

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			

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>1. ZRL</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>2. Stadt Hamm</p> <p>1. Stellungnahme der Stadt Hamm</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) für den NWL wird zustimmend zur Kenntnis genommen. 2. Der NWL wird aufgefordert, die folgenden Projekte mit Nachdruck weiterzuverfolgen: <ol style="list-style-type: none"> a. Bedarfsgerechter Ausbau der Schienenstrecke Dortmund – Hamm Im Rahmen des geplanten ‚Rhein-Ruhr-Express‘ (RRX); b. Ausbau der Gleisinfrastruktur und der Verkehrstechnik im Bahnknoten Hamm-HBF; c. Einführung eines fahrgastfreundlichen Gemeinschaftstarifs für den gesamten NWL-Raum. 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. 	<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>3. Hochsauerlandkreis</p> <p>1. Stellungnahmen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden</p> <p>1.1 Stadt Arnsberg mit E-Mail vom 22.12.2010</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nach Durchsicht des Entwurfes Nahverkehrsplan habe ich keine weiteren Anregungen und Bedenken. 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>1.2 Gemeinde Bestwig mit Schreiben vom 07.12.2010</p> <ul style="list-style-type: none"> Gegen den Entwurf des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe werden seitens der Gemeinde Bestwig keine Bedenken vorgebracht. <p>1.3 Stadt Brilon mit Schreiben vom 02.12.2010</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Eisenbahnstrecke Brilon-Wald – Brilon-Stadt wird bisher vom Güterverkehr ausgiebig genutzt. Die Firma Egger Holzwerkstoffe hat eine langfristige, mehrjährige Zusage der Bahn für den Gütertransport auf der Schiene. Für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Brilon ist es im Hinblick auf den Personenschienenverkehr wichtig, dass die geplante Eröffnung der Strecke Brilon-Stadt – Brilon-Wald Ende des Jahres 2011 in die Realität umgesetzt wird. Damit ist dann Brilon-Stadt wieder per Schiene erschlossen, wie es auch bis 1972 war. Nicht ganz aus dem Auge verlieren sollte man auch eine Weiterführung der Schiene von Büren nach Paderborn, damit später einmal von Brilon-Stadt aus die Bahnstrecken in Richtung Norden erreicht werden können. Für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Brilon stellt die Obere Ruhrtalbahn von Hagen nach Kassel eine wichtige Verbindung dar, als Zubringer nach Kassel-Wilhelmshöhe genauso wie nach Hagen an das deutschlandweite Schienennetz. Verbessert werden muss im Bereich des Anschlusses Brilon-Wald die Bus-Schiene-Verknüpfung, die letztendlich nicht nur für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt, sondern auch für die Touristen eine besondere Bedeutung hat. Die Gesamtsituation des Bahnhofs Brilon-Wald, der sich seit 2005 im Eigentum der Stadt Brilon befindet, ist nicht zufriedenstellend. Zurzeit laufen erfolgversprechende Gespräche mit Investoren, das Bahnhofsgebäude touristisch zu nutzen. Im Zusammenhang mit der Realisierung dieser Pläne ist es unabdingbar, den Gesamtbereich des Bahnhofs Brilon-Wald wieder auf ein bahnkundenfreundliches Niveau zu bringen. <p>1.4 Gemeinde Eslohe mit Schreiben vom 03.12.2010</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>In Kap. 8.4 ist die Aussage enthalten, dass für Güterverkehrsstrecken und ehemalige Schienenstrecken eine Sicherung des Trassenverlaufs als Option für eine mögliche spätere Reaktivierung verfolgt werden soll.</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung der Bus-Schiene-Verknüpfung ist Aufgabe des ÖPNV-Nahverkehrsplans (siehe Kap. 4.7)</p> <p>Die Modernisierung der Stationen mit Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung einer barrierefreien Zuwegung ist nach Kap. 7.1 ein generelles Ziel des Nahverkehrsplans NWL.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 435/438: "Modernisierung der Stationen Winterberg, Bigge, Brilon Wald, Bredelar, Marsberg, Westheim und Scherfedede mit Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung einer barrierefreien Zuwegung."</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<ul style="list-style-type: none"> Die Gemeinde Eslohe legt als Gemeinde ohne eigenen Schienenanschluss nicht nur Wert auf eine vertaktete Bus-/Schieneverknüpfung zur Oberen Ruhrtalbahn im Bereich Meschede/Freienohl, sondern auch zur Ruhr-/Siegstrecke in Lennestadt. <p>1.5 Stadt Marsberg mit Schreiben vom 14.12.2010</p> <ul style="list-style-type: none"> Den mir mit o.g. Verfügung vorgelegten Entwurf des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe habe ich zur Kenntnis genommen. Festzustellen bleibt danach, dass im Wesentlichen das derzeit bestehende Angebot im ÖPNV gehalten werden soll. Insgesamt gesehen kann dem Entwurf aus Sicht der Stadt Marsberg zugestimmt werden. Ich möchte jedoch darauf hinweisen, dass die auf der Seite 269 angegebenen Betriebszeiten nicht stimmen können. Insofern bitte ich eine entsprechende Korrektur vorzunehmen. <p>1.6 Stadt Olsberg mit Schreiben vom 10.12.2010</p> <ul style="list-style-type: none"> Es haben sich keine wesentlichen Änderungen zum Arbeitsentwurf ergeben. Die Stadt Olsberg wird daher keine Stellungnahme abgeben. <p>1.7 Stadt Schmallenberg mit Schreiben vom 23.11.2010</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Stadt Schmallenberg ist an den Schienenpersonennahverkehr nicht angeschlossen. Gleichwohl sollte im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe im Bezug auf die Anbindung der Stadt Schmallenberg unter Punkt 4.7 „Verknüpfung Bahn und Bus eine Aussage getroffen werden. In Karte 16a „Anbindung schienenferner Bereiche an Verknüpfungspunkte zum SPNV“ ist für die Stadt Schmallenberg die Anbindung an den Verknüpfungspunkt in Meschede (Ruhrschiene) dargestellt. Für die Stadt Schmallenberg ist ebenso die Anbindung an die Lenne-Schiene, d.h. an die Bahnstation Lennestadt-Altenhundem in Richtung Hagen und Siegen/Frankfurt von gravierender Bedeutung. Ich bitte in Karte 16a diese Verbindung unbedingt mit darzustellen. 	<p>Die Anbindung an die Ruhr-Sieg-Strecke in Lennestadt-Grevenbrück ist in Karte 16a dargestellt.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Konkrete Aussagen hierzu werden im regionalen Nahverkehrsplan gemacht.</p> <p>Der Hinweis ist richtig</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Änderung: Die Betriebszeiten werden korrigiert.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Die Verbindung Schmallenberg - Lennestadt-Altenhundem wird in Karte 16a ergänzt.</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>1.8 Stadt Sundern mit E-Mail vom 17.12.2010</p> <ul style="list-style-type: none"> Der Entwurf ist geprüft worden. Seitens der Stadt Sundern ergeben sich zur Reaktivierung der Röhrtalbahn und zum NVP insgesamt keine weiteren Anmerkungen, die über den Punkt 8.2.9 (Seite 124) hinausgehen. <p>1.9 Stadt Winterberg mit E-Mail vom 22.12.2010</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Stadt Winterberg nimmt Stellung zur Übersichtskarte 16a auf Seite 81 des Entwurfs. Dort sind die schienenfernen Bereiche Hallenberg und Medebach jeweils dem Verknüpfungspunkt Olsberg zugeordnet, lediglich der Bereich Hallenberg ist zusätzlich dem Verknüpfungspunkt Winterberg zugeordnet. Die Stellungnahme geht dahingehend, zur Stärkung des Verknüpfungspunktes Winterberg davon aus, auch den schienenfernen Bereich Medebach an den Verknüpfungspunkt Winterberg anzuschließen und dieses in der Übersichtskarte durch eine entsprechende Verbindungslinie kenntlich zu machen. Folgenden Beschluss hat der Rat in seiner Sitzung vom 16.12.2010 gefasst: „Der Rat der Stadt Winterberg nimmt zum Entwurf des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe Stellung zur Übersicht der Karte 16a und bittet darum, die schienenfernen Bereiche Hallenberg und Medebach dem Verknüpfungspunkt Winterberg klar zuzuordnen. Im Übrigen nimmt der Rat den in Teilen vorgestellten Inhalt des Nahverkehrsplans einstimmig zur Kenntnis.“ <p>Ich weise daraufhin, dass es sich vorstehend um wörtliche Zitate aus den Originalschreiben der Städte und Gemeinden handelt. Die vollständigen Schreiben habe ich Ihnen bereits vorab mit meinem Schreiben vom 14. Jan. 2011 zugesandt. Ich weise ausdrücklich daraufhin, dass die vorstehenden Stellungnahme der kreisangehörigen Städte und Gemeinden Bestandteil der Stellungnahme des Hochsauerlandkreises sind.</p> <p>2. Zusätzliche Punkte aus Sicht des Hochsauerlandkreises</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>Die Verbindung Medebach –Winterberg wird in Karte 16a ergänzt.</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>2.1 „Obere Ruhrtalbahn“</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Obere Ruhrtalbahn hat für die verkehrliche Infrastruktur einer stark mittelständisch geprägten Wirtschaft sowie für die Tourismusregion Nr. 1 in NRW eine herausragende Bedeutung. Im LEP und Regionalplan des Landes NRW ist sie deshalb auch als „Großräumige, Oberzentren verbindende Achse“ eingestuft und hat deshalb einen hohen Verkehrswert. Um den zukünftigen Verkehrsanforderungen gerecht zu werden muss sie auch deshalb infrastrukturell weiter entwickelt werden können. Die im Bundesverkehrswegeplan verankerte Zielsetzung, die „Obere Ruhrtalbahn“, wie andere Mittelgebirgsstrecken, durch den Neigetechnikausbau zu stärken und zu beschleunigen, ist weiterhin aktuell und richtig. Der Hochsauerlandkreis fordert deshalb, dass in das Kapitel 6 „Anforderung an die Streckeninfrastruktur“ auch zur „Oberen Ruhrtalbahn“, wie zu vergleichbaren Strecken, die notwendigen Aussagen gemacht werden. Im vorliegenden Entwurf wird sie bislang hier nicht erwähnt. Der Hochsauerlandkreis fordert, dass die „Obere Ruhrtalbahn“ über ein transparentes, bequemes und vertaktetes System bei den zukünftigen Überlegungen im Rahmen der Mitte Deutschlandverbindung (MDV) als eine in diesem Korridor verlaufende Strecke einbezogen wird. Eine direkte, umstiegsfreie Verbindung nach Kassel/Kassel-Wilhelmshöhe ist aus Sicht des HSK unverzichtbar. Zu prüfen ist auch, ob über die RE 17, gemeinsam mit dem Angebot über die Hellwegstrecke, eine durchgehende, schnelle Verbindung in die neuen Bundesländer (Eisenach) geschaffen werden kann. Der in den Zwischenlagen in Warburg erforderliche Umstieg sollte immer am Gleis gegenüber möglich sein. In Warburg ist sicherzustellen, dass die jeweils durchgehende Verbindung, Anschluss an die in Warburg endende Verbindung des jeweils anderen Korridors (Obere Ruhrtalbahn und Hellwegstrecke) hat. Zurzeit gibt es keine attraktiven SPNV-Verbindungen von der „Oberen Ruhrtalbahn“ nach Münster. In Schwerte besteht kein Anschluss an die RE 7. Die Beseitigung dieses Mangels hat aus Sicht des HSK eine sehr hohe Priorität. Insgesamt hat ein regelmäßiger Taktverkehr eine hohe Priorität. Dies gilt 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Forderung zum Ausbau der Oberen Ruhr wird vom NWL unterstützt.</p> <p>Entspricht den Darstellungen unter dem Punkt Handlungskonzept auf Seite 272.</p> <p>Im Kap.4.5 (Seite 77 des Entwurfs) ist der Anschluss von der Oberen Ruhrtalbahn in Schwerte an die RE 7 in Richtung Münster dargestellt.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis</p>	<p>Änderung: In Kapitel 6 wird ein zusätzliches Kapitel ergänzt: „6.4.10. Ausbau Hagen – Warburg“ „Die Obere Ruhrtalbahn Hagen – Warburg ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. Der NWL fordert weiterhin einen Ausbau und eine Beschleunigung der Strecke unabhängig vom Neigetechnikeinsatz. Der NWL geht davon aus, dass unabhängig von der Bedarfsplanüberprüfung die Strecke weiterhin Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans sein wird.“</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>insbesondere für die RE 57 Dortmund – Winterberg. Die Vereinheitlichung des Fahrplankontaktes zwischen den Verkehrstagen Montag - Freitag sowie Samstag und Sonn- /Feiertagen wird ausdrücklich begrüßt, da sie Perspektiven für die Verbesserung der Zug-Bus-Anschlüsse eröffnet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wird erwartet, dass die Bahnhöfe entlang der „Oberen Ruhrtalbahn“ bis zum Jahr 2017 im Rahmen der MOF 2 umgebaut werden. Dies gilt insbesondere für die Beseitigung der höhengleichen Zugänge in Neheim-Hüsten und Bestwig, damit die Züge dort auch kreuzen können und somit insgesamt die Fahrplanstabilität erhöht wird. • Insgesamt fordert der HSK dass kein weiterer Infrastrukturrückbau erfolgt und die geplanten Sanierungsarbeiten, insbesondere der Tunnel, wie geplant erfolgt. • Eine Reaktivierung des Haltpunktes Wennemen, die seitens der Bevölkerung immer wieder gefordert wird, sollte überprüft werden. Immerhin könnten dann rd. 2.000 Einwohner wieder direkt an das SPNV-Angebot angebunden werden. <p>• Insgesamt sind die Aussagen zur KBS 435/438 auf den Seiten 269 bis 275 zu begrüßen.</p>	<p>genommen.</p> <p>In der MOF 2 ist eine Umsetzung aller Maßnahmen für eine vrsl. Inbetriebnahme bis 2016 vorgesehen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ein zusätzlicher Haltepunkt ist im Betriebskonzept der RE 57 und RE 17 nicht umsetzbar. Die Sicherung der bestehenden Halte bei der RE 57 sowie die Anschlussherstellung an die RE 7 in Schwerte bei der RE 17 haben Priorität.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>2.2 Brilon-Wald – Brilon-Stadt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der HSK legt großen Wert darauf, dass die Reaktivierung wie geplant im Dez. 2011 realisiert wird. • Die Direktverbindungen Brilon – Dortmund, alternativ Hagen haben dabei aus Sicht des HSK Priorität. • Bezüglich des Bahnhofs Brilon-Wald ist dringend eine Verbesserung des gesamten Erscheinungsbildes erforderlich (s. auch Stellungnahme der Stadt Brilon). 	<p>Realisierung der Reaktivierung im Dez. 2011</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>siehe oben zur Stellungnahme der Stadt Brilon</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>2.3 Brilon – Paderborn, Anbindung des Flughafens Paderborn/Lippstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung wurde mit der Einführung der 	<p>In Kap. 8.4. ist die Sicherung des Tras-</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Schnell-Bus-Linie S 80 von Brilon nach Paderborn gemacht. Der Flughafen wird dabei mit Umweg über Paderborn erreicht (s. auch Kap. 3.4.4).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Als Option für mögliche zukünftige Entwicklungen sollte die Schienentrasse von Brilon-Stadt über Büren nach Paderborn, die bei Ahden in der Nähe des Flughafens verläuft gesichert werden (s. auch Kap. 8.2.7). • Die Schienenstrecke von Brilon-Stadt nach Paderborn ist nur noch zwischen Brilon und Büren erhalten. Der Abschnitt zwischen Büren und Paderborn wurde 2006 stillgelegt und abgebaut, er wurde aber noch nicht entwidmet. <p>2.4 Bestwig – Winterberg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Ausbau der Station Bigge, um Zugbegegnungen zu ermöglichen und so die heutigen Unterschiede der Fahrplanlagen in der Woche und am Wochenende zu vermeiden, wird ausdrücklich begrüßt, da sie Perspektiven für eine verbesserten Zug-Bus-Anschlusssituation am Bahnhof Winterberg eröffnet (Kap. 6.4.5). • Darüber hinaus ist dies auch für die Reaktivierung der Schienenstrecke Brilon-Wald- Brilon-Stadt im Rahmen der Umsetzung eines entsprechenden Fahrplankonzeptes erforderlich. Diese Maßnahme ist auch Sicht der HSK von herausragender Bedeutung. • Der Bahnhof Winterberg ist nicht Bestandteil der MOF 2. Dennoch ist dieser Bahnhof im Hinblick auf die touristische Nutzung von großer Bedeutung und deshalb den heutigen Verkehrsanforderungen anzupassen. <p>2.5 Neheim-Hüsten – Sundern (Röhrtalbahn)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei der Röhrtalbahn handelt es sich um eine im kommunalen Besitz befindliche Schienenstrecke auf der zurzeit ausschließlich Güterverkehr stattfindet. • Anfang 2010 wurde ein Infrastrukturgutachten erstellt welches zurzeit durch eine Potentialanalyse ergänzt wird. Nach Vorlage dieser Ergebnisse sind die Ausführungen im Kap. 8.2.8 entsprechend zu ergänzen. <p>2.6 Tarif und Vertrieb</p>	<p>senverlaufs ehemaliger Strecken und Güterverkehrsstrecken enthalten.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für den Bahnhof Winterberg laufen Planungen zur Modernisierung unabhängig von der MOF 2</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ergebnisse liegen noch nicht vor, werden voraussichtlich nach Redaktionsschluss des NVP erscheinen (~Sept. 2011)</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 435/438: "Modernisierung der Stationen Winterberg, Bigge, Brilon Wald, Bredelar, Marsberg, Westheim und Scherfede mit Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung einer barrierefreien Zuwegung."</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<ul style="list-style-type: none"> Die in Kapitel 9 gemachten Aussagen zu einer Weiterentwicklung der 6 heute im NWL bestehenden Tarifsysteime sind grundsätzlich zu begrüßen. Aus Sicht es HSK gibt es seitens der Fahrgäste immer wieder Verständnisprobleme. Insbesondere trifft dies für Fahrten zu den für den HSK wichtigen Universitätsstädten Münster und Paderborn zu. Hier ist aus Sicht des HSK schnell eine fahrgastfreundliche Regelung erforderlich. Dies gilt auch für die Fahrbeziehungen in den hessischen Bereich (Willingen). Da es z.B. im Rahmen des Tourismus hier bereits sehr enge Kooperation gibt (Sauerland-Card). <p>2.7 Sonstige Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> Tabelle 4 und Karte 20 (S. 110 f.) muss noch einmal abgeglichen werden. (Blockstelle Bestwig – Brilon-Wald ist Nr. 33 in der Tabelle und Nr. 35 in der Karte). Auf Seite 269 stimmen die angegeben Betriebszeiten für die die KBS 435/438 nicht. Ich nehme insoweit Bezug auf das mit Herrn Ressel geführte Telefongespräch und bitte um Berichtigung. (s. auch Stellungnahme der Stadt Marsberg). <p>Ich bitte Sie, die vorstehenden Punkte bei den weiteren Beratungen zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für diese Verbindungen aus dem HSK nach Münster und Paderborn gilt derzeit der NRW-Tarif. Die Weiterentwicklung der westfälischen Tarife wird im Arbeitskreis Tarife in Westfalen auf Initiative des NWL vorangetrieben (siehe Kap. 9.5).</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Änderung: Die Zahlen werden korrigiert.</p> <p>Änderung: Die Zahlen werden korrigiert.</p>
<p>4. Märkischer Kreis</p> <p>Stellungnahme des Märkischen Kreises zum Entwurf des ersten Nahverkehrsplans des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe</p> <p>Nachfolgend nimmt der Märkische Kreises zum Entwurf des ersten Nahverkehrsplans des NWL Stellung. Auch von den kreisangehörigen Städten</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>und Gemeinden wurde eine Reihe von Anmerkungen zum NVP-Entwurf gemacht. Diese sind mit Nennung der jeweiligen Stadt / Gemeinde in die folgende Stellungnahme eingearbeitet worden.</p> <p>Bitte ergänzen Sie den Entwurf des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe um die nachfolgend genannten Punkte.</p> <p>I Grundsätzliche Bemerkung zum ersten Nahverkehrsplan des NWL</p> <p>Seitens verschiedener kreisangehöriger Städte und Gemeinden wird die im Rahmen der Aufstellung des NVP vom NWL geleistete Arbeit sowie die umfangreiche Beteiligung der Kommunen lobend herausgestellt. Diese Einschätzung wird vom Märkischen Kreis ausdrücklich geteilt.</p> <p>Der erste NVP des NWL ist verständlicherweise davon geprägt, Bestehendes der fünf Mitgliedszweckverbände zusammenzutragen und zu harmonisieren. Gleichwohl ist es aber notwendig, im ersten Nahverkehrsplan des NWL bereits Entwicklungsperspektiven für den SPNV in Westfalen-Lippe aufzuzeigen – dies umso mehr, als es bisher keine in sich abgestimmte Netz- und Infrastrukturausbauplanung in NRW gibt.</p> <p>Vor diesem Hintergrund sollten im Nahverkehrsplan selbst oder aber als konkrete Arbeitsaufträge aus dem NVP</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Marktposition des SPNV auf wichtigen Relationen im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr geprüft (insbesondere Reisezeitvergleich), - daraus Qualitätsziele für Relationen abgeleitet und - ein – in Etappen umsetzbares – Zielnetz konzipiert und schließlich - notwendige Maßnahmen benannt (Infrastrukturausbau, Linienbeschleunigung, Änderung der Linienführung oder der Fahrlagen, ...) werden. 	<p>Im vorliegenden Entwurf werden die Fahrplan- und Infrastrukturmaßnahmen im Wesentlichen von der heutigen Nachfrage- und Betriebssituation abgeleitet.</p> <p>Eine Prüfung der Marktposition des SPNV, mit einem Abgleich der heutigen Reisendenzahlen mit dem Gesamtpotenzial einer Relation und einer Analyse der Rahmenbedingungen für die Verkehrsmittelwahl, insbesondere der Reisezeit, wäre ein weiterer Schritt zur Optimierung des SPNV.</p> <p>Für den Gesamtbereich Westfalen-Lippe ist dieses eine sehr umfangreiche Aufgabe, die auch bisher bei den SPNV-regionalen Nahverkehrsplänen nicht umgesetzt wurde.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Bezüglich der Themen Fortschreibungsintervall und Planungsperspektive des NVP werden von der Stadt Iserlohn folgende Anregungen gemacht:</p> <p>Der vorliegende Entwurf des NWL-Nahverkehrsplans stellt zunächst eine Zusammenführung der fünf bislang eigenständigen westfälischen Nahverkehrspläne dar. Er soll aber auch Perspektiven zur gemeinsamen Weiterentwicklung aufzeigen. Alle danach folgenden Nahverkehrspläne werden voraussichtlich Fortschreibungen sein. Daher ist es von besonderer Bedeutung, möglichst frühzeitig alle wesentlichen Belange der Stadt Iserlohn zu benennen.</p> <p>Einer dieser Punkte sei allen anderen vorangestellt, weil er die Frage des Planungshorizonts betrifft. Es ist nachvollziehbar, dass ein NVP nur für einen Zeitraum von 5 bis 10 Jahren konkrete Aussagen treffen kann. Eine Reihe von Fragen der Stadt- und Verkehrsentwicklung gehen jedoch deutlich über diesen Zeitraum hinaus. Daher wäre es wünschenswert, wenn der NVP auch langfristige Perspektiven der SPNV-Entwicklung aufzeigen und somit auch die Funktion einer Rahmenplanung übernehmen könnte. Die kommunalen Planungsinstrumente Flächennutzungsplan und Verkehrsentwicklungsplan definieren oftmals für viele Fragestellungen langfristige Zielsetzungen, nur selten allerdings für den Schienenverkehr. Diesbezügliche Fragestellungen sind z.B. Flächenbevorratung für den etwaigen Ausbau der Schieneninfrastruktur (z.B. Ausbau einer eingleisigen zu einer zweigleisigen Strecke oder die Optimierung von Kreuzungsstellen und Haltepunkten).