Aufzügen und eine Rampe, um den barrierefreien Zugang vom Vorplatz aus in die Bahnhofshalle zu ermöglichen. Im Weiteren sind eine Erhöhung der Bahnsteige und eine Sanierung der Bahnhofshalle vorgesehen. Sämtliche Maßnahmen werden in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ aufgenommen.

Haltepunkt Ergste. In der Kategorie „Weiterer Bedarf“ ist vorgesehen, am Haltepunkt Schwerte-Ergste eine Bahnsteigerhöhung auf 0,76 m vorzunehmen.

- Sollte auf dem Stadtgebiet Schwerte die Einrichtung eines neuen Haltepunkts oder die Reaktivierung eines Haltepunkts möglich sein, erhält ein Haltepunkt in Schwerte-Geisecke die höchste Priorität. Darüber hinaus ist die Einrichtung eines neuen Haltepunkts in Schwerte-Westhofen weiter zu verfolgen.

Stadt Selm:

- Kap. 6.3: Ziel muß sein, mittel- bis langfristig alle Bahnhöfe und Haltepunkte – so auch Bork und Selm – behindertengerecht auszubauen (ist auch Forderung des Seniorenbeirats in Selm) barrierefreier Zugang durch Erhöhung der Bahnsteige sollte für HP Bork sowie Beifang als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs eingestuft werden
- Bahnhof Selm sollte durch Erwähnung als Vorhaben des weiteren Bedarfs (Ziff. 6.7.3) eine realistische Umsetzungsperspektive erhalten

Stadt Unna:

- Ablehnung der Aussagen zum neuen Haltepunkt Massen-Süd: soll als vordringlicher Bedarf im NVP des ZRL erhalten bleiben
- RB 59 Wiederherstellung des 30-Min.-Taktes samstags gefordert, darüber hinaus Untersuchung 30-Min.-Takt sonntags gefordert
- Ausweitung des zukünftigen 15-Min.-Taktes der S4 bis zum Bahnhof Unna gefordert, alternativ Expressfahrten mit weniger Halten in Do untersuchen

Stadt Werne:

- Wichtigstes Anliegen: zweigleisiger Ausbau der Strecke Dortmund – Lünen – Münster
- Korrektur Seite 36: Bahnhofsgebäude nicht von Stadt Werne aufgekauft, sondern von privatem Investor
- Auf Seite 17 fehlt der Bahnhof Werne bei der Auflistung der neugestalteten Bahnhöfe

Anlage

((ABES))