</p> <p>Im Kapitel 8 'Erweiterung der Infrastruktur' wäre zudem die Möglichkeit gegeben, den Kreisen und Kommunen im Verbandsgebiet eine etwas konkretere Hilfestellung zu den erforderlichen Schritten und Dimensionen, z.B. bei</p>	<p>Nach der Aufstellung des 1. Nahverkehrsplans NWL kann eine solche Untersuchung für eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans verfolgt werden und sich unmittelbar an die bisherigen Arbeiten anschließen.</p> <p>Der NVP-Entwurf enthält auch Aussagen, die über einen Zeitraum von fünf Jahren hinausgehen. Die enthaltenen Infrastrukturmaßnahmen werden nicht alle in den nächsten fünf Jahren umgesetzt werden können. Dieses gilt für Maßnahmen an bestehenden Stationen und Strecken ebenso wie für neue Haltepunkte und Streckenreaktivierungen. Für die Stationsmaßnahmen besteht die Aussage, dass perspektivisch alle Stationen barrierefrei ausgebaut werden sollen. Hier ist die Zielrichtung auch für kommunale Planungen eindeutig. Für Schienenstrecken sind über konkret formulierte Planungen hinaus weitere zu prüfende Planungen genannt (z.B. Elektrifizierungen). Auch für Reaktivierungsstrecken werden weitere Umsetzungsstufen benannt.</p> <p>In Kap.8.4 des Entwurfs besteht generell die Aussage, dass für Güterverkehrsstrecken und ehemalige Schie-</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>der Trassensicherung, zu geben. Der NVP ist hier in der Region das einzige Planungsinstrument des Systems Schiene, da eine vergleichbare Fachplanung in den Städten in der Regel nicht besteht.</p> <p>Aus planerischer Sicht sollte zwischen den ersten Kapiteln des NWL-Nahverkehrsplans, in denen auf die Datenbasis und Defizite in der Versorgung Bezug genommen wird, und den langfristigen Zielen im Kapitel 8 ein inhaltlicher Zusammenhang erkennbar werden. So werden beispielsweise die großen Pendlerströme in Westfalen aufgezeigt. Es wird festgestellt, dass es starke Pendlerbeziehungen ohne SPNV-Bedienung gibt. Im Kapitel 8 (oder in einem eigenständigen Kapitel) könnte dann dargestellt werden, wie mit diesem regionalen Defizit langfristig umgegangen werden kann.</p> <p>Bei den Überlegungen zur langfristigen Entwicklung werden die technischen Grenzen zwischen SPNV und ÖPNV oftmals überschritten, so dass 'Sonderformen' des Schienenverkehrs (Regionalstadtbahn) in die Zuständigkeit des kommunalen Aufgabenträgers und/oder des Zweckverbandes fallen könnten. Es sollte sichergestellt werden, dass das Thema in beiden der in Frage kommenden NVP behandelt wird.</p> <p>Diese Anregung wird vom Märkischen Kreis unterstützt.</p> <p>Der Entwurf des NVP zeigt den Bedarf für notwendige Angebotsverbesserungen im SPNV in Westfalen-Lippe auf. Auch die kommunalen Stellungnahmen betreffen vielfach Leistungsausweitungen im SPNV-Angebot.</p> <p>Wie in Teil D des Nahverkehrsplan-Entwurfs ausgeführt wird, werden die Leistungen im SPNV aus Regionalisierungsmitteln des Bundes finanziert. Diese Mittel werden über das Land an die SPNV-Aufgabenträger in NRW weitergeleitet und sind mit 1,5 % pro Jahr dynamisiert. Für NRW waren es im Jahre 2010 1.084 Mio. € wovon der NWL ca. 259 Mio. € erhalten hat.</p>	<p>nenstrecken eine Sicherung des Trassenverlaufs als Option für eine mögliche spätere Reaktivierung verfolgt werden soll. Diese Aussage zielt insbesondere auf kommunale Planungen ab.</p> <p>Aus der Darstellung der strukturellen Rahmenbedingungen in Kap. 2.3 ist nicht unmittelbar abzuleiten, dass starke Pendlerbeziehungen ohne SPNV-Bedienung ein Defizit darstellen. In diesen Korridoren besteht in der Regel ein gutes Angebot im ÖPNV. Ob ein SPNV in diesen Verbindungen sinnvoll sein kann, ist von der jeweiligen örtlichen Situation abhängig.</p> <p>Planungen zu einer Regionalstadtbahn werden im Nahverkehrsplan SPNV nachrichtlich aufgeführt, da eine Regionalstadtbahn kein reines SPNV Produkt ist.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Ein kommunaler Eigenanteil für die Erbringung des SPNV wird von den Städten und Gemeinden im MK nicht gezahlt. Da eine solche finanzielle Beteiligung des Kreises auch nicht leistbar ist, müssen – wie bei den bisherigen Leistungsausweitungen – auch künftige Angebotsverbesserungen durch zusätzliche Fahrgeldeinnahmen (= Fahrgastzuwachs), wirtschaftlicheren Betrieb (= Wettbewerb, optimierte Betriebskonzepte) sowie eine höhere Mittelbereitstellung seitens des Bundes und des Landes finanziert werden.</p> <p>Aus Sicht des Kreises darf es bei der künftigen Aufteilung der Regionalisierungsmittel auf die drei SPNV-Aufgabenträger in NRW nicht zu einer Bevorzugung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr und des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland gegenüber dem NWL kommen.</p> <p>II Bezüglich der einzelnen Kapitel des Nahverkehrsplan-Entwurfs wird folgender Änderungs- und Ergänzungsbedarf gesehen:</p> <p>II.1 Raumordnung und Verkehrsplanung auf Bundesebene (Kapitel 2.2.2)</p> <p>Dargestellt werden die Maßnahmen des BVWP 2003 im NWL für den Zeitraum 2001 – 2015. Diese Darstellung ist um die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung aus November 2010 zu ergänzen. Bezogen auf die Strecke Hagen – Siegen sollte dabei auch aufgezeigt werden,</p> <ul style="list-style-type: none"> - welcher Ausbaubedarf (Kapazität, Geschwindigkeit) aus Sicht des SPNV-Aufgabenträgers notwendig ist und - welche konkreten Schritte in Richtung Umsetzung zu gehen sind. <p>II.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur (Kapitel 2.3.2)</p> <p>Es wird ausgeführt, dass ca. 1,2 Mio. der 5,7 Mio. Einwohner im NWL-Gebiet keinen Zugang zum SPNV in ihrer Gemeinde haben. Die größten davon betrof-</p>	<p>Entsprechende Aussagen sind in Teil D, Kap. I.2 enthalten.</p> <p>Der NWL fordert unabhängig von der Bedarfsplanüberprüfung, dass die Strecke weiterhin Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans bleibt.</p> <p>Eine fehlende SPNV-Erschließung ist nicht unbedingt als Defizit zu bewerten,</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Änderung Kap.6.3.3 : „Ausbau Hagen – Siegen – Gießen“ „Die Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Siegen – Gießen ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. Der NWL fordert weiterhin einen Ausbau und eine Beschleunigung der Strecke unabhängig vom Neigetechneinsatz. Der NWL geht davon aus, dass unabhängig von der Bedarfsplanüberprüfung die Strecke weiterhin Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans sein wird.“</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>fenen Gemeinden sind Bergkamen und Hemer. Der NVP sollte die fehlende SPNV-Erschließung einwohnerstarker Kommunen in der Ballungsrandzone als Defizit benennen und den Bedarf zur Prüfung von Lösungsmöglichkeiten formulieren.</p> <p>II.3 Pendlerverflechtungen (zu Kapitel 2.3.3)</p> <p>Die Darstellung weist zu Recht auf das hohe Pendleraufkommen im nördlichen Märkischen Kreis hin. Herausgestellt wird, dass die Relation Hemer – Iserlohn im NWL die Nahbereichsverbindung ohne SPNV ist, welche das stärkste Pendleraufkommen aufweist. Hieraus sollten im Nahverkehrsplan auch konkrete Schlüsse gezogen werden.</p> <p>Bisher ausgeblendet wird in der Aufkommensbetrachtung der Bereich Einkaufs-/ Freizeitverkehr. Gerade hier dürfte noch erhebliches Fahrgastpotenzial aktivierbar sein. Entsprechend sollte der NVP ergänzende Ausführungen dazu machen.</p> <p>II.4 Rhein-Ruhr-Express (RRX) (Kapitel 3.2)</p> <p>In diesem Kapitel wird der Stand der RRX-Planung beschrieben. Vorgestellt wird dabei insbesondere das von den SPNV-Aufgabenträgern in NRW gemeinsam weiterentwickelte Zielnetz sowie das Konzept zur schrittweisen Umsetzung von Verbesserungen.</p>	<p>da auch über ein gutes ÖPNV-Angebot starke Pendlerströme abgedeckt werden können und eine Anbindung an den Schienenverkehr in Verknüpfungspunkten erfolgen kann.</p> <p>Die Möglichkeit einer neuen Erschließung mit SPNV ist sehr abhängig von den infrastrukturellen Möglichkeiten. Sind z. B. Güterverkehrsstrecken im Korridor vorhanden, wie bei den in Kap. 8.2 dargestellten Reaktivierungsstrecken, kann eine SPNV-Bedienung deutlich einfacher erreicht werden.</p> <p>Aussagen zu Perspektiven entsprechender Projekte sollten zunächst in Abstimmung der Gebietskörperschaften mit dem regionalen Mitgliedszweckverband erfolgen.</p> <p>Die Pendlerverflechtungen sind dargestellt worden, weil hier eine Datengrundlage unabhängig vom Verkehrsmittel vorliegt und der Berufs- und Ausbildungsverkehr die nachfragestärksten Bedienungszeiten dominiert. Reisende im Freizeit- und Einkaufsverkehr sind aber ebenfalls eine bedeutende Zielgruppe im SPNV.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Das RRX-Konzept kann nach jetzigem Stand negative Auswirkungen auf andere wichtige SPNV-Linien haben: So wird auf S. 283f (Kapitel Strecke 440 Hagen – Letmathe – Iserlohn / – Finnentrop – Siegen) zurecht ausgeführt, dass durch die RRX-Planungen die Fahrplansicherheit der Linie RE 16 von Siegen / Iserlohn nach Bochum und Essen in Frage gestellt wird und diesbezüglich vertiefter Untersuchungsbedarf besteht.</p> <p>Da die Linie RE 16 die wichtige Aufgabe hat, Südwestfalen an das mittlere Ruhrgebiet anzubinden, sollte die Problematik auch im Zusammenhang mit dem Rhein-Ruhr-Express (RRX) in Kapitel 3.2 dargestellt werden.</p> <p>Hingewiesen werden sollte zudem darauf, dass eine anzustrebende Verknüpfung der Linien RB 40 und RB 91 (= Herstellen einer zweiten stündlichen Fahrtmöglichkeit von Siegen / Iserlohn nach Bochum und Essen) durch diese Problematik weiter erschwert werden dürfte.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Der NWL teilt die Einschätzung.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Ergänzung eines Absatzes in Kap. 3.2.6: "Die Ausbauplanungen des RRX sehen eine Entflechtung der Verkehre RE 16/RB 40 und RRX im Abschnitt Bochum - Essen vor. Dazu sollen die RE 16/RB 40 über die S-Bahn-Strecke geführt werden. Der NWL sieht dieses kritisch, da es durch den dichten S-Bahn-Betrieb zu negativen Auswirkungen auf die Qualität des Regionalverkehrs kommen kann."</p>
<p>II.5 Flughafenbindungen (Kapitel 3.4)</p> <p>Eingegangen wird hier auf die Thematik Flughafenbindung. Für die Anbindung der Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt werden „Ziele des NWL“ formuliert. Notwendig wäre hier aber, zuerst Potenziale für den SPNV abzuschätzen und zu bewerten.</p> <p>Neben Flughäfen gibt es auch andere große verkehrserzeugende Einrichtungen ohne SPNV-Anbindung die gleichermaßen betrachtet werden müssen. Im Nahverkehrsplan wird z.B. auf Pendlerrelationen ohne SPNV-Angebot hingewiesen, die ein Jahresaufkommen von über 2 Mio. Fahrten haben, ohne dass dafür bisher Ziele seitens des NWL formuliert werden.</p>	<p>Bei weiteren Überlegungen zur Erreichung der formulierten Ziele zur Flughafenbindung sind auch Potenziale für den SPNV abzuschätzen.</p> <p>Zu den Pendlerrelationen ohne SPNV wird auf die Anmerkungen zu II.3 verwiesen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>II.6 Anbindung an die nächstgelegenen Oberzentren (Kapitel 4.2.3)</p> <p>Dargestellt wird, dass u.a. von der Kursbuchstrecke 437 (Hönnetalbahn) der</p>	<p>Im Handlungskonzept zur Strecke 437</p>	<p>Ergänzung eines neuen Absatzes in</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Standard „Direktverbindung in das nächste Oberzentrum“ nicht erfüllt wird. Anders als für die Kursbuchstrecken 421, 423/424 356/493b wird aber kein Lösungsansatz aufgezeigt. Es wird lediglich ausgeführt, dass Systemunterschiede und unterschiedliche Kapazitätsanforderungen eine direkte Verbindung verhindern würden. Dies ist nicht nachvollziehbar, da im Zulauf auf die Oberzentren Dortmund und Hagen heute schon in Dieseltraktion gefahren wird und Kapazitätsanpassungen durch Stärken / Schwächen bzw. Flügeln im Sauerland-Netz sowie in den benachbarten Ruhr-Sieg- und Hellweg-Netzen z.T. seit Jahren schon praktiziert werden. Der Nahverkehrsplan sollte aufzeigen, dass im Rahmen der Planungen für ein künftiges Sauerland-Netz Möglichkeiten erarbeitet werden, um das Mittelzentrum Mendен (56.000 Einwohner) umsteigefrei an sein Oberzentrum Dortmund anzubinden.</p> <p>Dies wird durch die Stellungnahme der Stadt Mendен bezüglich der Anbindung der Stadt an das Oberzentrum Dortmund unterstrichen:</p> <p>Die Stadt Mendен liegt in der Ballungsrandzone des Ruhrgebiets (s. Kap. 2.3.1). In den Kapiteln 4.2.3 (mit Schwerpunkt Direktverbindung) und 4.5 sowie im Teil B (streckenspezifische Handlungskonzepte) wird die Notwendigkeit einer besseren Anbindung Mendен an das Oberzentrum Dortmund beschrieben. Die vorgeschlagenen Maßnahmen beschränken sich aber in erster Linie auf einen besseren Übergang von der Hönnetal- auf die Ruhrtalbahn im Bahnhof Fröndenberg.</p> <p>Im Interesse der Stadt Mendен (sowie aller weiteren Anlieger der Hönnetalbahn) sollten auch weitergehende Maßnahmen, wie z. B. Flügelungskonzepte, in die Maßnahmenuntersuchung einbezogen werden. Dies entspricht auch der aktuellen Beschlusslage der zuständigen politischen Gremien der Stadt Mendен.</p> <p>Der Nahverkehrsplan sollte die Bedeutung der Stadt Mendен stärker berücksichtigen, handelt es sich doch um ein Nachfragepotenzial von ca. 60.000 Einwohnern. Nimmt man die Städte Balve und Neuenrade hinzu, wohnen im Einzugsbereich der Hönnetalbahn rd. 85.000 Menschen. Und schließlich würde dieses Potenzial durch die Anbindung Hemers auf</p>	<p>ist eine Aussage zur Verbesserung der Anbindung von Mendен enthalten. Diese wird in Kapitel 4.2.3 ergänzt. Eine Optimierung der Anbindung von Mendен an das Oberzentrum Dortmund wird im Rahmen der SauerlandNetz Ausschreibung derzeit geprüft. Eine Anbindung der Hönnetalbahn an die Ruhrtalbahn (RE 17 Hagen – Arnsberg – Bestwig) in Fröndenberg ist gegeben.</p> <p>Siehe oben</p> <p>Siehe oben</p> <p>Siehe oben</p>	<p>Kap. 4.2.3: „Für die Anbindung von Mendен über Fröndenberg von/nach Dortmund ist die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes im Zusammenhang mit der Oberen Ruhrtalbahn erforderlich.“</p> <p>Siehe oben</p> <p>Siehe oben</p> <p>Siehe oben</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>120.000 Einwohner anwachsen.</p> <p>Anschaulich wurde das Potenzial des SPNV im Direktverkehr Hemer – Dortmund durch Sonderfahrten des Oesetalbahnvereins im Oktober dieses Jahres. Die durchgeführten Fahrten waren sehr stark nachgefragt und die Reaktionen der Fahrgäste durchweg positiv.</p> <p>Zum Nachfragepotenzial einer schnellen Anbindung an das Oberzentrum Dortmund zählen – neben Berufs- und Ausbildungsverkehren – vor allem Freizeitverkehre (Einkaufen / Besuch von Kultur- und Sportveranstaltungen), die in der Darstellung der Pendlerverflechtungen in Kap. 2.3.3 fehlen. Und in steigendem Maße sind die Städte des Hönnetals auch an Freizeitpendlern aus dem Ruhrgebiet interessiert. Insbesondere der Tagestourismus bietet hinsichtlich seiner wirtschaftlichen Bedeutung große Entwicklungsmöglichkeiten für Menden, Hemer, Balve und Neuenrade.</p> <p>II.7 Bedienungshäufigkeit / Taktfolge (Kapitel 4.3)</p> <p>Ausgeführt wird zu Beginn des Kapitels, dass es nahe liege, die Bedienungshäufigkeit anhand der Nachfrage zu beurteilen. Dementsprechend werden aus heutigen Querschnittsbelastungen Standards abgeleitet.</p> <p>Als Beurteilungsbasis sollten aber noch weitere Kriterien mit herangezogen und entsprechend benannt werden: So ist insbesondere die Anschlusssituation im jeweiligen Netzknoten mit zu berücksichtigen. Bestehen dort etwa zur halben und vollen Stunde jeweils andere Anschlüsse in wichtige Relationen, so kann dies bezüglich der Zu- / Abbringerlinien Grund sein, diese etwa über einen stündlichen Grundtakt hinaus zu verdichten. Von daher sollten die aufgeführten Schwellenwerte – entsprechend begründet – auch künftig überschritten werden können.</p> <p>Auf S. 71f werden die Strecken aufgeführt, auf denen eine Ausweitung zum Stundentakt notwendig ist. Bezüglich der Hönnetalbahn wird als einzige Strecke</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Herstellung von Direkt- oder Anschlussverbindungen, die ebenfalls als Anforderung in Kap. 4 definiert sein können, führt auch heute dazu, dass auf Strecken oder Streckenabschnitten die Schwellenwerte überschritten werden. Insgesamt ist das umsetzbare Leistungsvolumen aber abhängig von den zur Verfügung stehenden Mitteln.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Änderung: Die Fußnote wird gestrichen.</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>angemerkt, dass zu prüfen sei, ob der Standard ggfs. auch in Kombination mit dem Bus zu erreichen ist. Eine Begründung für diesen NWL-weiten Ausnahmefall fehlt. Ein Unterschied zu den anderen Strecken ist auch nicht erkennbar.</p> <p>II.8 Bedienungszeiten (Kapitel 4.4)</p> <p>Auf S. 73 werden die notwendigen Ausweitungen der Betriebszeiten dargestellt. Zugrunde liegt dem die Definition, dass sich die definierten Bedienungszeiten auf die Knotenpunkte und die Knotenzeiten, z.B. in den Oberzentren beziehen (= erste Ankunft im Zentrum, letzte Abfahrt aus dem Zentrum).</p> <p>Nach dieser Definition ist die Auflistung wie folgt zu ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RB 52: samstags 1 h früherer Betriebsbeginn (erste Ankunft aus Lüdenscheid im Knoten Hagen Hbf heute erst um 6.47 Uhr) - RB 52: sonntags 1 h früherer Betriebsbeginn (erste Ankunft aus Lüdenscheid im Knoten Hagen Hbf heute erst um 8.47 Uhr) - RB 53 samstags 2 h früherer Betriebsbeginn (erste Ankunft aus Iserlohn im Knoten Dortmund Hbf heute erst um 8.09 Uhr) - RB 53 sonntags 1 h früherer Betriebsbeginn (erste Ankunft aus Iserlohn im Knoten Dortmund Hbf heute erst um 9.09 Uhr) <p>Die Stadt Iserlohn führt dazu ergänzend aus:</p> <p>Die Linie RB 53 Iserlohn – Dortmund ist in die Gruppe der Strecken mit 1.000 – 3.000 Rkm/kmBl einzustufen. Somit müssten die Bedienzeiten montags bis samstags von 6 – 22 Uhr und sonntags von 8 – 22 Uhr eingehalten werden. Die letzte Zugfahrt von Dortmund nach Iserlohn ist sonntags bis donnerstags um 21.53 Uhr. Das Ziel ist damit nicht erreicht. Es gibt</p>	<p>Die Zeiten des Betriebsbeginns sind im Bereich des NWL – insbesondere an Wochenenden – sehr unterschiedlich. In den nachstehenden Betrachtungen werden die zur Erreichung der Betriebszeiten am Abend erforderlichen Angebotsausweitungen dargestellt.</p> <p>Die tägliche Verbindung Dortmund – Iserlohn um 23:23Uhr ist für den Fahrplan 2011/12 angemeldet.</p>	<p>Ergänzung in Kap. 4.4 nach 4. Absatz: „Die Zeiten des Betriebsbeginns sind im Bereich des NWL – insbesondere an Wochenenden – sehr unterschiedlich. In den nachstehenden Betrachtungen werden die zur Erreichung der Betriebszeiten am Abend erforderlichen Angebotsausweitungen dargestellt. Erforderliche Ausweitungen der Betriebszeiten am Morgen sind bei Bedarf im streckenspezifischen Teil B dargestellt.“</p> <p>Ergänzung in den Handlungskonzepten der Strecken 433 und 434 unter Fahrplanangebot: "Überprüfung einer Ausweitung des Angebotes in den Morgenstunden an Samstagen und Sonn- und Feiertagen."</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>auch keine alternative Busanbindung. Daher besteht der Wunsch der Stadt Iserlohn, die Fahrt 23.23 Uhr ab Dortmund Hbf nach Iserlohn täglich anzubieten.</p> <p>Bezüglich der Bedienungszeiten der RB 54 stellt die Stadt Menden fest:</p> <p>In Kapitel 4.4 wird ein Standard für Bedienungszeiten definiert. Hiernach besteht auf der RB 54 der Bedarf nach Ausweitung der Betriebszeiten bis 22.00 Uhr. In der tabellarischen Auflistung sowie der Plandarstellung fehlt jedoch die Hönnetalbahn.</p> <p>II.9 Knotenpunkte (Kapitel 4.5)</p> <p>Auf S. 77 werden Anschlussbeziehungen dargestellt, die zu verbessern oder noch aufzubauen sind.</p> <p>Ergänzt werden sollten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hagen: RB 52 – RE 16 (Lüdenscheid <--> Essen / Bochum). Hier werden heute mit 4 bzw. 2 Minuten Übergangszeit verlässliche Anschlüsse knapp verpasst. - Schwerte: RB 53 – RE 7 (Iserlohn <--> Hamm/Münster). Nur mit den HVZ-Verdichterverfahren besteht heute Anschluss aus Iserlohn an den RE 7, in Gegenrichtung hingegen stündlich. - Schwerte: RB 53 – RE 17 (Iserlohn <--> Arnsberg/Meschede). Mit Übergängen von 40 bzw. 42 Minuten bestehen hier sehr schlechte Übergänge. - <p>Von Seiten der Stadt Iserlohn wird bezüglich der RB 53 entsprechend ausgeführt:</p> <p>Im Abschnitt über zu verbessernde Anschlussverbindungen (Seite 77) sollten die sehr langen Übergangszeiten in Schwerte von der RB 53 zum RE 7 bzw. RE 13 Richtung Unna – Hamm und zum RE 17 Richtung Hochsauerland und jeweils auch in umgekehrter Richtung benannt werden. Das bedeutet, dass es von Iserlohn in Richtung Osten derzeit keine attraktive Umsteigeverbindung gibt. Die Wartezeiten betragen bei den attraktivsten Ver-</p>	<p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Die Ergänzungen werden aufgenommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Ergänzung der Liste auf S.74/75 und der Karte 14: Fröndenberg - Balve Ausweitung RB 54 bis nach 22 Uhr</p> <p>Ergänzung der Liste auf S.77: Hagen: RB 52 – RE 16 (Lüdenscheid <--> Essen / Bochum) Schwerte: RB 53 – RE 7 (Iserlohn <--> Hamm/Münster). Schwerte: RB 53 – RE 17 (Iserlohn <--> Arnsberg/Meschede).</p> <p>Siehe oben</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>bindungen 40 bis 45 Minuten. Dies wäre z.B. durch verschieben des Grundtaktes der RB 53 um 30 Minuten deutlich zu verbessern.</p> <p>Unklar ist die Darstellung der Verknüpfung „RB 52 – RE 7 Hagen (Lüdenscheid <—> Münster/Köln)“: RB 52 und RE 7 verkehren heute in gänzlich verschiedenen Zeitlagen. Sollten konkret diese Linien besser verknüpft werden, so müsste wohl die RB 52 um eine halbe Stunde gedreht werden. Dies hätte weitreichende Konsequenzen, die genau zu prüfen und abzuwägen wären. In der heutigen Zeitlage der RB 52 wären bessere Verbindungen in / aus Richtung Münster entweder über eine nach Münster durchgebundene RE 13 oder eine optimierte Umsteigeverbindung RE 13 – RB 89 denkbar. Dies sollte hier auch so dargestellt werden.</p> <p>Der schlechte Anschluss in der Relation Lüdenscheid – Köln ist solange relevant, wie die RB 25 aus Köln nicht bis Lüdenscheid durchgebunden ist. Dies sollte im Text auch herausgestellt werden. Die Verbindung RB 52 – RE 13 – RE 5 über Düsseldorf ist heute übrigens immerhin 9 – 10 Minuten schneller als die mit langer Wartezeit in Hagen verbundene Verbindung RB 52 – RE 7.</p> <p>Die Stadt Iserlohn weist darauf hin, dass in der Karte der Verknüpfungen im SPNV der Bahnhof Iserlohn fehlt. Hier besteht eine Übergangsmöglichkeit zwischen RB 53 und RB 91.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Änderung: Der Bahnhof Iserlohn wird in Karte 15 ergänzt</p>
<p>II.10 Weiterer Untersuchungsbedarf (Kapitel 4.6)</p> <p>Aus Sicht der Stadt Iserlohn muss im Rahmen der Untersuchung des Sauerlandnetzes auch die seit Jahren gewünschte Beschleunigung der RB 53 und die ggf. zu verändernde Fahrplanlage untersucht werden. Dies sollte auf Seite 79 unter dem Punkt ‘Korridor Obere Ruhr und Sauerlandnetz’ auch so als Unterpunkt aufgeführt werden.</p> <p>Dem schließt sich auch der Märkische Kreis an.</p> <p>II.11 Verknüpfung Bahn und Bus (Kapitel 4.7)</p>	<p>Die geforderten Überlegungen sind im Handlungskonzept der Strecke 433 ausführlich beschrieben.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Öffentlicher Nahverkehr ist nur dann konkurrenzfähig, wenn Bus und Bahn sich als einheitliches Angebot dem Kunden präsentieren. Dies setzt ein nicht nur tariflich sondern auch fahrplanseitig einheitliches Angebot voraus. Dafür ist eine systematische und praxisgerechte Verknüpfung von Bus und Bahn notwendig. Bezüglich der Verknüpfung von Bus und Bahn werden in dem Kapitel lediglich allgemeine Aussagen getroffen sowie in Karte 16 auf S. 80 Verknüpfungspunkte der Bahn mit dem regionalen Busverkehr und dem Stadtbahnverkehr sowie in Karte 16a auf S. 81 Vorschläge für die Anbindung schienenferner Bereiche an Verknüpfungspunkte zum SPNV dargestellt.</p> <p>Bezüglich des Themas Anschlusssicherung im täglichen Betrieb wird auf S. 79 ausgeführt, dass zur Verbesserung der Anschlusssicherung zwischen Bus und Bahn eine Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen erforderlich ist. In der Praxis bedeutet dies eine aktive Kooperation zwischen den Betriebsleitern der Verkehrsunternehmen. Eine solche notwendige Kooperation zwischen den verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und den örtlichen Busunternehmen sollte vom NWL aktiv koordiniert werden (Bedarf ermitteln, Kontakte herstellen, Regeln abstimmen). Dabei wäre ggfs. auch DB Netz mit ihren Fahrdienstleitern einzubinden.</p> <p>In Karte 16 fehlt der Verknüpfungspunkt Neuenrade Bahnhof.</p> <p>Zu Karte 16a: Die Darstellung einer Verknüpfung der Gemeinde Herscheid mit dem SPNV in Werdohl wird als ungeeignet angesehen, da die Busverbindung von Herscheid nach Werdohl immer über den Bahnhof Plettenberg führt. Dort besteht das gleiche SPNV-Angebot wie in Werdohl.</p> <p>II.12 Qualität (Kapitel 4.9)</p> <p>In Kapitel 4.9 werden verschiedene Aspekte der Qualität im SPNV dargestellt (Zugbegleitung, Pünktlichkeit, Qualitätssicherung). Nicht erwähnt wird bis jetzt der wichtige Aspekt der Sauberkeit. Darauf sollte noch in einem eigenen Unter-</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Der Aspekt der Sauberkeit in Fahrzeugen und an Stationen wird in Kap. 4.9 an mehreren Stellen ergänzt..</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Änderung: Der Bahnhof Neuenrade wird in Karte 16 ergänzt.</p> <p>Änderung: Die Verbindung Werdohl – Herscheid wird in Karte 16a gelöscht.</p> <p>Änderung des letzten Satzes in Kap. 4.9, 3. Absatz: "Auch die Fahrzeuge und die Fahr-</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>punkt eingegangen werden (Sauberkeit Stationen, Sauberkeit Fahrzeuge).</p>		<p>zeugausstattung, die Sitzplatzverfügbarkeit sowie die Sauberkeit in Fahrzeugen und an Stationen tragen zur Kundenzufriedenheit bei."</p> <p>Änderung des ersten Satzes in Kap. 4.9.1, 3. Absatz: "Das Zugbegleitpersonal soll als multifunktionales Personal eingesetzt werden und Aufgaben in den Bereichen Vertrieb sowie Sicherheit, Sauberkeit und Service wahrnehmen."</p> <p>Änderung in Kap. 4.9.3, 2. Absatz: "Die Bereiche Pünktlichkeit, Vertrieb, Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Stationen, Fahrgastinformation im Zug und an der Station, Zugbegleitpersonal und der Kundendialog sollen durch geeignete Messverfahren oder Profitester-Erhebungen erfasst werden. Darüber hinaus sollen die Bereiche Fahrgastinformation, Zugbegleitung und Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge zusätzlich subjektiv durch eine Erfassung der Kundenzufriedenheit bewertet werden.</p>
<p>II.13 Ein-/Ausstiegssituation (Kapitel 5.4)</p> <p>Auf S. 88 wird die Überbrückung des Spaltes zwischen Bahnsteig und Fahrzeug als wünschenswert dargestellt. Hier sollte konkreter ein Ziel für den NWL formuliert werden: Bei Ausschreibungen / Neuvergaben mit Neufahrzeugen sind grundsätzlich Fahrzeuge mit Spaltüberbrückung zum niveaugleichen Einstieg am 76 cm-Bahnsteig vorzusehen, bei Altfahrzeugen mindestens ein Durchtrittschutz.</p>	<p>Die Zielvorstellungen des NWL sind in Kap. 5.4 beschrieben. Grundsätzlich Spaltüberbrückungen bei Neufahrzeugen und Durchtrittschutz bei Gebrauchtfahrzeugen vorzusehen, ist mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit ggfs. nicht immer</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>II.14 Ausstattungsmerkmale (Kapitel 5.5)</p> <p>Die Vorgaben zur Ausstattung mit Gepäckablagen auf S. 90 sollten konkretisiert werden. Das Vorhandensein von Gepäckablagen bedeutet nämlich nicht automatisch auch deren Benutzbarkeit durch den Fahrgast. So sind die Gepäckablagen in den auf langen Relationen eingesetzten Doppelstockwagen aufgrund ihrer geringen Höhe und Tiefe z.T. für Reisegepäck kaum nutzbar. Hier sollten konkrete Vorgaben zur Mindesthöhe / -tiefe gemacht werden.</p> <p>Die Formulierung auf S. 91 „ein 1. Klasse-Bereich wird nicht für alle Zugattungen gefordert“ sollte konkretisiert werden.</p> <p>Bezüglich der Ausstattung mit Toiletten wird auf S. 91 ausgeführt, dass grundsätzlich eine behindertengerechte Toilette vorzusehen sei, bei hoher Beförderungskapazität zusätzlich Standardtoiletten. Als Richtwert könne eine Toilette je 200 Sitzplätze angenommen werden. Der NVP sollte statt Richtwerten konkrete Mindestvorgaben machen. Ein Wert von 200 Sitzplätzen / Toilette erscheint zudem zu hoch.</p>	<p>bzw. nicht immer an allen Einstiegen umzusetzen.</p> <p>Konkrete Angaben werden in den Wettbewerbsverfahren gemacht.</p> <p>Die Formulierung mit den Zugattungen ist missverständlich. Eine 1. Klasse wird auf vielen langlaufenden RE-Linien und Linien im Grenzbereich von den Nachbargaufgabenträgern gefordert.</p> <p>Die Formulierung als Richtwert ist gewählt worden, um in Wettbewerbsverfahren flexibel bzgl. der jeweiligen Fahrzeugeinsatzmöglichkeiten zu sein.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Änderung: Im 1. Absatz auf Seite 91 wird "für alle Zugattungen" gestrichen.</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>II.15 Ausbau Hagen – Siegen (Kapitel 6.3.3)</p> <p>Die Ausführungen sollten dahingehend konkretisiert werden, dass aufgezeigt wird,</p> <ul style="list-style-type: none"> - welcher Ausbaubedarf (Kapazität, Geschwindigkeit) aus Sicht des SPNV-Aufgabenträgers notwendig ist und - welche konkreten Schritte in Richtung Umsetzung zu gehen sind. 	<p>siehe oben</p>	<p>Siehe oben</p>
<p>II.16 Weitere Ausbaumaßnahmen im Fern- und Ballungsnetz (Kapitel 6.3.6)</p> <p>Auf S. 102 wird ausgeführt, dass untersucht werden soll, wie die Leistungsfä-</p>	<p>Die Maßnahmen die den Abschnitt</p>	<p>keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>higkeit im Streckenabschnitt Dortmund Hbf – Hörde verbessert werden kann. Dieser Streckenabschnitt ist ein Engpass, der sich negativ auf Fahrplangestaltung und -zuverlässigkeit u.a. der Volmetal- und die Ardey-Bahn auswirkt. Im Nahverkehrsplan des ZRL aus 2007 wurden bezüglich des notwendigen Ausbaus in dem Streckenabschnitt (dort insbesondere in Anlage 6) bereits konkrete Maßnahmen beschrieben. Diese sollten hier auch vollständig genannt werden.</p> <p>II.17 Weitere Ausbaumaßnahmen in Regionalnetzen (Kapitel 6.4.9)</p> <p>In dem Kapitel werden Ausbaumaßnahmen aufgelistet, die umgesetzt werden „sollen“. Diese allgemeine Formulierung muss konkretisiert werden. Dazu sind die jeweils notwendigen nächsten Schritte zu beschreiben.</p> <p>Ergänzt werden sollte in der Aufstellung, dass zur Beschleunigung der RB 53 durch entsprechende Maßnahmen der Zeitbedarf für das Stärken der Züge im Bahnhof Schwerte verringert werden muss.</p> <p>In Karte 20 sind die Maßnahmen „Bahnhof Iserlohn“ (richtig: 34), „Bahnhof Kalthof“ (richtig: 35) und „Bestwig“ (richtig: 33) mit falschen Nummern versehen.</p> <p>II.18 Ausbaumaßnahmen in Knotenpunkten (Kapitel 6.5)</p> <p>Die Stadt Iserlohn weist darauf hin, dass insbesondere die Stärkung von Zügen der RB 53 im Bahnhof Schwerte mit 7 Minuten zu viel Zeit benötigt. Es wäre zu prüfen, ob durch bauliche Veränderungen im Bahnhof Schwerte Vereinfachungen im Ablauf möglich sind, oder ob auf diesen Vorgang ganz verzichtet werden kann.</p> <p>II.19 Bahnsteiglängen (Kapitel 7.2)</p> <p>Es sollte darauf hingewiesen werden, dass die dargestellten Ist-Bahnsteiglängen nicht mit den vom Aufgabenträger für den SPNV bestellten identisch sein müssen. Dieser Unterschied kann bei einer Modernisierung von Bahnsteigen zur Folge haben, dass die Bahnsteige auf die aktuell bestellte</p>	<p>Dortmund Hbf - DO-Hörde betreffen, sind hier vollständig genannt.</p> <p>Der Nahverkehrsplan ist eine Rahmenplanung. Eine Festlegung und Konkretisierung erfolgt in anderen Plänen und Programmen.</p> <p>Die Verkürzung der Standzeit ist im Handlungskonzept der Strecke 433 dargestellt.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Siehe oben</p> <p>Dargestellt sind in Karte 22 (wie dort angegeben) die maximale Ist-Bahnsteiglänge in den Stationen nach den Bahnsteiginformationen der DB.</p>	<p>keine Änderung</p> <p>keine Änderung</p> <p>Die Nummern werden angepasst.</p> <p>Siehe oben</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Länge gekürzt werden und somit ggfs. Optionen für die Zukunft verbaut werden.</p> <p>II.20 Erweiterung der Infrastruktur (Kapitel 8)</p> <p>Das Kapitel wird mit der Feststellung eingeführt, dass „ein zielgerichteter Ausbau der Infrastruktur Ziel des NWL sei“. Folglich sollten hier auch die einzelnen Ziele benannt und das Verfahren zur Ableitung entsprechender Maßnahmen dargestellt werden.</p> <p>Bezüglich neuer Stationen bedeutet dies, dass nicht nur die konkret in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen beschrieben werden, sondern auch darzustellen ist,</p> <ul style="list-style-type: none"> - welche Anforderungen an neu einzurichtende Haltepunkte vom NWL gestellt werden, - wie das Verfahren zur Prüfung und Umsetzung aussieht, - wo derzeit bereits Bedarf erkennbar ist. <p>Bezüglich neuer Haltepunkte wäre ein Verfahren im NWL wünschenswert, bei dem federführend vom Aufgabenträger z.B. in Vorbereitung einer Neuvergabe von SPNV-Leistungen die Streckenerschließung geprüft und die Verlegung bzw. Neueinrichtung von Haltepunkten gesamthaft auf den Weg gebracht wird.</p> <p>II.21 Einrichtung neuer Stationen (Kapitel 8.1)</p>	<p>Die Anpassung von Bahnsteiglängen werden in der Regel mit den Aufgabenträgern abgestimmt. Aktuell wird das Thema Bahnsteiglängen, auch im Hinblick auf zukünftige Perspektiven, zwischen DB, Aufgabenträgern und dem Land diskutiert.</p> <p>Der erste Nahverkehrsplan NWL bündelt zunächst die in den Regionen bereits bestehenden Planungen. Insbesondere die Einrichtung neuer Stationen ist eng mit den regionalen Verhältnissen verknüpft und wird hierdurch derzeit auch noch geprägt. Aufgrund der nur kommunal bzw. regional möglichen Instrumente, gilt dies insbesondere auch für die Sicherung von Trassenverläufen. Da Verfahren zur Vergabe von SPNV-Leistungen unabhängig von Infrastrukturplanungen, deren Finanzierung bzw. Umsetzung ablaufen ist ein gesamthafter Weg zwar wünschenswert und anstrebbbar, in der Realität jedoch nicht umsetzbar. Daher wird im NVP auf ein solches Verfahren verzichtet. Bzgl. der Reaktivierungen von Strecken stellt der NVP erstmals alle Planungen im NWL-weiten Zusammenhang und Überblick dar.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>In Karte 25 fehlt die unter 8.1.10 genannte zusätzliche neue Station zwischen Schwerte und Fröndenberg.</p> <p>Bezüglich dieses zusätzlichen Haltepunktes an der Ruhrtalbahn im Bereich Fröndenberg-Langschede hat auch die Stadt Menden Stellung genommen: Im Entwurf des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe findet sich in Kapitel 8.1.10 die folgende Formulierung: "Von den ebenfalls zu prüfenden Stationen Schwerte-Ost, Schwerte-Geisecke und Fröndenberg-Langschede zwischen Schwerte und Fröndenberg kann maximal eine Station bedient werden." Die Stadt Menden hat ein hohes Interesse an einem Haltepunkt im Bereich Langschede. Zum Einen wird hierdurch die Anbindung des Mendener Ortsteils Halingen an den SPNV deutlich verbessert (es besteht durch die MVG-Linie 27 eine direkte Busverbindung zwischen Halingen und Langschede). Zum Anderen ermöglicht dieser Haltepunkt die Flügelung von Zügen nahe dem Abzweig nach Menden (s. o. "Anbindung Mendens an Dortmund"), wodurch eine größtmögliche Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre ermöglicht wird. Das Interesse der Stadt Menden an einem zusätzlichen Haltepunkt auf der Ruhrtalbahn in Langschede ist durch einen politischen Beschluss zum Ausdruck gebracht worden. Vor diesem Hintergrund ist ein solcher neuer Haltepunkt – obwohl er außerhalb des Kreisgebietes liegt – auch für den Märkischen Kreis von Bedeutung.</p> <p>II.22 Reaktivierung von Strecken (Kapitel 8.2.)</p> <p>Bezüglich der Strecke Menden – Hemer (– Iserlohn) wurde von allen drei Kommunen Stellung genommen:</p> <p>Der Rat der Stadt Hemer hat in seiner Sitzung am 14.12.2010 beschlossen:</p> <p style="padding-left: 20px;">Der Rat der Stadt Hemer bittet den Zweckverband Westfalen-Lippe um Aufnahme der Strecke Iserlohn – Hemer – Menden in das Kapitel 8.2 in die Kategorie „Bewertung und Untersuchung / weiterer Bedarf“.</p> <p style="padding-left: 20px;">Begründet wird dies wie folgt:</p> <p style="padding-left: 20px;">Der Nahverkehrsplan des NWL sollte eine Raumbetrachtung für den nördli-</p>	<p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Den Stellungnahmen des Märkischen Kreises und der Städte Hemer, Iserlohn und Menden wird weitgehend gefolgt und ein entsprechendes Kap. 8.2.9 ergänzt. Auch in den Handlungskonzepten der Strecken 433 und 437 erfolgt unter Infrastruktur Strecke eine entsprechende Darstellung (siehe Änderungen rechte Spalte).</p>	<p>Die Karte wird ergänzt.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Karte 26 wird zwischen Menden und Iserlohn mit separater farblicher Darstellung ergänzt um den Punkt „Untersuchung und Bewertung erforderlich“.</p> <p>Ergänzung eines neuen Kap.8.2.9 „Ausbau Menden – Hemer (– Iserlohn)“ „Bei der Reaktivierungsmaßnahme Menden – Hemer – Iserlohn geht es um die Wiederherstellung eines SPNV-Anschlusses der Stadt Hemer bzw. einer durchgehenden SPNV-Strecke</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>chen Märkischen Kreis beinhalten um die Defizite, die durch die Stilllegung und den teilweisen Abbau der Strecke Iserlohn – Hemer – Menden entstanden sind, zu beheben. Hierzu ist es entsprechend der gewählten Systematik des NVP-Entwurfs erforderlich, dass die Gesamtstrecke im Kapitel 8.2 in der Rubrik „Untersuchung und Bewertung / weiterer Bedarf“ aufgelistet wird.</p> <p>Hierzu wird folgende inhaltliche Erläuterung gegeben:</p> <p>Die ehemals durchgehende Strecke Iserlohn – Hemer – Menden hat den nördlichen Märkischen Kreis erschlossen und über die Bahnhöfe Letmathe an die Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen – Siegen) und Fröndenberg an die obere Ruhrtalbahn (Hagen – Kassel) angeschlossen. Im Jahr 1989 ist der Personenverkehr dauerhaft eingestellt worden, der Abschnitt Iserlohn – Hemer ist in der Folge abgebaut und teilweise umgenutzt worden. Im Jahr 2007 nach Abzug der Bundeswehr aus Hemer wurde dann auch die verbliebene Reststrecke nach Menden stillgelegt, da es außer der Bundeswehr keinen weiteren Güterverkehr mehr gab. (Nach dem verheerenden Sturm Kyrill sah sich die Stadt Hemer deshalb gefordert, die Strecke auf eigene Kosten zu reaktivieren, um für die enormen Mengen an Sturmholz einen Verladebahnhof zur Verfügung zu stellen).</p> <p>Hemer hat hierdurch seinen direkten Anschluss an das regionale Schienennetz verloren, dies kann man durchaus als Standortnachteil werten. Seit 1989 hat es deshalb seitens der Stadt zahlreiche Versuche gegeben, die Stadt wieder an den Schienenverkehr anzubinden. Aus diesem Grund ist gemeinsam mit den Nachbarstädten zunächst die bauliche Machbarkeit einer Stadtbahn ermittelt worden (Vössing-Gutachten 1999), im weiteren Verlauf ist dann im Rahmen des interkommunalen Verkehrsentwicklungsplans auch das Fahrgastpotenzial einer solchen Bahnverbindung abgeschätzt worden (VEP 2003). Mit täglich ca. 4.200 Fahrgästen zwischen Iserlohn und Hemer sowie 1.300 Fahrgästen zwischen Hemer und Menden haben sich dabei Werte ergeben, die denen der umliegenden Strecken (Ardey-Bahn, Volmetalbahn) entsprechen. Der VEP hat von daher die Wiederherstellung einer Bahnverbindung mittel- bis langfristig empfohlen.</p>		<p>durch das Siedlungsband der Städte Iserlohn (ca. 95.000 Einwohner), Hemer (ca. 37.000 Einwohner) und Menden (ca. 56.000 Einwohner). Im Abschnitt Menden – Hemer liegen derzeit noch Schienen, die für einen Regelverkehr im SPNV jedoch nicht mehr verwendbar sind. Der Abschnitt Hemer – Iserlohn ist in seinem historischen Trassenverlauf inzwischen teilweise überbaut, so dass hier nur mit zumindest teilweisen Neubaubauabschnitten eine durchgehende Schienenverbindung wieder aufgebaut werden könnte. Im Rahmen von Untersuchungen sollen die Möglichkeiten für einen zukünftigen Verkehr auf der Schienen herausgearbeitet werden. Insgesamt ist der Projektrahmen aufgrund der noch zu erstellenden Untersuchungen und Bewertungen sowie bei positivem Ausgang noch zu erfolgender Einstellung des Projekt in die entsprechenden Pläne eher langfristig orientiert.“</p> <p>Ergänzung der Handlungskonzepte der Strecken 433 und 437 unter Infrastruktur Strecke: "Prüfung der Reaktivierung der Strecke Menden – Hemer (– Iserlohn) und der Auswirkungen auf die Linien RB 53 und RB 54 in einer Machbarkeitsstudie."</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>In der Analyse bestätigt der Entwurf des Nahverkehrsplans im Kern diese seinerzeit ermittelten Sachverhalte. So wird auf Seite 32 festgehalten: „79 Städte und Gemeinden haben keinen SPNV-Anschluss, als größte darunter z.B. Bergkamen mit ca. 51.000 Einwohnern und Hemer mit ca. 38.000 Einwohnern“. Weiter wird auf Seite 34 dargelegt: „Stärkste Pendlerströme, in deren Verbindung kein SPNV-Angebot besteht, sind die Nahbereichsverbindungen Iserlohn – Hemer (8.800) und Netphen – Siegen“.</p> <p>Dieser richtigen Analyse, die sich im Übrigen auch mit den Ergebnissen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP 2006) deckt (die SPNV-Strecken Iserlohn – Menden und Netphen – Siegen hatten NRW-weit die besten Nutzen-Kosten-Verhältnisse), folgen in den Maßnahmenkapiteln aber keinerlei Konzepte oder Maßnahmen. Dies ist aus Sicht der Stadt Hemer nicht akzeptabel, zumal für durchaus kleinere Städte eine Auflistung der dortigen Schienenanbindung bereits jetzt im Entwurf des NVP vorgesehen ist. (Brilon-Stadt mit 27.000 EW, Meinerzhagen mit 21.000 EW, Barntrop + Dörentrup mit zusammen 18.000 EW, Sundern mit 29.000 EW). Hier ist aus Sicht der Stadt Hemer eine Gleichbehandlung geboten.</p> <p>Der Stadt Hemer ist bewusst, dass insbesondere auf dem ab- und überbauten Abschnitt Iserlohn – Hemer die Wiederherstellung einer Bahnverbindung durchaus problematisch ist, da die alte Trasse nicht mehr zur Verfügung steht. Aber gerade deshalb ist es aus Sicht der Stadt Hemer mehr als erforderlich, für den Gesamttraum nördlicher Märkischer Kreis eine Untersuchung anzustoßen, in der die bekannten Defizite der unzureichenden Anbindung untereinander sowie zu den Oberzentren Hagen und Dortmund analysiert, bewertet und in ein tragfähiges Konzept überführt werden.“</p> <p>Von daher ist es aus Sicht der Stadt Hemer erforderlich, dass die Strecke Iserlohn – Hemer – Menden im eingangs genannten Kapitel des Nahverkehrsplans aufgelistet wird. Nur so erhält der Aufgabenträger ein Mandat, eine Untersuchung im vorgenannten Umfang erstellen zu lassen.</p> <p>Die Stadt Iserlohn führt zu Kapitel 8.2. des NVP-Entwurfs aus:</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>für den SPNV zu reaktivieren. Die zuständigen politischen Gremien haben dies in mehreren Beschlüssen zum Ausdruck gebracht.</p> <p>Der gemeinsame Verkehrsentwicklungsplan Herne – Mendene – Iserlohn hat den grundsätzlichen Nutzen einer Reaktivierung durch Berechnung der Verkehrsnachfrage unterstrichen.</p> <p>Die Strecke Mendene – Herne ist dabei auch als Teilstück der Verbindung Mendene –Iserlohn zu sehen. Auch in diesem Fall hat der interkommunale Verkehrsentwicklungsplan ein großes Nachfragepotenzial berechnet. Stellt die Achse Mendene – Herne – Iserlohn doch eine Städte-Agglomeration mit insgesamt rd. 200.000 Einwohnern und sehr intensiven Pendlerverflechtungen dar. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2000 hat zudem die bauliche Realisierbarkeit der Schienenverbindung bestätigt.</p> <p>Aus den genannten Gründen sollte die Strecke Mendene – Herne – Iserlohn in den Nahverkehrsplan des NWL in das Kapitel 8.2 „Untersuchung und Bewertung / weiterer Bedarf“ aufgenommen werden.</p> <p>Der Märkische Kreis schließt sich den Forderungen der Städte Mendene, Herne und Iserlohn an, die Strecke Mendene – Herne – Iserlohn in den Nahverkehrsplan NWL in das Kapitel 8.2. „Untersuchung und Bewertung / weiterer Bedarf“ aufzunehmen.</p> <p>Die Strecke ist entsprechend auch in Karte 26 darzustellen.</p>	<p>Siehe oben</p>	<p>Die Strecke wird in Karte 26 dargestellt.</p>
<p>II.23 Ausbau Marienheide – Meinerzhagen – Brügge (Kapitel 8.2.2)</p> <p>In diesem Kapitel wird auf den Lückenschluss Gummersbach – Lüdenscheid-Brügge eingegangen. Wie bei anderen dargestellten Strecken auch, sollten die Einwohnerzahlen der wieder an die Bahn anzubindenden Kommunen aufgeführt werden (Kierspe und Halver je rund 17.000 Einwohner).</p> <p>Zudem sollte auch für diese Maßnahme eine Karte und eine tabellarische</p>	<p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Zur Vereinheitlichung der Darstellungen</p>	<p>Die Zahlen werden im Kap. 8.2.2 ergänzt.</p> <p>In Kap. 8.2.2 werden den einzelnen</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Darstellung in den NVP aufgenommen werden.</p> <p>Im letzten Abschnitt ist aufzuzeigen, welche nächsten Schritte nötig sind bzw. seitens des NWL konkret geplant werden, um die Gesamtmaßnahme zum Abschluss zu bringen. Diese Position wird von den Anliegerkommunen klar unterstützt:</p> <p>Die Stadt Meinerzhagen nimmt bezüglich des Vorhabens wie folgt Stellung:</p> <p>Nach erster Durchsicht darf ich meine Freude über den für 2013 vorgesehenen Abschluss für die Reaktivierung des Streckenabschnittes zwischen Marienheide und Meinerzhagen zum Ausdruck bringen. Wichtig erscheint mir, dass das Vorhaben auch im großen Nahverkehrsbereich Westfalen-Lippe seinen Stellenwert behält und tatsächlich bis 2013 umgesetzt wird.</p> <p>Bezüglich des weiteren Ausbaus Richtung Brügge und damit dem Anschluss Richtung Hagen bedarf es nunmehr einer Konkretisierung des Planungsvorhabens. Im Rahmen des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans ist die Gesamtstrecke Gummersbach – Brügge als indisponible Maßnahme eingestuft. Die Realisierung muss nun in konkreter werdende Planungen einmünden. Diese Planungen sollten baldmöglichst aufgenommen werden.</p> <p>Die Stadt Kierspe</p> <p>begrüßt zunächst einmal die erstmalige Aufstellung des Nahverkehrsplanes des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Aus Sicht der Stadt Kierspe und aus Sicht der Region Volmetal ist es sehr wichtig, dass die Verbindung Gummersbach – Brügge und damit der Lückenschluss Köln – Hagen/Dortmund als indisponibel bewertet wurde. Das Land und auch die DB haben sehr große, auch finanzielle Anstrengungen unternommen, um die Verbindung Marienheide – Meinerzhagen zu optimieren.</p> <p>Diese Anstrengungen müssen auch im Bezug auf die Reaktivierung der</p>	<p>wird dies ergänzt.</p> <p>Der Nahverkehrsplan ist eine Rahmenplanung. Eine Festlegung und Konkretisierung erfolgt in anderen Plänen und Programmen.</p> <p>Siehe oben</p> <p>Siehe oben</p>	<p>Abschnitten entsprechend jeweils Karte sowie eine tabellarische Darstellung ergänzt.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Siehe oben</p> <p>Siehe oben</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Bahnstrecke Meinerzhagen – Brügge weitergehen.</p> <p>Die Zukunfts- und Verkehrsplanung der Stadt Kierspe ist hier fest auf eine Reaktivierung der Bahnstrecke ausgerichtet. Bereits im Jahr 2003 hat die Stadt Kierspe die Grundstücke im Vorfeld des ehemaligen Bahnhofes Kierspe erworben, mit der Zielsetzung dort einen Zentralen Omnibus-Bahnhof (ZOB) zu errichten, der nicht nur ein Umsteigen im Omnibusbetrieb der Richtungen Lüdenscheid-Meinerzhagen und Kierspe-Wipperfürth ermöglichen soll, sondern perspektivisch eine direkte Verknüpfung des Omnibusverkehrs mit dem Schienenverkehr verwirklichen kann. So sind für das Jahr 2010 die Mittel für den Bau des ZOB zur Verfügung gestellt worden. Mit der Umsetzung der umfangreichen Baumaßnahme in einem Wert von 1,68 Millionen Euro wird noch in diesem Jahr begonnen.</p> <p>Zu beachten ist sicherlich auch, dass diese Teilstrecke über den gesamten Zeitraum seit ihrer Stilllegung für den Personenbeförderungsverkehr weiterhin durch den Güterverkehr genutzt wurde. Schon aus diesem Grunde wurden und werden weiterhin umfangreiche Unterhaltungsmaßnahmen an der Strecke vorgenommen, die durch die Wiedereröffnung des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs ökonomischer genutzt werden könnten.</p> <p>Die Stadt Kierspe liegt innerhalb der Region Südwestfalen. Sie nimmt somit an der „REGIONALE 2013“ teil. Sie hat sich mit den Nachbargemeinden Meinerzhagen, Halver und Schalksmühle zum interkommunalen Regionale-Projekt „Oben an der Volme“ zusammengetan. „Oben an der Volme“ hat sich das Ziel gesetzt, mittels eines gemeinsamen Entwicklungs- und Handlungskonzeptes die Attraktivität der Region und damit der 4 Kommunen auf den verschiedensten Handlungsfeldern zu erhöhen. Die Reaktivierung der Bahnstrecke spielt auch hierbei – insbesondere im Hinblick auf eine attraktive Erreichbarkeit aus den Ballungszonen Rhein und Ruhr – eine wichtige Rolle, verbindet doch diese Bahnstrecke alle vier Kommunen, die hier eng zusammenarbeiten.</p> <p>Aus Sicht der Stadt Halver</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>sollte die Reaktivierung der Strecke Meinerzhagen – Brügge weiter mit hoher Priorität verfolgt werden.</p> <p>Zudem sollte eine Anbindung der Innenstadt von Halver über Ehringhausen bis nach Oberbrügge auf der vorhandenen Trasse der Schleifkottenbahn (bestehende Güterverkehrsgenehmigung) und eventuellem späteren Personenbeförderungsverkehr vorgesehen werden. Eine finanzielle Beteiligung an den planerischen Untersuchungen dazu ist aber zurzeit von der Stadt Halver nicht möglich.</p>	<p>Siehe oben</p> <p>Die Betrachtung einer Reaktivierung der Strecke Halver – Oberbrügge für den SPNV ergibt aus betrieblichen und verkehrlichen Gründen nur einen Sinn, wenn sie von Hagen oder von Lüdenscheid bedient wird. Sie ist daher im Zusammenhang mit der indisponiblen Reaktivierung Meinerzhagen – Brügge zu betrachten. Im Anbetracht dessen, dass zunächst diese umgesetzt werden muss, ist eine Aufnahme der Reaktivierung Halver – Oberbrügge im vorliegenden NVP deswegen nicht sinnvoll, da – unabhängig von einem etwaigen Potential bzw. der Machbarkeit der Maßnahme – eine Realisierung erst deutlich nach dem Betrachtungszeitraum des NVP liegen kann.</p>	<p>Siehe oben</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>II.24 Bau neuer Strecken (Kapitel 8.3)</p> <p>Die Stadt Iserlohn regt an, den Abschnitt Iserlohn – Hemer als langfristige Option in diesem Kapitel zu benennen.</p> <p>II.25 Sicherung von Trassenverläufen (Kapitel 8.4)</p> <p>Die Darstellung des Themas Trassensicherung wird begrüßt. Hier sollten aber konkrete Ansatzpunkte für ein entsprechendes Konzept aufgezeigt werden.</p> <p>Aus Sicht der Stadt Iserlohn bleibt der Abschnitt unkonkret. Es wäre wünschenswert, dass hier die aus Sicht des NWL und der Kommunen wichtigen</p>	<p>Siehe oben</p> <p>Aufgrund der nur kommunal bzw. regional möglichen räumlichen Sicherungsinstrumente sind im NVP NWL keine konkreten Konzepte bzw. keine konkreten Empfehlungen enthalten.</p>	<p>Siehe oben</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Trassen benannt werden. Außerdem wären Empfehlungen zu den Möglichkeiten der Trassensicherung sinnvoll.</p> <p>II.26 Tarifliche Übergangsregelungen / Tarifkragen (Kapitel 9.3)</p> <p>Auf Seite 153 werden die Übergangsregelungen des Tarifs der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS-Tarif) beschrieben. Hier wird ausgeführt, dass Übergangsregelungen auf Grundlage des VRL-Tarifs in den Märkischen Kreis bestehen.</p> <p>Statt „VRL-Tarif“ muss es „Ruhr-Lippe-Tarif“ heißen.</p> <p>Zudem ist zu ergänzen, dass auch der VGWS-Tarif auf den Linien der Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd und des Verkehrsbetriebs Lahn-Dill für Fahrten zwischen Kierspe / Meinerzhagen (MK) und Attendorn / Drolshagen / Olpe (OE) zur Anwendung kommt.</p> <p>II.27 Darstellung der aktuellen Vertriebssituation im NWL (Kapitel 9.6)</p> <p>Auf S. 158 wird dargestellt, dass bei der Neuvergabe von SPNV-Leistungen zum Teil eine Forderung nach personenbedientem Verkauf erfolge. Dieser Aspekt sollte bei künftigen Ausschreibungen des NWL generell aufgenommen werden. Hierzu sollten im Nahverkehrsplan Mindeststandards definiert werden. Auf S. 159 wird ausgeführt, dass für die Aufrechterhaltung von personenbedienten Vertriebs- und Informationsstellen am Bahnhof ein Schwellenwert von 2.000 Ein- und Aussteigern je Werktag als sinnvoll angesehen wird. Eine solche pauschale Orientierung an der Zahl der Ein- und Aussteiger greift zu kurz, da auch zu berücksichtigen ist, ob hier überwiegend Pendler oder Gelegenheitskunden an- / abreisen. Zudem ist mit zu berücksichtigen, welche Alternativen es im Umfeld überhaupt noch gibt und welche regionale Bedeutung ein Bahnhof hat. An dieser Stelle ist also eine differenziertere Betrachtung notwendig. Auch sollten konkrete Ansatzpunkte für eine sinnvolle Kombination verschiedener örtlicher Dienstleistungsangebote aufgezeigt werden. Aktuell be-</p>	<p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung erfolgt in den Ausschreibungen selbst. Hier können je nach Linie oder Strecke und abhängig vom generell auf diesen möglichen Vertriebsstrukturen – die z.B. im Bezug auf Automaten im Zug oder am Bahnsteig durch Nachbaraufgabenträger geprägt werden – weder generalisiert und mit Mindeststandards versehen werden. Es wird angeregt dies bei der zukünftigen Weiterentwicklung der Tarife bzw. Vertriebsstruktur im NWL zu behandeln und die hieraus entwickelten Punkte im nächsten NVP zu überneh-</p>	<p>Der Text wird geändert.</p> <p>Der Text wird entsprechend ergänzt.</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>steht etwa in der Stadt Menden mit immerhin rund 56.000 Einwohnern keine Möglichkeit mehr, vor Ort Bahn-Tickets zu kaufen. Damit ist der Zugang zum System Bahn massiv verschlechtert worden.</p> <p>Zu Recht wird der Automat im Zug positiv bewertet. Kritisch zu thematisieren ist aber die Frage des am mobilen Automaten verfügbaren eingeschränkten Fahr-scheinsortimentes. Hier sollte der Aufgabenträger darauf hinwirken, dass künftig das gleiche Sortiment wie an stationären Automaten angeboten wird.</p> <p>II.28 Fahrgastinformation (Kapitel 10)</p> <p>Ausführungen zur telefonischen Fahrplan- und Tarifauskunft sind in dem Kapitel</p>	<p>men bzw. näher zu gestalten.</p> <p>Das angesprochene spiegelt ein bundesweites Problem insbesondere bzgl. der Fahrausweise des Fernverkehrs wider. Während die Automaten im Zug ausnahmslos Nahverkehrstickets der befahrenen Relationen verkaufen können, ist eine Aufnahme der vollständigen Verkaufspalette von Tickets im Fernverkehr (DB Fernverkehr wie auch zukünftig dritter Anbieter) derzeit weder von DB Fernverkehr erkennbar gewollt und nachhaltig verfolgt noch ohne Ausnahmen technisch umsetzbar. Dieses würde eine online-Zugriffsmöglichkeit auf Zugbindungsdateien bzw. z.B. Sparpreis- oder internationale Tickets voraussetzen, was zumindest derzeit wirtschaftlich von der vorhandenen Automatengeneration nicht umsetzbar ist. Es wird vorgeschlagen dieses Thema bei der der zukünftigen Weiterentwicklung der Tarife bzw. Vertriebsstruktur im NWL zu behandeln und die hieraus entwickelten Punkte im nächsten NVP zu übernehmen bzw. näher zu gestalten.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>bisher nicht zu finden.</p> <p>Hier sollten aber insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Bedeutung der telefonischen Fahrplan- und Tarifauskunft für den Fahrgast, - die bestehenden Angebote und deren Leistungsumfang, - die Finanzierung und Organisation sowie - Standards für das künftige Angebot <p>beschrieben werden.</p> <p>II.29 Fahrgastinformation auf Bahnhöfen und Haltepunkten (Kapitel 10.2.1)</p> <p>Im letzten Absatz wird auf die Projekte des ZRL und ZVM eingegangen und der Bedarf nach adäquaten Verspätungsdarstellungen unterstrichen.</p> <p>Hier sollte ergänzend dargestellt werden, bei wem zukünftig die Zuständigkeit / Verantwortung für diese Information liegen sollte – beim Aufgabenträger, den Verkehrsunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber – und wie diese geregelt werden kann.</p>	<p>Die Hinweise sind richtig.</p> <p>Da die Zuständigkeiten sehr komplex sind, beschränkt sich der NVP auf die Beschreibung. Die Regelung der Zuständigkeiten sollte im Nachgang außerhalb des NVP geklärt werden.</p>	<p>Ergänzung Kap. 10.1, nach letztem Absatz: "Die telefonische Fahrplan- und Tarifauskunft erfolgt aktuell über die landesweite "Schlaue Nummer für Bus und Bahn in NRW", die vom Kompetenzzentrum Fahrgastinformation bei der Westfälischen Verkehrsgesellschaft (WVG) in Münster betreut wird.</p> <p>Unter der Nummer 0 180 3 - 50 40 30 werden drei Informationskanäle verknüpft. Neben den durch ein automatisches Routing eingebundenen regionalen Servicestellen und einem zentralen Call-Center kann der „Sprechende Fahrplan NRW“ als automatisches Sprach-Dialog-System genutzt werden. Mit diesen Bausteinen kann eine übergreifende Fahrplanauskunft für Bus und Bahn rund um die Uhr an allen Tagen im Jahr bereitgestellt werden.</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>II.30 Fahrgastinformation in und an den Zügen (Kapitel 10.2.2)</p> <p>Im letzten Absatz wird auf die Monitore für die „Online-Beauskunftung“ eingegangen.</p> <p>An dieser Stelle sollte auch die Situation im Sauerland-Netz kurz dargestellt werden (wird noch im laufenden Verkehrsvertrag die Darstellung der Ist-Anschlüsse auf den Monitoren in den Zügen realisiert?).</p> <p>II.31 Strecke 410 Münster – Hamm</p> <p>Im Handlungskonzept fehlt das Ziel, eine zweite stündliche Fahrtverbindung Wupperstrecke – Hamm – Münster herzustellen. Dazu wäre die Umsteigeverbindung RE 13 – RB 89 zu optimieren oder perspektivisch die RE 13 bis Münster durchzubinden.</p> <p>II.32 Strecke 430 Hamm – Soest – Paderborn – Altenbeken – Warburg</p> <p>Im Handlungskonzept wird eine Optimierung der Umsteigeverbindung RB 89 < – > RE 13 in Hamm genannt.</p> <p>Da diese Ausführungen unter KBS 430 (Hamm – Kassel) stehen, müssten sie sich auf die Relation Düsseldorf / Hagen – Hamm – Paderborn beziehen. In dieser Relation bestehen aber mit Übergängen von Minute 34 auf Minute 46 bzw. von Minute 14 auf Minute 22 gute Anschlüsse in beiden Richtungen. Unattraktiv ist hingegen der Anschluss zwischen RE 13 und RB 89 in der Relation Düsseldorf / Hagen – Hamm – Münster (16 Minuten Übergang in beiden Richtungen).</p> <p>II.33 Strecke 433 Dortmund – Schwerte – Iserlohn</p> <p>Der Text im Abschnitt „Aktuelle Situation“ ist z.T. eine Übernahme des Textes des NVP des ZRL aus 2007. Von daher wurde die Entwicklung der letzten Jahre auch nicht aufgenommen und hier entsprechend dargestellt.</p>	<p>Die Fahrzeuge im Sauerlandnetz zeigen nur Soll-Informationen auf ihren Displays in den Einstiegsräumen an. Sie können daher nicht als Beispiel für Online Ist-Informationen dienen.</p> <p>Der Hinweis ist bislang nur im Kapitel zur Strecke 455/485 dargestellt. Er wird zur Strecke 410 ergänzt.</p> <p>Die Aussage bezieht sich darauf, dass diese recht gute Umsteigeverbindung am Tagesrand bzw. insbesondere an Sa und So aufgrund des recht späten Einsetzens der RE 13 Defizite aufweist.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Das Handlungskonzept zur Strecke 410 wird entsprechend der schon zur Strecke 455/485 gewählten Formulierung ergänzt.</p> <p>Anpassung im Handlungskonzept zur Strecke 430, Verknüpfungen: „Optimierung der Umsteigeverbindung RB 89 – RE 13 in Hamm (Westf.) hinsichtlich der Reisedauer Samstag- und Sonntagmorgen“</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Wie aus dem „ZRL-Bericht über die Nachfrageentwicklung im Raum Ruhr-Lippe 1997 – 2008“ hervorgeht, hat sich die Fahrgastnachfrage im Abschnitt Iserlohn – Schwerte zwischen 2006 und 2008 von 1.117 auf 1.568 Reisenden-km / km Betriebslänge – also um rund 40 % – erhöht! Dies dürfte für einen derart kurzen Zeitraum und ohne eine Taktverdichtung sehr gut sein. Vor dem Hintergrund dieser Tatsache sind die mit einer Stagnation begründeten Perspektiven (=Erhalt des Status-quo) des NVP in keiner Weise mehr gerechtfertigt. Zudem ist absehbar, dass die vom RE 57 hervorgerufenen Trassenkonflikte, die heute an Wochenenden einen 30-min-Takt verhindern, mit dem Bau des Kreuzungsbahnhofs in Bigge entfallen werden.</p> <p>Von Seiten der Stadt Iserlohn wird darauf ebenfalls hingewiesen:</p> <p style="padding-left: 40px;">In der Beschreibung der aktuellen Situation werden ‘stagnierenden Fahrgastzahlen’ angeführt. Diese Aussage stimmt so nicht mehr, hat doch der ZRL erst kürzlich einen Zuwachs von 40 – 50 % auf dem Abschnitt Iserlohn – Schwerte ermittelt. Somit ist durchaus erkennbar, dass bereits durch die Erhöhung der Pünktlichkeit und der Qualität von Fahrzeugen und Stationen Zuwächse zu erzielen sind. Durch Taktverdichtung, Beschleunigung und integrierte Bus-Schiene-Konzepte könnten hier zusätzliche Kunden erreicht werden. Daher sollte im Handlungskonzept deutlich herausgestellt werden, dass diese Punkte (z.B. im Vorfeld zur Neu-Ausschreibung des Sauerlandnetzes) untersucht werden.</p> <p>Bezüglich der im Handlungskonzept genannte Herstellung von Anschlüssen zum / vom RE 7 in Schwerte ist ergänzend darzustellen, dass dies durch Ausweitung des 30-min-Taktes im Abschnitt Iserlohn – Schwerte oder eine Drehung der Stammtaktlage um 30 min erfolgen kann.</p> <p>Noch nicht aufgeführt ist bis jetzt, dass in der Relation Iserlohn – Obere Ruhr heute mit Übergängen von Minute 43 auf Minute 23 bzw. in Gegenrichtung von Minute 33 auf Minute 15 sehr schlechte Anschlüsse bestehen. Durch Ausweitung des 30-min-Taktes im Abschnitt Iserlohn – Schwerte oder eine Drehung</p>	<p>Gemäß der im Kap. 4.3 formulierten Eckwerte sind HVZ-Verdichter erst ab 2.000 Rkm/kmBL vorgesehen. Die KBS 433 weist trotz aller Steigerungen in diesem Abschnitt auch heute nur 1.568 Reisende auf. Insofern bleibt der Erhalt des Status-Quo Angebotes derzeit weiterhin im Fokus.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Etwaige Varianten bei der Ausgestaltung der im NVP genannten Ziele obliegen der konkreten Umsetzungsplanung und sind wenn nur beispielhaft dargestellt.</p> <p>Eine Verdichtung vom Fahrplan verkürzt stets auch die Übergänge zu anderen Linien. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Der Text wird entsprechend geändert.</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>der Stammtaktlage um 30 Minuten ist eine Verbesserung der Anschlüsse möglich.</p> <p>Diese Anschlussbeziehungen sind auch bei einer künftigen Ausschreibung von RE 17 und Sauerlandnetz-Linien zu berücksichtigen.</p> <p>Die Aussagen des NVP zum künftigen Fahrplanangebot müssen der Entwicklung der Fahrgastnachfrage und der Anschlussproblematik Rechnung tragen. Daher ist neben der Erweiterung des Bedienungszeitraumes (Spätfahrten, zu Frühfahrten siehe Anmerkung zum Kapitel 4.4) eine Ausweitung des werktäglichen 30-min-Taktes aufzuführen.</p> <p>Zudem sollte geprüft werden, ob nach Umsetzung der geänderten Wochenendbedienung der RE 57 eine Drehung der Stammtaktlage der RB 53 um 30 Minuten vorteilhaft wäre.</p> <p>Dem Wunsch der Stadt Iserlohn, dass möglichst kurzfristig eine tägliche Spätfahrt von Dortmund (Abfahrt 23.23 Uhr) nach Iserlohn und einzelne Taktverdichtungen in der Mittagszeit und am Nachmittag eingerichtet werden, schließt sich der Märkische Kreis an.</p> <p>Hinzuweisen ist, dass die gegenüber den vorher auf der Strecke eingesetzten Baureihen 624 / 628 höhere Fahrdynamik der BR 648 sich nicht im Fahrplan niederschlägt (aktuelle Reisedauer Iserlohn -> Schwerte entspricht z.B. der des Fahrplans 1995/96).</p> <p>Insgesamt beschreibt der NVP des NWL die gleichen Problempunkte / notwendigen Verbesserungen wie der NVP des ZRL bereits im Jahre 2007. Damit hat sich – bis auf die deutlich gestiegene Nachfrage – wenig geändert. Um hier weiter zu kommen, sollte im NVP des NWL festgeschrieben werden, dass die</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Gemäß der im Kap. 4.3 formulierten Eckwerte sind HVZ-Verdichter erst ab 2.000 Rkm/kmBL vorgesehen. Die KBS 433 weist trotz aller Steigerungen in diesem Abschnitt auch heute nur 1.568 Reisende auf. Insofern bleibt der Erhalt des Status-Quo Angebotes derzeit weiterhin im Fokus.</p> <p>Etwaige Varianten bei der Ausgestaltung der im NVP genannten Ziele obliegen der konkreten Umsetzungsplanung und sind wenn nur beispielhaft dargestellt.</p> <p>Siehe oben (Die tägliche Verbindung Dortmund – Iserlohn um 23:23Uhr ist für den Fahrplan 2011/12 angemeldet)</p> <p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der NVP des NWL basiert auf den vorhandenen NVP der Teilräume. Die entsprechenden Handlungskonzepte sind bereits streckenbezogen darge-</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>genannten Punkte bald in einem streckenbezogenen Gesamtkonzept untersucht werden, um darauf aufbauend konkrete, zeitnah umsetzbare Maßnahmen auf den Weg zu bringen.</p> <p>II.34 Strecke 434 Dortmund – Hagen – Lüdenscheid</p> <p>Unter „Aktuelle Situation“ sollte ergänzt werden, dass es sich im Abschnitt Hagen- Brügge um eine Hauptbahn handelt, die 1996 von der DB von Zwei- auf Eingleisigkeit zurückgebaut wurde. Damit reduzierte sich die Leistungsfähigkeit (Fahrplanflexibilität) der Strecke deutlich. Die Strecke Brügge – Lüdenscheid ist eine Nebenbahn.</p> <p>Die dargestellte geringe Reisegeschwindigkeit zwischen Lüdenscheid und Hagen sollte ergänzt werden um die noch geringere auf der Gesamtrelation Lüdenscheid – Dortmund (42 km/h). Die Reisedauer nach Dortmund ist deshalb von Bedeutung, da zum einen Dortmund gegenüber Hagen das bedeutendere Oberzentrum ist, zum anderen im Vergleich zur Straße hier ein absolut nicht konkurrenzfähiges SPNV-Angebot besteht. Die geringe Reisegeschwindigkeit auf der Strecke ist das Haupthindernis für deutlich mehr Nachfrage.</p> <p>Die zu verbessernde Verknüpfung in Hagen Hbf von / nach Essen sowie von / nach Hamm sollte konkreter dargestellt werden:</p> <p>Zwischen der Volmetalbahn (RB 52) und dem RE 16 werden mit heute nur 4 bzw. 2 Minuten Übergangszeit in Hagen Hbf verlässliche Anschlüsse knapp verpasst.</p> <p>Während die Anschlüsse zwischen RB 52 und RE 13 von / nach Hamm passen, bestehen keine Anschlüsse von / nach Münster. Herstellbar wären diese entweder über eine nach Münster durch gebundene RE 13 oder eine optimierte Umsteigeverbindung RE 13 – RB 89.</p> <p>Ergänzt werden sollte zudem, dass bei den beiden Spätfahrten der RB 52 am Freitag und Samstag ein fahrplanmäßiger Anschluss von der RE 7 aus Münster hergestellt werden sollte (RE 7 an Hagen Hbf: 22.37 und 23.37 Uhr, RB 52 ab</p>	<p>stellt.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Der Nahverkehrsplan ist eine Rahmenplanung. Eine Festlegung, Konkretisierung bzw. Untersuchung und Abwägung von Alternativen erfolgt über andere Instrumente.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p>	<p>Der Text wird entsprechend geändert.</p> <p>Das Handlungskonzept zur Strecke 434 wird entsprechend ergänzt.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Das Handlungskonzept zur Strecke 434 wird entsprechend ergänzt.</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Hagen Hbf 22.41 und 23.41 Uhr).</p> <p>Bezüglich des Fahrplanangebotes sollten die zu Kapitel 4.4 gemachten Anmerkungen berücksichtigt werden.</p> <p>Im NVP-Entwurf wird ausgeführt, dass ein Konzept für einen 30-min-Takt Brügge – Dortmund zu entwickeln sei. Da Lüdenscheid der nachfragestärkste Halt im Südabschnitt ist, muss sich dieser Takt aber auf Lüdenscheid – Dortmund beziehen. Lediglich bei einer erfolgten Durchbindung der RB 25 von Köln bis Lüdenscheid wäre es nötig, eine zweite Leistung der RB 52 in Brügge beginnen / enden zu lassen. Fahrgäste hätten dann in Brügge direkten Anschluss mit der RB 25 von / nach Lüdenscheid.</p> <p>Hinsichtlich der Infrastruktur wird eine „Erhöhung der Reisegeschwindigkeit durch geeignete bauliche Maßnahmen“ genannt. In den letzten Jahren wurde dies an verschiedenen Stellen thematisiert ohne dass aber ein in sich konsistentes Konzept entwickelt worden wäre. Der NVP sollte daher die Aufgabe formulieren, dass durch die Aufgabenträger zeitnah ein Entwicklungskonzept für die Strecke / SPNV-Linie erarbeitet wird. Dabei sind schwerpunktmäßig die Beschleunigung und die Taktverdichtung der Linie zu behandeln.</p>	<p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>So sinnvoll die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf der KBS 434 zur Gewinnung von mehr Fahrgästen auch ist, so sehr stehen im NWL Gesamt- raum jedoch andere Strecken im Fokus, auf denen durch Reisezeitverkürzungen direkt wirtschaftliche oder verkehrlich dringendere Lösungen erzielt werden können. Zwischen Lüdenscheid und Hagen ist bei Festhalten der Fahrzeiten in Brügge (wegen Anschluss von/nach Köln von Hagen von/nach Gummersbach) in einem Abschnitt von 36 km bei 30 Min. Fahrzeit heute, erst bei Reisezeitverkürzungen von 14 Minuten und mehr ein neuer Anschluss (von/zur RE 7 Richtung Köln) zu erreichen. Auf anderen (Haupt-) Strecken fehlen zum Erschließen neuer Potentiale (z.B. Halt an bestehenden Stationen, an denen derzeit durchgefahen wird) derzeit dringendere Notwendigkeit. Der NVP</p>	<p>Im Handlungskonzept wird Brügge durch Lüdenscheid ersetzt.</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Unklar ist, was die auf S. 268 genannte Stations-Ausbaumaßnahme Brügge umfasst: Eine denkbare Anhebung des heutigen Bahnsteigs auf 76 cm oder einen Neubau eines Mittelbahnsteigs mit Blick auf eine spätere Durchbindung der RB 25 von Köln über Meinerzhagen bis Lüdenscheid?</p> <p>II.35 Strecke 435 / 438 Dortmund / Hagen – Fröndenberg – Bestwig – ...</p> <p>Bezüglich des Touristikverkehrs wird ausgeführt, dass alle Möglichkeiten zur Verstärkung der Kapazitäten und zur punktuellen Leistungsausweitungen auszuschöpfen seien. Zu ergänzen wäre aber, dass auch hier – wie bei anderen Verkehren ja auch – ein wirtschaftlicher Vorbehalt besteht.</p> <p>Unter „Infrastruktur Strecken“ wird das langfristige Ziel eines ersten NVP, der vollständige zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung, genannt. Bezieht sich dies auf den ersten NVP des ZRL?</p> <p>Unter „Infrastruktur Stationen“ wird die Neueinrichtung einer Stationen im Abschnitt Schwerte – Fröndenberg thematisiert. Ergänzt werden sollte die Darstellung dahingehend, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> - ein solcher Haltepunkt Bedeutung als möglicher Flügelungsbahnhof im Rahmen eines künftigen Bedienungskonzeptes auf der Obere Ruhrtalbahn und der Hönnetalbahn haben kann, - wegen der möglichen Erschließungswirkung eines solchen zusätzlichen Haltepunktes für das nördliche Stadtgebiet von Menden die Entscheidung bezüglich der Lage des Haltepunktes auch unter Einbeziehung der Stadt Menden und des Märkischen Kreises erfolgen soll. 	<p>soll daher keine zeitliche Perspektive hierzu enthalten.</p> <p>Die konkrete bauliche Ausgestaltung wird Nachgang des NVP geregelt. Im Rahmen der allgemeinen erforderlichen Regelbahnsteighöhen sind grundsätzlich an allen Stationen, die eine solche Höhe nicht aufweisen, Anpassungen erforderlich. Im Rahmen des Fortschritts der als indisponibel eingestuftem Reaktivierung Meinerzhagen – Brügge muss auch der Bahnsteig in Brügge angepasst werden.</p> <p>Ein wirtschaftlicher Vorbehalt besteht immer.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Zur Einrichtung eines neuen Haltepunktes sind u.a. eine bauliche wie betriebliche Machbarkeitsstudie wie auch eine Potentialuntersuchung erforderlich.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Es wird „des ZRL“ ergänzt.</p> <p>Der Hinweis wird ergänzt.</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Es wird auch auf die Stellungnahme der Stadt Menden zu Kapitel 8.1.10 verwiesen.</p> <p>II.36 Strecke 437 Unna – Fröndenberg – Menden – Neuenrade</p> <p>Das unter der Überschrift „Verknüpfung“ geforderte Gesamtkonzept sollte sich nicht auf die Anbindung an die RE 57 beschränken sondern gemäß der in Kapitel 4.2.3 festgestellten fehlenden Direktverbindung in das nächste Oberzentrum allgemeiner eine möglichst umsteigefreie (Direkt-)Verbindung nach Dortmund zum Ziel haben.</p> <p>Unter „Fahrplanangebot“ wird bezüglich einer Ausweitung des Abendverkehrs dargestellt, dass dies auch als Buskonzept vorstellbar sei. Da der NVP die Frage eines Einsatzes von Bussen statt Zügen aus sicherlich guten Gründen weder bezüglich anderer Strecken noch generell (Standards) thematisiert, sollte eine solche Option auch nicht an dieser Stelle gesehen werden.</p>	<p>Hierin wird sich die Erschließungswirkung der einzelnen Standorte entsprechend widerspiegeln.</p> <p>In Kap. 4.2.3 wird nur festgestellt, dass „für die Qualität in der Erreichbarkeit der Oberzentren ist vielmehr relevant, ob eine Direktverbindung besteht, oder ob ein Umstieg erforderlich ist“. Hierunter wird dann die Strecke Unna – Fröndenberg aufgeführt. Das Defizit wird im Handlungskonzept der KBS 437 insofern konkretisiert, als dass hier benannt wird, ein Gesamtkonzept bzgl. der Anbindung von Menden an die RE 57 von/nach Dortmund zu entwickeln. Dies umfasst sowohl verbesserte Anschlüsse wie auch die Möglichkeit von direkt durchgebundenen Zügen auszuloten.</p> <p>Gemäß der Einsortierung aufgrund der Reisendenzahlen der KBS 437 im Abschnitt Fröndenberg – Balve (1.000 bis unter 2.000 Rkm/kmBl) im Kap. 4 sowie den hieraus Betriebszeiten bis 22 Uhr täglich wird im Handlungskonzept der KBS 437 erweiternd und unter Einbindung von Lösungen per Bus eine tägliche Spätverbindung bis Menden bis 0 Uhr festgehalten. Diese Option nicht zu erwähnen würde die Notwendigkeit der Spätverbindung von Menden auf die</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Hingewiesen werden sollte im NVP darauf, dass die fehlende Anbindung in / aus Richtung Dortmund auch für den Freizeitverkehr ins Hönnetal von Nachteil ist.</p> <p>Hinsichtlich der Infrastruktur wird lediglich dargestellt, dass zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit z.B. eine Bahnübergangssicherung im Abschnitt Unna – Fröndenberg notwendig ist.</p> <p>Dies ist nicht ausreichend. Festgestellt werden kann nämlich, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Strecke eine sehr geringe Reisegeschwindigkeit aufweist, - Ausbaumaßnahmen (technische Sicherung von BÜs) und spurtstarke Neufahrzeuge sich nicht in einer verminderten Reisegeschwindigkeit niedergeschlagen haben, - Potenzial zur Beschleunigung besteht (so weist etwa die Rurtalbahn Düren – Heimbach bei einem deutlich geringeren Haltestellenabstand eine höhere Gesamtreisegeschwindigkeit als die Strecke Fröndenberg – Neuenrade auf). <p>In der Vergangenheit wurden im Rahmen verschiedener Untersuchungen Maßnahmenvorschläge gemacht. Der NVP sollte daher die Aufgabe formulieren, dass durch den Aufgabenträger zeitnah ein umfassendes Entwicklungskonzept für die Strecke / SPNV-Linie erarbeitet wird. In diesem Konzept sind dann schwerpunktmäßig die Punkte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beschleunigung der Linie, - künftige Linienkonzeption (Anschlüsse, Direktverbindungen) und - Haltepunkte (Bestandsmaßnahmen, Neueinrichtungen) <p>zu behandeln.</p> <p>Bezüglich der Strecke Hemer – Menden sollte – analog der Darstellung unter</p>	<p>Zeiten des Zuges (22 Uhr) reduzieren. Dies wird als nicht sinnvoll angesehen.</p> <p>Eine Unterscheidung welche Verkehrszwecke hiervon negativ betroffen sind wird nicht ausgeführt. Einen Zweck hierbei hervorzuheben würde die andere (z.B. Berufs- oder Einkaufsverkehr) abwerten.</p> <p>Sowohl die Auswahl des Abschnitts Unna – Fröndenberg wie auch die notwendige Bahnübergangssicherung dort sind nur als Beispiel genannt. Gleichwohl erscheint die bisherige Formulierung missverständlich.</p> <p>Das geforderte Entwicklungskonzept wird bereits im Rahmen der Untersuchungen in Vorbereitung der Ausschreibung der Strecken untersucht. Der NVP steckt als mittelfristiges Planungsinstrument hier nur die Ziele ab.</p> <p>Siehe oben</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Der Satz wird geändert: „ Die Reisegeschwindigkeit der Strecke ist insgesamt sehr gering. Es ist mit DB Netz ein Konzept zu untersuchen, inwiefern eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit umsetzbar ist.“</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Ergänzung der Handlungskonzepte der</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>KBS 421 auf S. 216 für den Abschnitt Bocholt – Rhede – eine „Sicherung der Trasse als Option für eine spätere Reaktivierung“ aufgenommen werden.</p> <p>Verwiesen wird auch auf die unter Kapitel 4.2.3 aufgeführte Stellungnahme der Stadt Menden.</p> <p>II.37 Strecke 440 Hagen – Letmathe – Iserlohn / – Finnentrop – Siegen</p> <p>Hingewiesen wird von der Stadt Plettenberg darauf, dass auf Seite 281 die Bahnsteighöhe des Bahnhofs Plettenberg noch mit 38 cm angegeben wird. Sie ist jetzt 76 cm.</p> <p>Unter „Aktuelle Situation“ fehlt der Hinweis, dass es sich auch bei Hagen – Iserlohn um eine Strecke des Landesnetzes handelt (= RE 16 Essen – Hagen – Siegen / Iserlohn: Schnelle und direkte Verbindung von Siegen / Iserlohn an Hagen und das zentrale Ruhrgebiet).</p> <p>Bezüglich des BVWP wird die dem Vordringlichen Bedarf zugeordnete Maßnahme „Ausbau für Neigetechnik“ aufgeführt und festgestellt, dass der NWL sich für die „Sicherung der investiven Mittel“ einsetze. Diese Darstellung ist um die Ergebnisse der Bedarfsplan-Überprüfung aus November 2010 zu ergänzen / aktualisieren.</p> <p>Hinsichtlich der Weiterentwicklung der Streckeninfrastruktur sollten folgende Fragen im NVP beantwortet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Was beinhalten die bisher im Raum stehenden Maßnahmen? - Warum ist es zu keiner Umsetzung der Maßnahmen gekommen? - Welcher Ausbaubedarf (Kapazität, Geschwindigkeit) ist aus Sicht des SPNV-Aufgabenträgers notwendig? - Welche konkreten Schritte in Richtung Umsetzung sind zu gehen? <p>Konkret vermisst wird eine Prüfung / Bewertung der heutigen Reisedauer z.B. auf der Relation Siegen – Ruhrgebiet im Vergleich zum Straßenverkehr. Daraus würden sich dann Forderungen an eine marktgerechte Reisegeschwindigkeit ergeben. Im Abgleich mit den infrastrukturellen / fahrplanseitigen Möglichkeiten</p>	<p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Der NVP bündelt die mittelfristigen Planungsabsichten und –ziele des NWL. Eine Detailanalyse sowie die Formulierung konkreter Schritte geht über den Inhalt eines NVP deutlich hinaus und muss daher im Nachgang entwickelt werden.</p> <p>Das die Reisedauer in den dargelegten Relationen im Vergleich zum Straßenverkehr länger ist unstrittig. Hieraus resultiert letztlich die unter „Infrastruktur</p>	<p>Strecke 437, Infrastruktur Strecke: "Prüfung der Reaktivierung der Strecke Menden – Hemer (– Iserlohn) und der Auswirkungen auf die Linien RB 53 und RB 54 in einer Machbarkeitsstudie."</p> <p>Der Text wird korrigiert.</p> <p>Der Text wird ergänzt.</p> <p>Der Text wird ergänzt.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>könnten so erst konkrete Maßnahmen abgeleitet werden.</p> <p>Unter „Verknüpfung“ sollte</p> <ul style="list-style-type: none"> - die zu verbessernde Verknüpfung in Hagen Hbf konkreter dargestellt werden: RB 91 <-> RE 7 (Münster) und RB 91<-> RB 40, - das Ziel aufgenommen werden, dass in Letmathe auch bei der RB 91 Übereck-Anschlüsse in der Relation Siegen – Letmathe – Iserlohn hergestellt werden, - bezüglich der Verbindung Richtung Frankfurt das Ziel formuliert werden, SPNV-Ausschreibungen künftig so abzustimmen, dass durchgehende Fahrten Hagen – Siegen – Gießen – Frankfurt wieder möglich werden. <p>Die Stadt Plettenberg unterstützt klar das Ziel umsteigefreier oder wenigstens umsteigeattraktiver Verbindungen von der Ruhr-Sieg-Strecke in Richtung Frankfurt/Main.</p> <p>Bezüglich der Linienführung des SPNV-Fahrplanangebotes auf der Ruhr-Sieg-Strecke regt die Stadt Plettenberg eine Durchbindung nach Dortmund an:</p> <p>Es wird angeregt, unter Umgehung des Hbf Hagen eine direkte Verbindung Siegen-Dortmund von der Ruhr-Sieg-Strecke durch die Böhler Kurve auf die Ruhr-Lenne-Strecke und im Bereich Bochum-Langendreer bis Dortmund zu führen. Der Vorteil läge in der umsteigefreien Erreichbarkeit Dortmunds und einer deutlich kürzeren Reisezeit. Umgesetzt werden könnte das Konzept mittels Doppeltraktion zwischen Siegen und Letmathe und einer weiteren Flügelung ab Letmathe.</p>	<p>Strecken“ benannte Untersuchung zu Möglichkeiten der Reisezeitverkürzungen.</p> <p>Die Problematik ist hinlänglich beschrieben.</p> <p>In der Relation Siegen-Iserlohn besteht ein stündlicher Übereck-Anschluss RE 16 <-> RE 16 innerhalb von 7 bzw. 8 Minuten. Die angebotene Häufigkeit entspricht der nachgefragten Umsteigemege deutlich.</p> <p>Das Ziel langfristig wieder umsteigefreier Verbindungen bis Frankfurt ist bereits formuliert.</p> <p>Verbesserungsmöglichkeiten der Anbindung der Ruhr-Sieg-Strecke nach Dortmund bestehen in der Tat. Dem Vorschlag des MK im Rahmen der Überlegungen zur Weiterentwicklung des Angebotes eingehend zu prüfen und abzuwägen wird gefolgt.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Das Handlungskonzept zur KBS 440 wird unter Fahrplanangebot entsprechend ergänzt.</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Aus Sicht des Märkischen Kreises sollte dieser Vorschlag im Rahmen der Überlegungen zur Weiterentwicklung des Angebotes eingehend geprüft und abgewogen werden. Dortmund ist für Südwestfalen das wichtigste benachbarte Oberzentrum. Heute kann Dortmund aus dem Lennetal und von Siegen aus nur mit Umstieg in den verspätungsanfälligen RE 4 oder die recht langsame RB 52 erreicht werden. Eine durchgehende stündliche Verbindung von Iserlohn und Siegen nach Essen sollte aber beibehalten werden.</p> <p>Bezüglich des Infrastrukturausbaus sollten unter „Infrastruktur Strecken“ Ziele des NWL formuliert (Beseitigung betrieblicher Engpässe, Erhöhung Reisegeschwindigkeit) und konkrete Schritte aufgezeigt werden (wer lässt was wann untersuchen?).</p> <p>Unter „Infrastruktur Stationen“ wird die Neueinrichtung eines Haltepunktes in Kreuztal dargestellt. Die Stadt Plettenberg nimmt bezüglich der Frage zusätzlicher Haltepunkte und möglicher Reisezeitverluste dazu Stellung:</p> <p>Während im Märkischen Kreis in den 70er und 80er Jahren kleinere Haltepunkte geschlossen wurden (Nachrodt, Ohle), wurde in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein z.T. eine andere Politik verfolgt. Nunmehr soll noch eine weitere Station Kreuztal-Buschhütten eingerichtet werden. Aus der Sicht der Bahnnutzer ist dieses Konzept zwiespältig: Während durch zusätzliche Stationen neues Fahrgastpotenzial erschlossen werden kann, entstehen für alle übrigen Bahnreisenden Reisezeitverluste wegen weiterer Haltezeiten. In der Abwägung dieser widerstreitenden Interessen sollte das Konzept der strikten Trennung von RE 16 mit Halten nur an den größeren Stationen und RB 91 mit Halten an sämtlichen Stationen nicht, wie mit der nachträglichen Einrichtung der RE-Systemhalte in Grevenbrück und Welschen Ennest geschehen, weiter verwässert werden.</p> <p>Die Position der Stadt Plettenberg, das Konzept aus einer schnellen RE-Linie und einer alle Haltepunkte bedienenden RB-Linien nicht zu verwässern, wird vom Märkischen Kreis unterstützt. Gerade die heute im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr langsame RE-Verbindung müsste eher noch beschleunigt werden statt</p>	<p>Siehe oben</p> <p>Der Halt soll überprüft und ggf. realisiert werden. In diesem Verfahren muss intensiv untersucht werden, bei welchen Linien ein Halt betrieblich machbar und auch aus überregionalen Gesichtspunkten unter Einhaltung der Ziele des Landesnetzes (bzgl. der RE 16 z.B.) vertretbar ist. Da der mögliche Halt südlich von Kreuztal wäre, müssen insbesondere die Möglichkeiten eines Halts der RB 93 ausdrücklich mit betrachtet werden.</p> <p>Siehe oben</p>	<p>Siehe oben</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Siehe oben</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>sie mit neuen Halten zu versehen.</p> <p>II.38 Strecke 445 Siegen – Dillenburg</p> <p>Die in Kapitel 6.3.2 gemachten Ausführungen zur für eine Anschlussverbesserung notwendigen Geschwindigkeitserhöhung sollten auch hier dargestellt werden.</p>	<p>Der Hinweis ist richtig.</p>	<p>Der Text wird entsprechend ergänzt.</p>
<p>5. Kreis Soest</p> <p>Stellungnahme zum Ersten Entwurf des Nahverkehrsplans des NWL:</p> <p>Alle relevanten Aussagen des Kreises Soest wurden bereits in der Stellungnahme zum Arbeitsentwurf des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe gemacht.</p> <p>Folgende Stellungnahme wurde jedoch noch von der Gemeinde Bad Sassendorf zum Ersten Entwurf abgegeben:</p> <p>Mit dem Nahverkehrsplan sollen die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs unter Beachtung diverse Vorgaben und Rahmenbedingungen konkretisiert werden. Der öffentliche Personennahverkehr spielt für die Gemeinde Bad Sassendorf eine besondere Rolle, weil er einmal besonders umweltfreundlich ist und allein insbesondere Menschen ohne Kfz Mobilitätschancen bietet. Die Umweltfreundlichkeit ist für einen Kur- und Fremdenverkehrsort geboten, aber auch die vielen in Bad Sassendorf wohnenden alten und behinderten Menschen sind dringend auf ein gutes ÖPNV-Angebot angewiesen. Dies betrifft nicht nur den Zentralort, sondern auch die Ortsteile. Der Schülerverkehr sei nur am Rande vermerkt. Insgesamt halte ich einen guten ÖPNV auch für einen Standortfaktor bei Entscheidungen, in einer Gemeinde zu wohnen oder sich gewerblich anzusiedeln.</p> <p>1. Schienenhaltepunkt Bad Sassendorf:</p> <p>Verbindung</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Die Anbindungen an den regionalen und überregionalen Verkehr über die Haltepunkte Soest und Lippstadt sind aus hiesiger Sicht akzeptabel, ich gehe davon aus, dass hierzu Stellungnahmen von Soest, Lippstadt und des Kreises erfolgen, um mögliche Defizite aufzuzeigen.</p> <p>Barrierefreie Gestaltung</p> <p>Der Haltepunkt ist nicht behindertengerecht und barrierefrei. Dies betrifft einmal die Bahnsteighöhe, zum anderen die Verbindung der Bahnsteige mit einander. Die Schaffung einer Barrierefreiheit ist von mir beantragt worden, leider werden seitens der zuständigen Stellen andere Prioritäten gesehen, sodass nicht absehbar ist, wann hier Abhilfe geschaffen werden kann. Über den Nahverkehrsplan sollte deshalb ein dringender Handlungsbedarf aufgezeigt werden, die Auftrittshöhe der Bahnsteige zu erhöhen und diese barrierefrei miteinander zu verbinden.</p> <p>fehlende Fahrkartenautomaten/ -verkaufsstellen</p> <p>Am Haltepunkt gibt es keinen Fahrkartenautomaten. Die Fahrkarten werden in den Zügen der Eurobahn gelöst, was zumindest bei älteren oder weniger beweglichen Menschen zu Problemen führt. Eine Verkaufsstelle von Fahrkarten für den Fernverkehr gibt es in Bad Sassendorf nicht, möglich ist eine Bestellung lediglich über das Internet, zwar auch in einem örtlichen Reisebüro, aber aus Sicht der Kunden wäre es wünschenswert, eine direkte Verkaufsstelle zu haben.</p> <p>2. Busverkehr</p> <p>bessere Berücksichtigung der örtlichen Wünsche/ Situationen</p> <p>Bad Sassendorf wird von 2 Busgesellschaften bedient, einmal die RLG im Südwesten, Ortsteil Elfsen, ansonsten von der BRS. Die Bedienung der Ortsteile Bad Sassendorf und Lohne und die Anbindung an Soest hat annähernd die Qualität eines Stadtbusses. Lediglich die Andienung von aus Sicht der Gemeinde wichtigen Haltestellen ist aufgrund des engen Fahrplanes problematisch.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige und der niveaugleiche Einstieg ist nach Kap. 7.1 ein generelles Ziel des Nahverkehrsplans NWL.</p> <p>Die Einrichtung einer personenbetrie- benen Verkaufsstelle soll nach Kap. 9.6 bei einer Reisendenzahl von 2.500 Ein-/Aussteigern je Werktag gelten. Bad Sassendorf liegt aktuell bei ca. 850 Ein-/Aussteigern</p> <p>Der Busverkehr ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans NWL.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 430 unter Infrastruktur Stationen: „Modernisierung der Stationen Welver, Borgeln, Bad Sassendorf, Dedinghausen, Ehringhausen, Geseke, Salzkotten und Scharmede mit Erhöhung der Bahnsteige und barrierefreier Zuwegung.“</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Hier wäre die Berücksichtigung der örtlichen Situation durchaus wünschenswert. Konkret gab es in Bad Sassendorf Probleme, ein neues Baugebiet mit 120 Bauplätzen an der Sälzergrundschule anzudienen. Verhandelt wird noch darüber, wie das Einkaufszentrum an der Schützenstraße/ B 1 an den Ort angebunden werden kann.</p> <p>bessere Anbindung der Fläche/ alternative Bedienungsformen/ besseres Marketing</p> <p>Unbefriedigend ist die Verbindung der Ortsteile mit Bad Sassendorf und Soest. Das Haltestellennetz ist hier entsprechend dünner, damit die Wege für ÖPNV-Nutzer entsprechend weiter. Auch die Taktfrequenz ist ungünstig, sodass bei Besorgungen oder Arztbesuchen in Soest oder Bad Sassendorf lange Wartezeiten in Kauf zu nehmen sind. Die Bedienformen AST und ALD sind nicht so bekannt und leistungsfähig, dass sie eine echte Alternative wären. Diese Situation schwächt einmal den ÖPNV und nimmt älteren oder behinderten Menschen Mobilitätschancen. Weiter wird so steigender motorisierter Individualverkehr erzeugt. Wünschenswert wäre hier, durch verstärkte Marketingbemühungen die bestehenden Möglichkeiten bekannter zu machen und/ oder alternative Bedienungsformen (kleinere Busse mit engerer Vertaktung, Ergänzungsverkehre) zu erproben und ggfs. einzuführen.</p> <p>Weitere Stellungnahmen anderer kreisangehöriger Kommunen sind nicht eingegangen.</p>	<p>Der Busverkehr ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans NWL.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>6. Kreis Unna</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>Auswirkungen der RRX-Planungen auf den Kreis Unna (Kap. 3.2)</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>Abbestellungen des ZRL für den Fahrplan 2008:</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>Teil B Streckenspezifische Handlungskonzepte:</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>Negative Fahrgastentwicklung auf der S 4</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>- Überlegungen zur Einführung einer Express-S-Bahn werden dabei ausdrücklich sowohl vom Kreis Unna als auch von der Stadt Unna unterstützt.</p> <p>Strecke Dortmund – Kamen – Hamm</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>Strecke Dortmund – Schwerte – Iserlohn</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>Neue Maßnahmen</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>Kreisseitige Abstimmung von Haltepunkten zweier benachbarter Kommu-</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>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</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>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</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 (neue Fahrzeuge -422- im Handlungskonzept ergänzen)</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>nen:</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>- Stadt Unna:</p> <p>Der neue Haltepunkt Unna-Massen-Süd soll im vordringlichen Bedarf für neue Haltepunkte eingeordnet bleiben.</p> <p>- Stadt Fröndenberg:</p> <p>Reaktivierung des Haltepunktes Langschede/ Dellwig (s.o.) Bf. Fröndenberg (MOF 2): Errichtung einer ein oder zwei gleisüberschreitenden Zugangsbrücke</p> <p>- Gemeinde Bönen:</p> <p>Zusätzliche Halte in Nordbögge (s.o.) Installation von Aufzügen im Bf. Bönen</p> <p>- Stadt Schwerte:</p> <p>Neuer Haltepunkt im östlichen Stadtgebiet (s.o.)</p> <p>- Stadt Selm:</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 Verdichterfahrten</p> <p>- Stadt Werne:</p> <p>das wichtigste Anliegen der Stadt, der zweigleisige Ausbau der Strecke Dortmund – Lünen – Münster wird auch vom Kreis Unna ausdrücklich unterstützt</p> <p>- Stadt Kamen:</p> <p>Verbesserung der Haltepolitik im Bf. Kamen und Kamen-Methler (s.o.) Infrastrukturmaßnahmen im Bf. Kamen und Kamen-Methler</p> <p>- Stadt Lünen:</p> <p>das wichtigste Anliegen der Stadt, der zweigleisige Ausbau der Strecke Dortmund – Lünen – Münster wird auch vom Kreis Unna ausdrücklich unterstützt</p> <p>Stellungnahmen der Städte und Gemeinden des Kreises Unna</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>7. Stadt Bergkamen</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>8. Gemeinde Bönen</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>9. Stadt Fröndenberg</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 Böisperde der Stadt</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>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>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 Schwerte 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>

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>10. Gemeinde Holzwickede</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>11. Stadt Kamen</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"> 1. Die Abstimmung der Fahrpläne im SPNV durch den NWL hat auch mit den betroffenen Kommunen zu erfolgen. 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. 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. 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 Ausbauverlängerung der Bahnsteige auf 250 Meter an. 	<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"> a) NWL als Besteller des SPNV bei einzelnen Anbietern in Abstimmung mit den kooperierenden SPNV-Aufgabenträgern VRR und NVR b) DB Regio NRW / Eurobahn als Betreiber des SPNV c) DB Station&Service: Bahnhöfe d) DB Netz AG: Gleisinfrasturktur e) Bundesbauministerium, vertreten durch DB Projektbau: Lärmschutz an bestehenden Bahnstrecken f) WVG / VKU: als kommunaler Betreiber des Busverkehrs g) Kommunen als Kosten- und Vorgabenträger im Bahnhofsumfeld 	<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>12. Stadt Lünen</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - 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. - Seite 31: In der Karte 3 „Zentralörtliche Gliederung und Entwicklungssachen“ fehlt das Mittelzentrum Lünen. - 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 	<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>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>07.02.2006 gefasst</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seite 143: Das Projekt „Regionalstadtbahn Lünen – Bergkamen – Werne Hamm“ wird seitens der Stadt Lünen weiter positiv begleitet. - Seite 158: Die Reiseagentur (der VKU) befindet sich nicht mehr im Bahnhofsgebäude, sondern am Zentralen Omnibusbahnhof. 	<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>13. Stadt Unna</p> <p>Haltepunkt Massen-Süd</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"> - C41: Dortmund Airport – Obermassen – Niedermassen – Unna - R54: Unna – Massen – Kamen-Methler - 147 (Schulbus): Unna – Massen – Holzwickede – Opherdicke - T47 (TaxiBus): Massener Heide – Massen - 179 (Schulbus): Opherdicke – Holzwickede – Maßmann – Unna Harkortschule 	<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>RB59 Dortmund – Unna – Soest</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>S4 Dortmund-Lütgendortmund – Unna</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>RB54 Unna – Fröndenberg – Neuenrade</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>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Sicherung der Bahnübergänge speziell im Abschnitt Unna – Fröndenberg angedacht.</p>		
<p>14. Stadt Schwerte</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"> 1. Der Entwurf des Nahverkehrsplanes Westfalen- Lippe wird zur Kenntnis genommen. 2. Die vorgeschlagenen streckenspezifischen Verbesserungen der in Schwerte verkehrenden Zugverkehre hinsichtlich des Fahrplanangebots, der Strecken- und Stationsinfrastruktur werden unterstützt. 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. 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>15. Stadt Selm</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 Zuwe-</p>	<p>Infrastrukturmaßnahmen an den Stationen Selm, Selm-Beifang und Bork sind im Handlungskonzept der Strecke 412 enthalten.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>gungen. 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 Verdichterverfahren 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>16. Stadt Werne</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>

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 gehörigeschädigten 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>17. ZVM</p> <p>Für den Bereich des ZVM übersenden wir beiliegend die Stellungnahmen aus den Kreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie der Stadt Münster.</p>		<p>Keine Änderung</p>
<p>18. Kreis Borken</p> <p>Ich bedanke mich zunächst für die bereits geleistete Arbeit bis zur Erstellung des Entwurfs des ersten Nahverkehrsplanes für den SPNV im NWL. Es ist Ihnen gelungen, einen kompakten und doch ausreichend differenzierten Planentwurf zu erstellen. Ich begrüße, dass insgesamt ein guter Qualitätsstandard angestrebt wird, da die Qualität des ÖPNV ein wichtiger Faktor für die Stärkung der Nachfrage ist.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Einige Aspekte, die wir bereits im Vorfeld besprochen haben, haben Sie schon eingearbeitet. Dafür bedanke ich mich. Nach Beratung im Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr und Bauen des Kreises Borken gebe ich noch folgende Hinweise zum Planentwurf:</p> <p>Zunächst einmal möchte ich auf die besondere Schienenverkehrssituation im Kreis Borken hinweisen. Der Kreis Borken wird nur am Rande von Bahnlinienverkehr erschlossen. Nur in 6 der 17 Städte und Gemeinden des Kreises Borken gibt es Haltestellen der Bahn. Das bedeutet, dass der Kreis Borken aus Mangel an Bahnverbindungen fast das gesamte ÖPNV-Netz durch das Busnetz gewährleisten muss. Darüber hinaus muss mit sehr kostenträchtigen Schnellbussen die direkte Verbindung zum Oberzentrum Münster sichergestellt werden. Umso wichtiger ist es für den Kreis Borken, dass das verbliebene Rumpfangebot an Bahnlinien erhalten und gestärkt wird. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen für den Raum Westmünsterland von Wichtigkeit und sollten forciert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Strecke Münster – Enschede (Kapitel 6.2, S. 98), damit die Reisegeschwindigkeit erhöht und eine Verdichtung des Angebotes (Haltepunkt Gronau- Ost) ermöglicht wird (Kapitel 8.1.10, S. 127 und Bahnstrecke 407, Linie RB 64, S. 228). • Schaffung eines neuen Haltepunktes Klein Reken an der Schienenstrecke 424, RB 45 (Kapitel 8.1.10, S. 127). Der ausführlichen Stellungnahme der Gemeinde Reken vom 18.11.2010 schließe ich mich an. Kurzfristig sollte eine Bedarfs- und Machbarkeitsstudie durchgeführt werden. • Durchbindung der Strecke Bocholt – Wesel (Kapitel 4.2.3, S. 67). Ich verweise auf die Ausführungen oben zur Direktverbindung zu den Oberzentren. • Sicherung der Trasse Bocholt – Borken (Bahnstrecke 421, Linie RB 32, S. 249). Im Planentwurf ist die Sicherung der Trasse als „Option für eine spätere Reaktivierung“ enthalten. Der Kreis Borken hält es auch im Hinblick auf die Unterversorgung des Kreises im Schienenverkehr für sinnvoll, über 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Prüfung des Haltepunktes Klein Reken ist in Kap. 8.1.10 sowie im Handlungskonzept der Strecke 423/424 dargestellt.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine entsprechende Untersuchung wird vom ZVM im Jahr 2011 durchgeführt.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Ergänzung der Handlungskonzepte der Strecken 421 und 423/424 unter Strecke Infrastruktur: " Prüfung der Bedarfsentwicklung einer</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>eine Machbarkeitsstudie die Bedarfsentwicklung und die Auswirkungen auf den Linien RB 32 und RE 14 zu prüfen. Ich bitte, eine entsprechende Aussage in das Handlungskonzept der beiden Linien aufzunehmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Möglichkeiten zur Schaffung einer grenzüberschreitenden Linie zu den Niederlanden. Zu denken wäre an eine Ost-West-Verbindung, z.B. Doetinchem -Winterswijk – Coesfeld – Münster – Bielefeld. <p>Ich begrüße Ihre Ausführungen unter Ziffer 4.7 (S. 76/77) bezüglich der Verknüpfung Bahn und Bus. Gerade im ländlichen Raum sind auch die regionalen Buslinien über große Entfernungen hinweg in ein Fahrplanraster eingepasst, das mit entsprechenden Übergangszeiten an mehreren Haltestellen einen guten Übergang zum SPVN gewährleisten soll und kaum Flexibilität in der Fahrplangestaltung zulässt. Gleichzeitig werden die Fahrzeuge in den Hauptverkehrszeiten durch starken motorisierten Individualverkehr gestört. Kundinnen und Kunden möchten sich auf die geplanten Übergänge im System verlassen können. An verschiedenen Haltestellen sind gegenseitig Wartezeiten in einem vorher definierten Rahmen möglich. Damit diese Wartezeiten ausgeschöpft werden können, ist die Information über die gegenseitige Betriebslage notwendig. Mit Einführung elektronischer Stellwerke ist die mündliche Kommunikation zwischen Bus und Bahn schwieriger geworden. Deshalb sind geeignete Instrumente einzuführen, dass zuverlässig ein Anschluss sichergestellt werden kann. Immer wieder wird mir berichtet, dass eine Abstimmung zwischen Bus und Bahn beispielsweise an den Bahnhöfen Borken und Coesfeld nicht gelingt. Warum sieht "das Regelwerk keine Wartezeiten mehr vor" (DB Netz AG, Regionalnetz Münster Ostwestfalen)? Hier muss auch die Bahn mit in die Pflicht genommen werden, dass sie die Anschlussgarantie mitträgt und ggf. anteilig Kosten mit übernimmt. Wichtig sind die von Ihnen angesprochenen technischen Hilfsmittel zur Gewährleistung der Kommunikation und Information. Ich hielt es auch für angebracht, nicht die Unterordnung der Bussysteme gegenüber dem</p>	<p>Von Münster aus besteht eine grenzüberschreitende Verbindung in die Niederlande über Gronau und Enschede. Nach Winterswijk besteht von Münster aus eine Direktverbindung mit der Buslinie S 70/71 mit einer Bus-Schiene -Verknüpfung in Ahaus.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Reaktivierung der Strecke Bocholt – Borken (– Münster) und der Auswirkungen auf die Linien RE 14 und RB 32 in einer Machbarkeitsstudie."</p> <p>keine Änderung</p> <p>keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>SPNV zu betonen, sondern eher die Verknüpfung der Bahn mit dem regionalen Busverkehr. Der ÖPNV unterstützt den SPNV als Zubringer und Abholer am Ende der Bahnstrecke und deckt die Netzlücken ab, die der SPNV lässt. Im Kreis Borken leistet der SPNV allenfalls noch ein „Rumpfangenbot“.</p> <p>Sowohl bei Verspätungen als auch bei Zugausfall haben wir viele enttäuschende Erfahrungen gemacht, dass die Bahn sich hier nicht zuverlässig um die Fahrgäste kümmert. Teilweise scheinen Konzepte für unvorhergesehenen Zugausfall zu fehlen z.B. Busnotverkehr). Das Mindeste aber sind klare Informationen an die Fahrgäste bei Verspätungen und Zugausfall. Es ist wichtig, dass dazu Qualitätsparameter im Nahverkehrsplan festgelegt sind und Bestandteil der Verträge werden.</p> <p>Soweit die Städte und Gemeinden des Kreises Stellungnahmen zum NVP-Entwurf eingereicht haben, sind diese als Anlage beigefügt. Der Kreis Borken unterstützt die von den Städten und Gemeinden vorgetragenen Anliegen.</p>	<p>Nach Kap. 10.2 des Entwurfs soll die Fahrgastinformation – insbesondere auch über die aktuelle Betriebslage – an Stationen und in den Zügen erfolgen. Die konkreten Festlegungen sind in den Verkehrsverträgen zu treffen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>19. Stadt Bocholt</p> <p>Sehr begrüßt wird das vorgelegte Handlungskonzept – 421 Bocholt – Wesel, Seiten 247 – 249.</p> <p>Die Stadt Bocholt fordert jedoch eine diesbezügliche Abstimmung des Handlungskonzeptes mit den Vorstellungen des Zweckverbandes VRR, auf dessen Gebiet der Großteil der Strecke der RB 32 liegt und der die Betriebsführerschaft inne hat.</p> <p>In der Vergangenheit hat jeder Zweckverband dabei seine Entwicklungsvorstellungen im Nahverkehrsplan dargelegt, die jedoch in keiner Weise übereinstimmten oder kompatibel waren.</p> <p>Nur ein abgestimmtes Handlungskonzept ist die Voraussetzung dafür, dass die wünschenswerten und notwendigen Maßnahmen auch umgesetzt werden.</p>	<p>Der benachbarte Aufgabenträger VRR ist im Rahmen des Aufstellungsverfahrens beteiligt worden. Auch die Entwurfserstellung gründet auf gemeinsamen Planungen und Überlegungen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>20. Stadt Gronau</p> <p>Die Stadt Gronau bemüht sich seit Jahren um einen zusätzlichen Haltepunkt an der Bahnstrecke Gronau – Münster im Osten Gronaus.</p> <p>Das Projekt Gronau – Münster ist im ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan (Teil B) enthalten.</p> <p>Die Stadt Gronau setzt sich dafür ein, dass die Voraussetzungen für die Einrichtung einer neuen Station Gronau Ost (Herstellung der Fahrbarkeit eines Halbstundentaktes) möglichst zeitnah umgesetzt werden.</p> <p>Auch der Ausschuss für Verkehr, Umwelt, Energie und Tierschutz der Stadt Gronau hat in seiner Sitzung am 21.09.2010 auf die Notwendigkeit dieser Maßnahmen hingewiesen.</p>	<p>Die Prüfung des Haltepunktes Gronau Ost ist in Kap. 8.1.10 sowie im Handlungskonzept der Strecke 407 dargestellt.</p> <p>Der Streckenausbau Münster – Gronau ist in Kap. 6.4.3 dargestellt.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>21. Gemeinde Legden</p> <p>Gegen die Aufstellung des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe erhebt die Gemeinde keine Bedenken. Begrüßt wird allerdings die Ausweitung der Betriebszeit der Strecke RB 51 im Abschnitt Coesfeld Gronau bis 22:00 Uhr sowie die Modernisierung der Stationen Rosendahl-Holtwick, Selm und Bork mit Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung einer barrierefreien Zuwegung.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>22. Gemeinde Raesfeld</p> <p>Die Gemeinde Raesfeld macht weder Anmerkungen noch Änderungsvorschläge.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>23. Gemeinde Reken</p> <p>Gegen den Nahverkehrsplan werden grundsätzlich keine Bedenken erhoben.</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Hervorgehoben werden jedoch die für die Gemeinde Reken wichtigen Aussagen im vorliegenden SPNV-Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe für die Schienenstrecke 424 Dorsten – Coesfeld (RB 45) und gleichzeitig wird die möglichst zügige Umsetzung der Maßnahmen angeregt.</p> <p>Die Aufnahme des Prüfungsauftrages zur Einrichtung einer Haltestation in Klein Reken wird seitens der Gemeinde Reken sehr begrüßt.</p> <p>Die Gemeinde Reken hat im Rahmen der „Regionale 2016 (Zukunftsland bei der Regionalen-Agentur die Projektidee „Bahnerlebnis Coesfeld – Reken – Dorsten I Mobilität gestern, heute und morgen“ eingereicht. Es handelt sich dabei um ein Gemeinschaftsprojekt der Städte Coesfeld und Dorsten und der Gemeinde Reken. Mit dem Projekt wird auch das Ziel verfolgt, „neues Leben“ auf der Schienenstrecke Dorsten – Coesfeld zu bringen, damit im ländlichen Raum ländlichen Raum insbesondere durch die Schiene Mobilität entsteht, die letztlich auch dauerhaft den Erhalt der angesprochenen Schienenstrecke 424 (RB 45) sichert. Dabei ist die Schaffung eines „Haltepunktes Klein Reken“ genannt worden, müssen doch die Betreiber einer schienenorientierten Mobilität interessiert sein, große Teile der Bevölkerung dort aufzunehmen, wo sie auch wohnt. Das Regionale-Projekt hat übrigens im Lenkungsausschuss die erste Hürde genommen und ist in die „Kategorie C“ eingestuft. Im weiteren Qualifizierungsverfahren ist nunmehr eine Projektstudie zu entwickeln, wobei die Schaffung eines „Haltepunktes Klein Reken“ eines der Kernstücke des gesamten Projektes sein wird. Zusammen mit dem ZVM wird es in Kürze zu einem Planungsauftrag zur Weiterverfolgung der Schaffung eines Haltepunkte Klein Reken kommen.</p> <p>Zum Handlungskonzept für die Schienenstrecke 424 Dorsten – Coesfeld (RB 45) hebt die Gemeinde Reken insbesondere folgende Aussagen hervor: → Sicherstellung des Anschlusses der RB 45 in Dorsten an die RE 14 in und aus Richtung Essen → Rücknahme von Kürzungen auf der RB 45 → Ausweitung auf einen Stundentakt der RB 45 an Wochenenden – Umsetzung eines Flügelzugkonzeptes Coesfeld zur Herstellung einer Di-</p>	<p>Die Prüfung des Haltepunktes Klein Reken ist in Kap. 8.1.10 sowie im Handlungskonzept der Strecke 423/424 dargestellt.</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>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>rektverbindung von Coesfeld nach Essen → Ausbau der Station Maria Veen mit Bahnsteighöhen unter 30 cm (im Infrastruktur-Finanzierungsplan NRW -Teil B bereits enthalten). Hier besteht ein besonderer Bedarf eines barrierefreien Zugangs aufgrund von Schulen und Einrichtungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen. → Am Bahnhof „Reken“ besteht auf Grund der Bahnsteighöhe unter 30 cm besonderer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Einstiegssituation.</p> <p>Insbesondere sollte die Schaffung von behindertengerechten Einstiegen an den vorhandenen Bahnhöfen „Reken“ und „Maria Veen“ vorangetrieben werden. Auch hier wird die Gemeinde Reken in Kürze in die Planung einsteigen wollen.</p> <p>Im Interesse einer zukunftsorientierten Mobilität der ländlichen Bevölkerung mittels Schiene erwartet die Gemeinde Reken vom SPNV-Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe ein möglichst zügiges Handeln zur Umsetzung der angesprochenen Maßnahmen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>24. Gemeinde Velen</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Velen ist es erstrebenswert, die Schienenstrecke nicht nur von Borken bis Bocholt, sondern von (und mit Coesfeld bis Bocholt wieder in die Zukunftsüberlegungen mit einzubeziehen. Auf diese Weise würde die Gemeinde Velen (und nicht nur diese) wieder an die immer wichtiger werdende Schienenverbindung angeschlossen.</p> <p>Derartige Überlegungen zur Verbesserung der Mobilität und des öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum wurden zuletzt auch im Rahmen der Regionale 2016 und im Zusammenhang mit der Vorstellung der „Vision Oude Ijsselzone -Zukunft für einen verborgenen Fluss“ angestellt. Der Verfasser der Studie beschreibt darin u. a. die Vision, die Region entlang der Oude Ijssel und der Bocholter Aa mit einem „Lightrail“, einem leichten Zug zur Personenbeförderung, zu erschließen.</p>	<p>Eine Untersuchung der Verbindung Bocolt – Borken – Münster wird vom ZVM im Jahr 2011 durchgeführt.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Ergänzung der Handlungskonzepte der Strecken 421 und 423/424 unter Strecke Infrastruktur: " Prüfung der Bedarfsentwicklung einer Reaktivierung der Strecke Bocholt – Borken (– Münster) und der Auswirkungen auf die Linien RE 14 und RB 32 in einer Machbarkeitsstudie."</p>
<p>25. Gemeinde Vreden</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Vreden selbst gehört zu den sog. „schienenfernen Städten“. Verknüpfungspunkte mit dem SPNV sind für Vreden die Städte Gronau, Ahaus, Coesfeld, Borken und Bocholt. Die Stadt Vreden begrüßt daher den geplanten Ausbau der Stationsinfrastrukturen an den Bahnhöfen Ahaus, Gronau, Coesfeld und Borken. Der nächstgelegene Bahnhof für Vreden befindet sich in Ahaus und ist daher für Vreden von besonderer Bedeutung. Der Bahnhof Ahaus liegt als Bahnhof auf der Verbindungsachse für großräumige Oberzentren (Enschede, NL und Dortmund, D) und wird durch den RB 51 regelmäßig bedient und ist Verknüpfungspunkt für Bahn-Busverbindungen – u. a. S. 70.</p> <p>Der Kreis Borken wird gebeten, bei der Zusammenfassung der Stellungnahmen das Anliegen der Stadt Vreden zu unterstützen bzw. darauf zu drängen, dass durch die Optimierung anderer Strecken (z. B. Handlungskonzept für die Linie RB 64) keine Umstiegs-Nachteile für Vreden entstehen und ebenfalls darauf, dass das Handlungskonzept 412 für den RB 51 auch eingehalten wird.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>26. Kreis Coesfeld</p> <p>Siehe Stellungnahmen der Städte und Gemeinden</p>		<p>Keine Änderung</p>
<p>27. Stadt Coesfeld</p> <p>Mit ihrer Stellungnahme möchte die Stadt Coesfeld nicht nur Änderungsvorschläge einbringen, sondern insbesondere auch auf Bausteine hinweisen, für die sie einen besonderen Handlungsbedarf sieht und deren Umsetzung sie in besonderem Maße unterstützt.</p> <p>An erster Stelle ist hier die Modernisierung der Station Coesfeld-Lette zu nennen. Der Bahnsteig weist eine Höhe von deutlich unter 30 cm (über der Schienenoberkante) aus. Erschwert wird der Einstieg durch die Kurvenlage des Bahnsteigs. Die Stadt Coesfeld sieht für diese Station daher einen besonderen Handlungsbedarf, bestätigt wird dies durch die Erläuterungen unter Punkt 7.1</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>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>des Nahverkehrsplans. Nachdem eine gemeinsam von der Stadt Coesfeld, dem Kreis Coesfeld, dem ZVM und DB Station&Service skizzierte Rampenlösung (Teilaufhöhung des Bahnsteigs) durch das Eisenbahnbundesamt als nicht genehmigungsfähig beurteilt wurde, wird derzeit eine regelkonforme Gesamtanhebung des Bahnsteigs in einem vereinfachten, kostengünstigen Ausführungsstandard verfolgt. Die Planungsleistungen sollen kurzfristig durch die Stadt Coesfeld vergeben werden, Anträge für die Kofinanzierung durch den ZVM wurden gestellt.</p> <p>Die Stadt Coesfeld unterstützt daher das unter dem Punkt 7.7 genannt Ziel des NWL, für alle Stationen – also auch für Stationen unter 1.000 Reisenden – einen barrierefreien Zugang zum SPNV zu ermöglichen ganz deutlich. Gleichzeitig drängt die Stadt darauf, die Station Coesfeld-Lette bei der Fortschreibung des Infrastrukturfinanzierungsplans NRW für eine Modernisierungsoffensive 3 entsprechend der Ausführungen unter Punkt 7.5 zu berücksichtigen.</p> <p>Weitere Bedeutung erlangt die Maßnahme dadurch, dass der Haltepunkt ein wesentlicher Bestandteil des Projektes „Bahnerlebnis Dorsten – Reken – Coesfeld innerhalb der Regionale 2016 sein wird. Das Projekt hat inzwischen die erste Hürde in der Projektqualifizierung genommen und wurde durch den Lenkungsausschuss in die „Kategorie C eingestuft. Klare Zielsetzung des Regionalprojektes ist der Erhalt der Schienenstrecke 424 Dorsten – Coesfeld. Durch ein Maßnahmenbündel – verbessertes Mobilitätsangebot, erweitertes touristisches Angebot, zusätzliche kulturelle Highlights – soll die Attraktivität der Strecke erhöht und somit eine höhere Nachfrage generiert werden. Wichtiger Bestandteil des Projektes wird ein Radweg (Bahnerlebnispfad) entlang der Strecke sein, der auch das Eisenbahnmuseum und die Station Coesfeld – Lette einbezieht. Die Station übernimmt somit innerhalb des Projektes eine wichtige Verknüpfungsfunktion zwischen dem Bahnerlebnispfad und der Bahnstrecke Dortmund – Gronau – Enschede.</p> <p>Natürlich unterstützt die Stadt Coesfeld auch alle weiteren im Nahverkehrsplan verzeichneten Maßnahmen, die die Attraktivität der Strecke weiter erhöhen. Hierzu gehören insbesondere die Rücknahme der Kürzungen auf der RB 45, die Ausweitung auf einen Stundentakt der RB 45 an Wochenenden (Teil B,</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>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Strecke 423/424 Essen – Dorsten – Borken/Coesfeld) und die Umsetzung eines Flügelzugkonzeptes zur Herstellung einer Direktverbindung von Coesfeld nach Essen (Teil A, Punkt 4.2.3 1 Teil B, Strecke 423/424 Essen – Dorsten – Borken/Coesfeld).</p> <p>Darüber hinaus befürwortet die Stadt Coesfeld die in den Handlungskonzepten beschriebenen Maßnahmen für die Strecken 408 Münster – Billerbeck – Coesfeld, 412 Enschede – Gronau – Coesfeld – Lünen – Dortmund und schließlich 423/424 Essen – Dorsten – Borken/Coesfeld.</p> <p>Zu guter Letzt noch eine allgemeine Anmerkung: der Haltepunkt Coesfeld – Schulzentrum wird nicht – wie im Textteil beschrieben – zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010, sondern erst im Sommer 2011 in Betrieb gehen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Der Entwurf wird an den aktuellen Stand angepasst.</p>
<p>28. Stadt Dülmen</p> <p>zum geplanten Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe wird Folgendes mitgeteilt:</p> <p>1. Neue Haltepunkte an vorhandenen Strecken Bereits für den „1. Nahverkehrsplan SPNV Münsterland“ im Jahr 1997 und für den „ÖPNV-Bedarfsplan“ 1998 des Landes NRW hat die Stadt Dülmen folgende wieder- bzw. neu einzurichtende Haltepunkte an derzeit im SPNV betriebenen Strecken gemeldet:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Dülmen-Merfeld (Kbs 412) b) Dülmen-Nordwest (Kbs 412) c) Dülmen-Dernekamp (Kbs 412) d) Dülmen-Hausdülmen (Kbs 425) <p>Die genannten Haltepunkte wurden sowohl in den 1. Nahverkehrsplan als auch in den ÖPNV-Bedarfsplan aufgenommen. Eine Realisierung ist bis heute aber nicht erfolgt. Ich beantrage daher die Aufnahme der vier Haltepunkte in den Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe.</p>	<p>Im 1. Nahverkehrsplan SPNV Münsterland (1997) waren die Haltepunkte Dülmen-Merfeld, Dülmen-Nordwest, Dülmen-Dernekamp und Dülmen-Hausdülmen als langfristige Perspektive enthalten. Im 2. Nahverkehrsplan SPNV Münsterland (2006) sind diese Haltepunkte nicht mehr enthalten. Von der Stadt Dülmen gab es in der Beteiligung dazu keine Anmerkungen.</p> <p>Für eine Station Dülmen-Hausdülmen an der Hauptstrecke Münster – Essen (Kbs 425) ist aufgrund der Zugfolge der RB 42 und der IC-Linie 35 ein zusätzlicher Halt nicht möglich. Für die RB 51 auf der Strecke Dortmund – Coesfeld</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>2. Errichtung von zwei Bahnsteigunterständen im Bereich des Bahnhofs Buldern Für den „2. Nahverkehrsplan SPNV Münsterland“ habe ich mit Schreiben vom 14.12.2005 die Errichtung von zwei weiteren Bahnsteigunterständen im Bereich des Bahnhofs Buldern beantragt und dies wie folgt begründet: „Auf den Bahnsteigen Essen – Münster und Münster – Essen im Bereich des Bahnhofs Buldern ist jeweils nur ein Wartehäuschen als Witterungsschutz für Fahrgäste vorhanden. Der Bahnhof Buldern wird täglich von ca. 900 Fahrgästen (s. S. 106 des Nahverkehrsplan-Entwurfs) genutzt. Ein Wartehäuschen auf jedem Bahnsteig ist bei dieser Fahrgastzahl unzureichend. Ich darf Sie bitten, – wenn möglich – kurzfristig auf jedem Bahnsteig ein zweites Wartehäuschen zu errichten.“ Die zwei zusätzlichen Wartehäuschen sind leider bis heute nicht errichtet worden. Ich beantrage daher, die Maßnahme als vordringlich in den Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe aufzunehmen.</p>	<p>müsste geprüft werden, ob ein oder zwei zusätzliche Halte möglich sind. Für die genannten Haltepunkte wären zunächst erste Untersuchungen und Potenzialabschätzungen erforderlich. Der ZVM wird dazu Kontakt mit der Stadt Dülmen aufnehmen.</p> <p>In Kap. 7.3 ist ein Wetterschutz mit Sitzgelegenheit als Anforderung für alle Stationen formuliert.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>29. Gemeinde Havixbeck</p> <p>Seitens der Gemeinde Havixbeck werden zu dem Entwurf des mit Schreiben vom 21.10.2010 übersandten Nahverkehrsplanes Westfalen-Lippe weder Anregungen noch Bedenken vorgetragen.</p>		<p>Keine Änderung</p>
<p>30. Stadt Lüdinghausen</p> <p>Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 21.10.2010 in der oben genannten</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Angelegenheit teile ich mit, dass zukünftig weiterhin ein leistungsstarker SPNV durch Sicherstellung des Betriebs der Westmünsterlandbahn für die Stadt Lüdinghausen vorzuhalten ist. Die im Handlungskonzept für die Strecke Enschede – Gronau – Coesfeld – Lünen – Dortmund enthaltene perspektivische Ausweitung der Betriebszeit im Abschnitt Dortmund – Coesfeld bis 0 Uhr, am Wochenende bis 2 Uhr, wird in diesem Zusammenhang von hier begrüßt und unterstützt. Auch eine durchgängige Abstimmung der Verkehrsunternehmen für eine optimale Verknüpfung von Bus und Bahn halte ich für zwingend erforderlich (Seite 239 – 242).</p> <p>Darüber hinaus wird die Errichtung einer öffentlichen Toilettenanlage auf dem Bahnhofsgelände in Lüdinghausen verstärkt gefordert. Leider ist eine Förderung und Realisierung durch den ZVM negativ beschieden worden. Ich rege an, die Anforderungen und Vorgaben für die Stationsinfrastruktur dahingehend zu optimieren, dass die Ausstattung eines Bahnsteiges in der Kategorie Lüdinghausens mit einer Toilettenanlage förderfähig wird (Seite 117).</p>	<p>genommen.</p> <p>Toiletten sind nicht Bestandteil der Ausstattungsmerkmale der Bahnhofskategorien der DB. Eine Aufnahme von Toilettenanlagen in die Bahnhofskategorien für Stationen der Größe Lüdinghausens würde zu großen Stationspreissteigerungen führen. Toiletten sind in allen SPNV-Fahrzeugen vorhanden.</p>	
<p>31. Gemeinde Rosendahl</p> <p>Ich nehme Bezug auf Ihr Schreiben vom 21. Oktober 2010 und teile Ihnen mit, dass seitens der Gemeinde Rosendahl Anregungen zu dem Entwurf des Nahverkehrsplanes Westfalen-Lippe nicht gegeben werden. Die Gemeinde Rosendahl begrüßt die in dem Handlungskonzept vorgesehene Ausweitung der Betriebszeit im Abschnitt Coesfeld – Gronau bis 22 Uhr und die für den Bahnhof Holtwick geplanten Modernisierungsmaßnahmen zur Erhöhung des Bahnsteiges und Herstellung einer barrierefreien Zuwegung (vgl. Seite 241 bis 242 des Entwurfes).</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>32. Gemeinde Senden</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Zum vorliegenden Entwurf des 1. Nahverkehrsplans für den SPNV im Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) werden seitens der Gemeinde Senden keine Einwände vorgetragen.</p> <p>Unterstützen möchte ich die Vorhaben des NWL, auch zukünftig einen Ticketverkauf durch Automaten im Zug zu priorisieren und die Bedienoberfläche der Verkaufsgeräte weitestgehend zu vereinheitlichen (S. 159 des Entwurfs). Defekte bzw. beschädigte Fahrkartenautomaten sind auch am Bahnhof in Senden-Bösensell leider keine Ausnahme und die Behebung der Pannen oder Schäden erfolgt nicht immer zeitgemäß.</p> <p>Des Weiteren kann ich mich nur dafür aussprechen, dass sich der NWL verstärkt für eine Anhebung der Vertriebsprovision durch die DB-Vertrieb einsetzt (S. 158), um vor Ort Betreiber für eine Agentur oder eine vergleichbare Verkaufsstellenart zu finden. Im Sinne von Kundengewinnung sollte das auch Ziel der Deutschen Bahn sein.</p> <p>Zur Verbesserung der Erlöse (S. 324) rege ich an, die momentan gewährte kostenlose Mitnahmemöglichkeit weiterer Personen in Frage zu stellen. Soweit mir bekannt ist, kann hiervon beim Wochen- und Monatsticket, als auch beim Firmen-Abo Gebrauch gemacht werden.</p> <p>Zur Kursstrecke 425 „Münster – Dülmen- Haltern – Essen“ (S.253-255) weise ich darauf hin, dass im vergangenen Jahr ein Prüfauftrag beim ZVM erteilt wurde, um die Kosten für eine mögliche Umbenennung des Bahnhofs „Bösensell“ in „Senden-Bösensell“ zu ermitteln. Ein Ergebnis liegt noch nicht vor.</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>Für ein Umbenennungsprogramm für Bahnhöfe in NRW, durch das grundsätzlich am Bahnhofsnamen erkennbar sein sollte, zu welcher Stadt/Gemeinde ein Bahnhof jeweils gehört, hatte der ZVM die Kommunen angefragt, ob eine Umbenennung der jeweiligen Stationen erwünscht sei. Dieses Programm ist jedoch vom Land nicht weiterverfolgt worden. Eine einzelne Umbenennung eines Bahnhofes ist möglich, aber mit hohen Kosten verbunden. Der ZVM</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
	klärt dieses mit der Gemeinde Senden.	
<p>33. Kreis Steinfurt</p> <p>Mit Schreiben vom 12.10.2010 baten Sie um Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplanes Westfalen-Lippe sowie um Beteiligung der Städte und Gemeinden des Kreises Steinfurt, die nicht selber Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG sind. Zum Entwurf des Nahverkehrsplanes Westfalen-Lippe wird folgende Stellungnahme abgegeben:</p> <p>Der Kreis Steinfurt stimmt dem vorliegenden Entwurf des 1. Nahverkehrsplanes Schienenpersonennahverkehr Westfalen-Lippe unter der Vorgabe zu, dass die unmittelbar von dem Projekt „Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn“ berührten Gemeinden Lotte, Mettingen, Recke und Westerkappeln mehrheitlich zustimmen.</p> <p>Die Gemeinden Mettingen und Westerkappeln haben inzwischen dem Projekt „Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn“ zugestimmt. Die Gemeinde Lotte hat das Projekt abgelehnt. Die Stellungnahme der Gemeinde Recke steht noch aus. Ich habe Herrn BM Kellermeier gebeten, möglichst umgehend, spätestens aber zum Ende des Monats März, eine endgültige Rats-Entscheidung herbeizuführen. Diese Stellungnahme wird nachgereicht, sobald sie hier vorliegt.</p> <p>Die Stellungnahmen aller Städte und Gemeinden des Kreises Steinfurt sind als Anlage beigefügt. Ich bitte um Beachtung, so weit dies möglich ist.</p>	<p>Mit den Gemeinden Recke, Mettingen und Westerkappeln hat die Mehrzahl der Gemeinde der Aufnahme der Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn in den Nahverkehrsplan zugestimmt.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>34. Gemeinde Altenberge</p> <p>Gegen den Entwurf des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe werden seitens der Gemeinde Altenberge keine Anmerkungen bzw. Änderungsvorschläge vorgebracht.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>35. Stadt Emsdetten</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Die Stellungnahme zum Nahverkehrsplan liegt jetzt vor; sie wurde am 25.1.2010 im ASWU (Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Umwelt) vorgestellt, beraten und beschlossen. Die entsprechende Beschlussvorlage ist als Anlage beigefügt.</p> <p>Der von der Verwaltung gefertigten Stellungnahme zum ersten Nahverkehrsplan Schienenpersonennahverkehr "Nahverkehr Westfalen-Lippe", die dem Kreis Steinfurt zum 01.12.2010 zugeleitet wird, wird zugestimmt. Die Anregungen (siehe Sachdarstellung, Anregung) werden dem Kreis Steinfurt zur Weiterleitung mitgeteilt.</p> <p>Aus Sicht der Stadt Emsdetten gibt es zwei Anmerkungen zum Nahverkehrsplan.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Im Kapitel 7.3 "Ausstattung der Bahnsteige" sind die Bahnhöfe klassifiziert. Demnach wird der Bahnhof Emsdetten der Stufe 4 zugeordnet. Es handelt sich um einen "hoch frequentierten Nahverkehrssystemhalt/Nahverkehrsknoten". Als Merkmale der Kategorie 4 wird unter anderem ein Wetterschutz gefordert. Dieser Wetterschutz ist in Emsdetten trotz der in jüngster Vergangenheit stattgefundenen Modernisierungsmaßnahmen nur fragmentarisch bzw. provisorisch vorhanden. Bevor neue Projekte in Angriff genommen werden, sollten erst die begonnenen Maßnahmen zum Abschluss gebracht werden. 2. Auf Seite 199 wird der Linienplan zwischen Münster und Rheine dargestellt. Für den Bahnhof Emsdetten wurde jedoch der vorhandene barrierefreie Zugang nicht mit aufgeführt. Dies soll ergänzt werden. 	<p>Die Klassifizierungen werden von DB Station&Service vorgenommen und sind hier nachrichtlich dargestellt. Wenn die in Abstimmung zw. DB Station&Service und Stadt Emsdetten vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt sind, ist kein weiterer Ausbau erforderlich.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Die Darstellung wird angepasst.</p>
<p>36. Stadt Hörstel</p> <p>mit Schreiben vom 19.10.2010 übersandten Sie mir den Entwurf des 1. Nahverkehrsplans NWL für den Bereich des SPNV. Nach Durchsicht der Unterlagen teile ich Ihnen mit, dass aus Sicht der Stadt Hörstel keine Einwendungen gegen den Entwurf bestehen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>37. Stadt Ibbenbüren</p> <p>Zu dem Entwurf des Nahverkehrsplanes Westfalen-Lippe nehme ich wie folgt Stellung:</p> <ol style="list-style-type: none"> Zur Linie 375 Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück (auf Seite 183 ff.) bitte ich um Änderung der Abfahrtszeiten in Richtung Osnabrück auf Minute 30. Im Fahrplan fährt dieser Zug jetzt zur Minute 28. Dies kollidiert mit den An- und Abfahrtszeiten der Regionallinien die zur Minute 28 in den Bahnhof in Ibbenbüren einlaufen. In der Gegenrichtung fährt der Zug zur Minute 30 ab in Richtung Rheine. An der Infrastruktur der Stationen an den Bahnhöfen in Ibbenbüren ist dringend Handlungsbedarf erforderlich. Die Modernisierung der Station in Ibbenbüren mit der Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung der barrierefreien Zuwegung ist dringend erforderlich. Siehe auch die tägliche Benutzung von rd. 2.300 Fahrgästen. Die Modernisierung der Stationen Ibbenbüren-Esch und Ibbenbüren-Laggenbeck mit der Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung einer barrierefreien Zuwegung ist ebenfalls erforderlich. Im Fahrplan der DB ist beim IC nur noch ein Halt in Ibbenbüren um 7:48 Uhr enthalten. Ein weiterer Halt in Ibbenbüren in den späten Abendstunden wurde zwischenzeitlich gestrichen. Nach Auffassung der Stadt Ibbenbüren ist dies auf Grund der Vielzahl der Ein- und Aussteiger nicht zu vertreten. Daher fordere ich weitere Halte in Ibbenbüren in Richtung Berlin sowie von Berlin auf den Tag verteilt. Für weitere Gespräche stehe ich gern zur Verfügung. 	<p>Die konkrete Bestimmung der Fahrplanelage erfolgt jährlich bei der Aufstellung des Jahresfahrplans unter Berücksichtigung der Abhängigkeiten von anderen Verkehren.</p> <p>Die Modernisierung der Stationen in Ibbenbüren ist im Handlungskonzept zur Strecke 375 enthalten. Die Modernisierung der Station Ibbenbüren ist mit hohem Handlungsbedarf dargestellt.</p> <p>Auf den Fernverkehr der DB hat der NWL keinen Einfluss.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>38. Gemeinde Laer</p> <p>Zum o. g. Beteiligungsverfahren werden seitens der Gemeinde Laer weder Anregungen noch Bedenken vorgetragen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>39. Stadt Lengerich</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Die Stadt Lengerich nimmt zum Entwurf des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe wie folgt Stellung:</p> <p>Teil A Ziele und Anforderungen</p> <p>4.3 Bedienungshäufigkeit Taktfolge</p> <p>Seite 70</p> <p>Es wäre wünschenswert, wenn die Zielvorgaben (Halbstundentakt) möglichst zügig umgesetzt werden. Die Stadt Lengerich hat ihren P+R Parkplatz in diesem Jahr von 103 auf 151 Stellplätze ausgeweitet, ebenso ist die Fahrradabstellanlage um 30 frei zugängliche Fahrradständer erweitert worden.</p> <p>Seite 119 Karte 24 Ausbau der Stationsinfrastruktur im NWL (September 2010)</p> <p>Im Rahmen der Modernisierungsoffensive sollten auch die Stationsinfrastruktur auf der RB 66 zwischen Münster und Osnabrück ausgebaut werden, dies gilt aus Sicht der Stadt Lengerich insbesondere für den Bahnhof in Lengerich.</p> <p>Teil B Streckenspezifische Handlungskonzepte - 385a Osnabrück-Lengerich-Münster-</p> <p>Seite 190 zu 385 Handlungskonzept – Verknüpfungen:</p> <p>Aus Sicht der Stadt Lengerich wäre es wünschenswert, eine Fahrgastinfosäule an der Bushaltestelle direkt vor dem Bahnhof, auch als Information für die Busfahrer über Abfahrts- und Ankunftszeiten der RB 66.</p> <p>Seite 191 – Infrastruktur Stationen:</p> <p>Zu Punkt 1 Modernisierung der Station Lengerich...</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Modernisierung der Stationen an der RB 66 ist im Handlungskonzept zur Strecke 385 enthalten. Die Modernisierung der Station Lengerich ist mit hohem Handlungsbedarf dargestellt.</p> <p>Kap. 4.7 weist auf die Anschlussicherung im laufenden Betrieb hin. „Damit die Pünktlichkeit bzw. der Umfang etwaiger Zugverspätungen vor Ort auch bekannt ist, können technische Systeme (ortsfeste Monitore, Anzeigegeräte oder per mobilen Terminals im Bus) mit Ist-Informationen sinnvoll sein.“</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Hier weist die Stadt Lengerich auf den dringenden Renovierungsbedarf an der Bahnsteigüberdachung und an den Bahnstiegszugängen sowie am gesamten Gebäude hin.</p> <p>Im Übrigen erhebt die Stadt Lengerich inhaltlich keine Bedenken gegen den Entwurf des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe.</p>	<p>Siehe oben</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>40. Gemeinde Lienen</p> <p>Der Rat der Gemeinde Lienen hat zur Aufstellung des 1. Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe für den SPNV folgende Stellungnahme beschlossen:</p> <p>„Der Rat beschließt, dem ersten Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe für den SPNV in der vom Kreis Steinfurt mit Schreiben vom 19.10.2010 vorgelegten Entwurfsfassung zuzustimmen.“</p>		<p>Keine Änderung</p>
<p>41. Gemeinde Lotte</p> <p>Im Rahmen des o. a. Beteiligungsverfahrens zur Aufstellung des 1. Nahverkehrsplanes Westfalen-Lippe für den SPNV geben Sie mir Gelegenheit zur Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf.</p> <p>Nach einer Bürgerinformationsveranstaltung und Meinungsabfragen im Internet hat der Rat der Gemeinde Lotte in seiner Sitzung am 17.02.2011 mehrheitlich gegen die Verwaltungsvorlage gestimmt und folgende Stellungnahme beschlossen:</p> <p>Die Gemeinde Lotte unterstützt die Bemühungen des Kreises und des ZVM Zweckverband SPNV Münsterland zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im nördlichen Tecklenburger Land. Dazu kann neben den vorhandenen Buslinien insbesondere eine Verbesserung aber auch die Reaktivierung vorhandener Bahntrassen für den Personennahverkehr beitragen. Deshalb bietet sich auch die Option für eine Prüfung der Bahnstrecke der Tecklenburger Nordbahn</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>von Recke nach Osnabrück an.</p> <p>Die Gemeinde Lotte begrüßt auch die im Frühstadium erfolgte Information und Beteiligung der Anliegerkommunen. Sie hält jedoch die Nachteile, die im Falle einer Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn nach den gegenwärtigen Planungsvorgaben insbesondere für ihre Bürgerinnen und Bürger im Ortsteil Büren zu erwarten sind, nicht für zumutbar. Der Ortsteil mit über 4.000 Einwohnern wird wesentlich durch die Straße Strotheweg auf gut 2 Kilometer über allein 9 Bahnübergänge erschlossen, die bei einem regelmäßigen Zugverkehr mit 15-minütiger Zugfolge auf dieser Bahntrasse eine erhebliche Sicherheitsgefährdung und Behinderung für Fußgänger und Autofahrer auf dem Strotheweg mit sich bringen, der wegen fehlender Straßenbreite nicht mit Abbiegespuren ausgestattet werden kann. Zudem verlaufen die Bahngleise in diesem Bereich direkt neben der Straße und unmittelbar an den Wohnhäusern und Grundstücksgärten des Wohngebietes vorbei. Auch bei modernen Schienentriebwagen ist dadurch eine erhebliche Lärmbelastung zu erwarten.</p> <p>Da andererseits für die Ortsteile Wersen und Büren durch die vorhandenen Buslinien R11 und S10 mit vielen Haltepunkten eine sehr gute Anbindung an das Oberzentrum Osnabrück besteht, wird die Attraktivität einer Bahnlinie nach Osnabrück mit lediglich 2 Haltepunkten und langen Zugangswegen sehr stark eingeschränkt sein. Die Nutzungsakzeptanz für die Bürger in Lotte ist eher gering einzuschätzen, während die Nachteile für die direkten Anwohner und den ganzen Ortsteil deutlich überwiegen werden.</p> <p>Die Gemeinde Lotte spricht sich deshalb gegen die bisher vorgestellten Planungen zur Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn aus, soweit diese Planungen in Büren allein von der bestehenden Streckenführung am Strotheweg ausgehen und nicht die ernsthafte Prüfung einer alternativen Trassenführung beinhalten, die nicht den Wohnort Büren belastet und zerschneidet.</p> <p>Im Hinblick auf die besondere Lage der Bahntrasse in der Gemeinde lehnt die Gemeinde Lotte zum Schutz ihrer Bürgerinnen und Bürger deshalb die Aufnahme in den Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe ab, soweit die Planung beinhaltet, dass die Bahntrasse durch Büren am Strotheweg genutzt wird.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ein alternativer Streckenverlauf wird geprüft.</p>	<p>Siehe unten</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Ergänzung eines neuen Absatzes in Kap. 8.2.3: „Ergänzend zur vorliegenden Untersuchung soll geprüft werden, ob in Recke-Espel und Mettingen-Schlickelde weitere Stationen eingerichtet werden können und ob durch eine alternative Trassenführung in Lotte-Büren der Bereich Strotheweg umfahren werden kann.“</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Für die Gemeinde Lotte ist eine Kostenübernahme sowohl für Planung und Investitionen in die Schienenstrecke wie einen möglichen Betrieb ausgeschlossen.</p>	<p>Für den Ausbau der Strecke und der Stationen ist nach Kap. 8.2 des Entwurfs eine Förderung der Investitionskosten (gegenüber dem Infrastrukturbetreiber) Voraussetzung. Für den Betrieb ist – wie auch für andere SPNV-Strecken – eine Finanzierung aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG NRW vorgesehen, die entsprechend bemessen sein muss.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>42. Gemeinde Mettingen</p> <p>Erklärung der Gemeinde Mettingen zu der vorgesehenen Aufnahme der Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr in den Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe</p> <p>Derzeit wird kein konkreter, verpflichtender Beschluss zur Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn gefasst, sondern die Gemeinde Mettingen gibt eine Stellungnahme zur Aufnahme einer möglichen Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn in den Schienenpersonennahverkehrsplan ab.</p> <p>Sollten sich daraus Realisierungschancen für einen öffentlichen Schienenpersonennahverkehr ergeben, ist eine breite Bürgerbeteiligung in allen Planungsphasen Voraussetzung für eine eventuelle Zustimmung und das weitere Mitwirken der Gemeinde Mettingen.</p> <p>Daher wird die Gemeinde Mettingen erst nach einer vorliegenden konkreteren Planung eine abschließende Stellungnahme zur Reaktivierung abgeben. Voraussetzung ist eine umfassende Bürgerbeteiligung und klare Antworten auf alle bereits jetzt vorliegenden und sich dann noch zusätzlich ergebenden Fragen.</p> <ol style="list-style-type: none"> Der Zweckverband "Schienenpersonennahverkehr Münsterland" beabsichtigt, die derzeit ausschließlich für Güterverkehre genutzte Strecke 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>der Tecklenburger Nordbahn für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr zu reaktivieren. Zur Finanzierung sollen vom Bund Regionalisierungsmittel sowohl für den Ausbau als auch zur Abdeckung des defizitären Betriebes dieser Strecke zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Die zurzeit für den Güterverkehr genutzte Strecke bietet ansiedlungswilligen und vorhandenen Betrieben sowohl in den Anrainergemeinden als auch in dem Industriegebiet Ibbenbüren/Hörstel eine zusätzlichen Verkehrsanbindung. Diese trägt zum Erhalt vorhandener Arbeitsplätze und auch zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Zukunft, insbesondere vor dem Hintergrund steigender Kosten für den Lkw-Verkehr sowie weiter steigendem Verkaufsaufkommen, bei.</p> <p>2. Aus der Sicht der Gemeinde ist die Rückkehr zum öffentlichen Schienenpersonennahverkehr grundsätzlich aus ökologischen und allgemeinen Infrastrukturgründen sowie aus Sicht der zunehmenden Pkw-Verkehre und der sich dadurch ergebenden nicht unerheblichen finanziellen Auswirkungen zum Erhalt des Straßennetzes zu begrüßen.</p> <p>3. Voraussetzung für den Betrieb der Strecke ist, dass auf das Ruhebedürfnis der an dieser Strecke sowohl im Außenbereich, als auch innerhalb von Bebauungsplangebiet wohnenden Anlieger besonders Rücksicht genommen wird. In diesem Zusammenhang ist nachzuweisen, dass die geltenden Grenzwerte zu Tages- und Nachtzeiten eingehalten werden.</p> <p>4. Vor einer abschließenden Stellungnahme zur Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn müssen noch ergänzend zu dem vorliegenden Gutachten weitere Aussagen gegeben bzw. Fragen untersucht werden:</p> <p>4.1 Durch die Busverbindung (S 10) ist entlang der Strecke von Recke bis Osnabrück eine gute Verkehrsanbindung, insbesondere für den ländlichen Mettinger Raum, durch die Vielzahl von Haltepunkten und den Stundentaktbetrieb gegeben. Insoweit ist zur Vernetzung mit den bisherigen Haltepunkten, zu den sich hieraus ergebenden finanziellen Aus-</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>Auf Basis des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe soll die Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn in die Landesplanungen eingebracht werden, um die Möglichkeiten einer späteren Förderung von Projekten zu schaffen.</p> <p>Bei weiteren Planungsschritten würde in den ersten Planungsphasen (Vorpla-</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>wirkungen und auch zu den Auswirkungen auf den Schülerverkehr Stellung zu nehmen.</p> <p>4.2 Die Gemeinde Mettingen ist aufgrund der angespannten Finanzsituation nicht in der Lage, einen finanziellen Beitrag zum Umbau und zum Betrieb der Strecke für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr zu leisten. Dies gilt auch für den Fall, dass der Kreis den Defizitausgleich über die Kreisumlage zur Erstattung anfordert.</p> <p>4.3 Das Streckennetz der Tecklenburger Nordbahn führt auch über Osnabrücker Gebiet und bindet die Anrainergemeinden an das Oberzentrum Osnabrück an. Insoweit ist die Einbindung und Beteiligung Osnabrücks sowohl an den Investitionen als auch an den künftigen Betriebskosten zu prüfen.</p> <p>4.4 Der Wegfall des Haltepunktes Schlickelde wird nicht akzeptiert. Dieser</p>	<p>nung) eine Einbindung der betroffenen Gemeinden und der niedersächsischen Beteiligten erfolgen. Parallel dazu würde auch das ergänzende ÖPNV-Konzept vom Kreis Steinfurt als ÖPNV-Aufgabenträger mit den Gemeinden und der RVM weiter ausgearbeitet werden. Bereits in diesen Planungsschritten würde eine informelle Einbindung der Bürgerinnen und Bürger erfolgen. Erst mit Abschluss der Vorplanung würde eine Entscheidung über eine Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn in den Gemeinden, im Kreis Steinfurt, im ZVM und bei der RVM als Infrastrukturbetreiber erfolgen.</p> <p>Für den Ausbau der Strecke und der Stationen ist nach Kap. 8.2 des Entwurfs eine Förderung der Investitionskosten (gegenüber dem Infrastrukturbetreiber) Voraussetzung. Für den Betrieb ist – wie auch für andere SPNV-Strecken – eine Finanzierung aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG NRW vorgesehen, die entsprechend bemessen sein muss.</p> <p>Die Finanzierung im SPNV erfolgt für Investitionen und Betrieb nach dem Territorialprinzip.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Ergänzung eines neuen Absatzes in</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>ist zur Anbindung des Siedlungsschwerpunktes Schlickelde/Priestertum und Espel dringend erforderlich.</p> <p>Insoweit wird die Gemeinde Mettingen erst dann zur geplanten Reaktivierung Stellung nehmen, wenn aus der Sicht der Gemeinde annehmbare Vorschläge zur Vernetzung mit den bisherigen Haltepunkten sowie zum Schülerverkehr vorliegen, keine finanzielle Belastung erfolgt und nach einer umfassenden Bürgerbeteiligung alle Fragen nach Auffassung der Gemeinde zufrieden stellend beantwortet sind.</p>		<p>Kap. 8.2.3: „Ergänzend zur vorliegenden Untersuchung soll geprüft werden, ob in Recke-Espel und Mettingen-Schlickelde weitere Stationen eingerichtet werden können und ob durch eine alternative Trassenführung in Lotte-Büren der Bereich Strothweg umfahren werden kann.“</p>
<p>43. Gemeinde Nordwalde</p> <p>Die Gemeinde Nordwalde hat grundsätzlich keine Bedenken zum Nahverkehrsplan SPNV. Sie macht jedoch folgende Anregungen geltend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der niveaugleiche Einstieg ist schnellstmöglich zu vorzunehmen, - die Ausweitung der Betriebszeiten an allen Tagen bis 0:00 Uhr ist bis zum Fahrplanwechsel sicherzustellen. 	<p>Der niveaugleiche Einstieg wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 mit dem Einsatz der modernisierten Fahrzeuge nach dem Wettbewerbsverfahren erreicht.</p> <p>Eine Ausweitung der Betriebszeiten ist abhängig von den zur Verfügung stehenden Mitteln aus der ÖPNV-Pauschale. Für den kommenden Jahresfahrplan 2011/2012 ist eine Ausweitung nicht vorgesehen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>44. Stadt Ochtrup</p> <p>Nach Durchsicht der Unterlagen stelle ich fest, dass im Entwurf des NVP Westfalen-Lippe die hohe Bedeutung der Regionalbahn-Strecke Münster-Enschede erkannt wird und deren Funktionalität und Attraktivität durch eine Reihe von Maßnahmen weiter verbessert werden soll. Dieses ist aus Sicht der Stadt</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Ochtrup sehr zu begrüßen.</p> <p>Einwände gegen den vorgelegten Entwurf des NVP Westfalen-Lippe werden daher nicht erhoben.</p>		
<p>45. Gemeinde Recke</p> <p>Auf der Grundlage des Ratsbeschlusses vom 07.04.2011 nimmt die Gemeinde Recke zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes Westfalen-Lippe wie folgt Stellung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Aufnahme des Teilprojektes „Reaktivierung Tecklenburger Nordbahn“ in den NVP-WL stimmt die Gemeinde Recke zu, jedoch ausdrücklich ohne konkrete Zustimmung zu einer späteren Umsetzung. Im weiteren Planungsverfahren sind die noch offenen Fragen und Problemstellungen im Sinne einer transparenten, sachgerechten Entscheidung umfassend aufzuarbeiten. 2. Eine konkrete Stellungnahme zu einer möglichen Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn für den Personenverkehr kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abgegeben werden. 3. Sollte sich aus der Aufnahme in den Nahverkehrsplan eine realistische Möglichkeit zur Reaktivierung ergeben, so ist in den weiteren Planungsphasen eine breite Bürgerbeteiligung mit klaren Antworten auf die bereits gestellten bzw. sich dann noch zusätzlich ergebenden Fragen erforderlich. 4. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt ist festzustellen, dass die Gemeinde Recke auf absehbare Zeit finanziell nicht in der Lage sein wird, zusätzliche Kosten für den ÖPNV/SPNV tragen zu können. Dies gilt sowohl für Investitionen in erforderliche zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen wie Park&Ride-Parkplätze am vorgesehenen Haltepunkt, Sicherungsmaßnahmen an Bahnübergängen, Lärmschutzmaßnahmen usw. als auch für zukünftige laufende Unterhaltungsaufwendungen. 5. Im Hinblick auf eine Akzeptanzsteigerung einer möglichen Reaktivierung sind im weiteren Verfahren insbesondere folgende Gesichtspunkte zu prüfen: 	<p>Auf Basis des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe soll die Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn in die Landesplanungen eingebracht werden, um die Möglichkeiten einer späteren Förderung von Projekten zu schaffen.</p> <p>Bei weiteren Planungsschritten würde in den ersten Planungsphasen (Vorplanung) eine Einbindung der betroffenen Gemeinden und der niedersächsischen Beteiligten erfolgen. Parallel dazu würde auch das ergänzende ÖPNV-Konzept vom Kreis Steinfurt als ÖPNV-Aufgabenträger mit den Gemeinden und der RVM weiter ausgearbeitet werden. Bereits in diesen Planungsschritten würde eine informelle Einbindung der Bürgerinnen und Bürger erfolgen. Erst mit Abschluss der Vorplanung würde eine Entscheidung über eine Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn in den Gemeinden, im Kreis Steinfurt, im ZVM und bei der RVM als Infrastrukturbetreiber erfolgen.</p> <p>Für den Ausbau der Strecke und der Stationen ist nach Kap. 8.2 des Ent-</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Ergänzung eines neuen Absatzes in Kap. 8.2.3:</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>→ Alternative Modelle zur Taktung; → Einrichtung weiterer (Bedarfs-)Haltepunkte (in Espel/Schlickelde).</p> <p>6. Bei einer möglichen Reaktivierung erwartet die Gemeinde Recke eine Verlegung der Trassenführung im Bereich Espel/Schlickelde bzw. bei einer Beibehaltung der vorhandenen Trasse entsprechende Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Siedlungsgebietes Espel.</p>	<p>wurfs eine Förderung der Investitionskosten (gegenüber dem Infrastrukturbetreiber) Voraussetzung. Für den Betrieb ist – wie auch für andere SPNV-Strecken – eine Finanzierung aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG NRW vorgesehen, die entsprechend bemessen sein muss.</p>	<p>„Ergänzend zur vorliegenden Untersuchung soll geprüft werden, ob in Recke-Espel und Mettingen-Schlickelde weitere Stationen eingerichtet werden können und ob durch eine alternative Trassenführung in Lotte-Büren der Bereich Strothweg umfahren werden kann.</p>
<p>46. Stadt Rheine</p> <p>Die Stadt Rheine stimmt dem ersten NVP Westfalen-Lippe vom Grundsatz her zu. Aus Sicht der Stadt Rheine bestehen gegenüber dem vorgelegten Entwurf des 1. Nahverkehrsplans NWL keine Bedenken.</p> <p>Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass bei einer evtl. geplanten Inbetriebnahme des Personenverkehrs der RVM-Strecke zwischen Recke und Osnabrück die Stadt Rheine nicht an den zusätzlichen Betriebskosten beteiligt werden darf.</p>	<p>Eine Beteiligung der Städte und Gemeinden an den Betriebskosten ist nicht vorgesehen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>47. Gemeinde Westerkappeln</p> <p>Aufgrund des Ratsbeschlusses vom gestrigen Tage gibt die Gemeinde Westerkappeln zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes Westfalen-Lippe folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Dem Entwurf des Nahverkehrsplanes Westfalen-Lippe, inklusive der dort aufgeführten Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn wird nach Maßgabe der folgenden Voraussetzungen zugestimmt:</p> <p>Sollten sich im Laufe des Verfahrens Realisierungschancen für einen öffentlichen Schienenpersonennahverkehr auf der Tecklenburger Nordbahn ergeben, ist ehe breite Bürgerbeteiligung in allen Planungsphasen Voraussetzung für eine evtl. Zustimmung und das weitere Mitwirken der Gemeinde Westerkap-</p>	<p>Auf Basis des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe soll die Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn in die Landesplanungen eingebracht werden, um die Möglichkeiten einer späteren Förderung von Projekten zu schaffen.</p> <p>Bei weiteren Planungsschritten würde in den ersten Planungsphasen (Vorplanung) eine Einbindung der betroffenen Gemeinden und der niedersächsischen Beteiligten erfolgen. Parallel dazu</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>peln. Daher wird die Gemeinde Westerkappeln erst nach einer vorliegenden konkreteren Planung eine abschließende Stellungnahme zur Reaktivierung abgeben.</p> <p>Unabdingbar ist aber ein qualitativ hochwertiges Zubringersystem zum Haltepunkt Westerkappeln, da nach dem Nahverkehrsplan die Schnellbuslinie S 10 und die Linie R 11 im Abschnitt Wersen – Westerkappein entfallen sollen.</p> <p>Die Gemeinde Westerkappeln wird sich aufgrund der angespannten Finanzsituation nicht an den Kosten für die Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn beteiligen.</p> <p>Darüber hinaus erwartet die Gemeinde Westerkappeln, dass die Wiedereröffnung des Haltepunktes „Velpe“ mindestens mit demselben Nachdruck betrieben wird, wie die Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn und die notwendigen Rahmenbedingungen für die Wiedereröffnung des Haltepunktes Velpe geschaffen werden.</p>	<p>würde auch das ergänzende ÖPNV-Konzept vom Kreis Steinfurt als ÖPNV-Aufgabenträger mit den Gemeinden und der RVM weiter ausgearbeitet werden. Bereits in diesen Planungsschritten würde eine informelle Einbindung der Bürgerinnen und Bürger erfolgen. Erst mit Abschluss der Vorplanung würde eine Entscheidung über eine Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn in den Gemeinden, im Kreis Steinfurt, im ZVM und bei der RVM als Infrastrukturbetreiber erfolgen.</p> <p>Für den Ausbau der Strecke und der Stationen ist nach Kap. 8.2 des Entwurfs eine Förderung der Investitionskosten (gegenüber dem Infrastrukturbetreiber) Voraussetzung. Für den betreib ist – wie auch für andere SPNV-Strecken – eine Finanzierung aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG NRW vorgesehen, die entsprechend bemessen sein muss.</p> <p>Die Prüfung des Haltepunktes Westerkappeln-Velpe ist in Kap. 8.1.10 sowie im Handlungskonzept der Strecke 375 dargestellt.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>48. Gemeinde Wettringen</p> <p>Ich nehme Bezug auf Ihr Schreiben vom 19.10.2010, mit dem Sie mir den</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Entwurf des Nahverkehrsplanes Westfalen-Lippe mit der Bitte um Stellungnahme zugeleitet haben.</p> <p>Grundsätzlich möchte ich anmerken, dass hinsichtlich der derzeitigen Vertaktung vom Linienbus- auf den Schienenverkehr keine Verschlechterung eintreten darf. Damit sind alle Linien des ÖPNV gemeint, die in Bezug zu unserer Gemeinde stehen; in erster Linie bezieht sich dieses auf die Linie „R 80“ und somit auf die Nahverkehrszüge von den Bahnhöfen Rheine und Steinfurt aus, insbesondere in Richtung Münster. Bei diesem Punkt gehe ich davon aus, dass ohnehin jeweils eine enge Abstimmung zwischen den Beteiligten des Schienen- und des Linienbusverkehrs erfolgt.</p> <p>Anregen möchte ich in diesem Zusammenhang, ernsthaft über eine Schnellbuslinie „Neuenkirchen – Wettringen – Münster“ nachzudenken. Hier sehe ich durchaus Potential für eine gute Auslastung dieses Angebotes, wobei in der Anfangsphase zunächst eine Tour morgens und am frühen Abend für den Rückweg angeboten werden könnte. Gerade auch vor dem Hintergrund der „Chancengleichheit“ für die Kommunen und somit für unsere Bürgerinnen und Bürger halte ich es für gerechtfertigt die Einführung eines solchen Angebotes zu prüfen. Die vorhandenen drei Schnellbuslinien werden offenbar bereits erfolgreich betrieben.</p>	<p>Für die Nahverkehrsplanung im Busverkehr ist der Kreis Steinfurt Aufgabenträger.</p> <p>Die R 80 ist in Steinfurt-Burgsteinfurt mit der RB 64 verknüpft. Die Reisezeit von Wettringen nach Münster Hbf beträgt 63 Minuten. Aus Sicht des NWL ist eine Anbindung der Gemeinde Wettringen an den SPNV in Steinfurt-Burgsteinfurt sinnvoller als eine über 30 km schienenparallel verlaufende Schnellbusverbindung.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>49. Kreis Warendorf</p> <p>Der Kreissausschuss des Kreises Warendorf hat in der Sitzung am 03.12.2010 einstimmig dem Entwurf des Nahverkehrsplans SPNV Westfalen-Lippe zugestimmt.</p> <p>Der Kreis Warendorf hat die kreisangehörigen Städte und Gemeinden zum Entwurf des Nahverkehrsplans SPNV Westfalen-Lippe beteiligt.</p> <p>Die Stellungnahmen der Kommunen liegen bei. Ich bitte, die Stellungnahmen zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>50. Stadt Ahlen</p> <p>Aktivierung der WLE – Strecke zwischen Münster und Neubeckum:</p> <p>Für die beschriebenen Maßnahmen in der 1 Stufe bestehen keine Bedenken. Im Rahmen der zweiten Ausbaustufe, wenn die Schienenverkeh von Sendenhorst bis Neubeckum verlängert wird, muss in jedem Fall sichergestellt werden, dass Schüler aus Vorhelm, die einerseits nach Sendenhorst wie auch Beckum pendeln, eine Busverbindung behalten. Im Falle einer Einstellung der Linie S 30 muss eine entsprechende Alternative entwickelt werden.</p> <p>Strecke 400:</p> <p>Es werden keine Bedenken erhoben.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>51. Stadt Beckum</p> <p>Die Stadt Beckum stimmt dem Entwurf des Ersten Nahverkehrsplans NWL zu.</p> <p>Zunächst begrüßt die Stadt Beckum die geplanten Verbesserungen für die Schienenstrecke 400 Hamm – Bielefeld sowie die seit langem von der Stadt Beckum geforderten Modernisierungsmaßnahmen für den Bahnhof Neubeckum.</p> <p>Darüber hinaus fordert die Stadt im Bezug auf die Reaktivierung der WLE auf der Strecke Münster-Neubeckum, nach Realisierung der 1. Ausbaustufe (Münster-Sendenhorst) die Strecke in absehbarer Zeit auch bis nach Neubeckum zu verlängern.</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>52. Gemeinde Beelen</p> <p>Gegen den Entwurf des ersten Nahverkehrsplans Schienenpersonennahverkehr werden keine Bedenken erhoben.</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Es wird darauf hingewiesen, dass für die in Warendorf bzw. in Rheda endenden Zugverbindungen eine Regionalbusverbindung nach Beelen bzw. weiter nach Rheda zu erhalten ist und insbesondere im Schulverkehrszeitfenster sichergestellt wird, dass die Beelener Schulkinder aus den Außenbereichen diese Anschlussmöglichkeit nutzen können.</p>	<p>Für die Nahverkehrsplanung im Busverkehr ist der Kreis Warendorf Aufgabenträger.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>53. Stadt Drensteinfurt</p> <p>Seitens der Stadt Drensteinfurt werden gegen den Entwurf des SPNV-Nahverkehrsplan keine Bedenken erhoben.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>54. Stadt Ennigerloh</p> <p>Die Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs Münster – Neubeckum wird unter Berücksichtigung der finanzwirtschaftlichen Tragfähigkeit des Gesamtkonzeptes ausdrücklich begrüßt. Gleichzeitig würde hierdurch der wichtige Anschluss an die Fernzüge Hamm – Bielefeld – Hannover erreicht. Eine Reaktivierung der WLE würde auch als umweltverträgliches Massentransportmittel mit hoher Beförderungsqualität zu einer Entlastung der Hauptverbindungsstraßen und zu einer großen Bedeutung für die Entwicklung im ländlichen Raum führen.</p> <p>Des Weiteren könnte aus meiner Sicht mit der Reaktivierung der WLE für den Personenverkehr auf Dauer auch der Güterverkehr auf der Schiene (z. B. für die Raiffeisengenossenschaften in Albersloh, Sendenhorst und Enniger) gesichert und erweitert werden.</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>55. Gemeinde Everswinkel</p> <p>Den grundsätzlichen Ausführungen des im Entwurf vorliegenden ersten Nahverkehrsplanes SPNV – Westfalen-Lippe wird zugestimmt.</p> <p>Dieser ist auch Ersatz/ Fortschreibung des bisherigen SPNV – Münsterland. Bereits bei der Fortschreibung zum 2. Nahverkehrsplan SPNV – Münsterland</p>	<p>Die Aufgabe des Haltepunktes Raestrup-Everswinkel bei einer Inbetrieb-</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>hatte die Gemeinde Everswinkel im Dezember 2005 erklärt, dass die Notwendigkeit der Aufgabe des Haltepunktes Raestrup im damaligen Handlungskonzept (S. 70. 71) nicht zutreffend abgehandelt und so nicht akzeptiert werden könne. Weitergehende, vertiefende Darstellungen sind nicht erfolgt.</p> <p>Insoweit macht die Gemeinde Everswinkel auch gegen die Aussage des Entwurfes des ersten Nahverkehrsplanes SPNV – Westfalen-Lippe Bedenken geltend, dass eine Bedienung des Haltepunktes Raestrup-Everswinkel mit der Aufnahme der Bedienung an der geplanten Station Warendorf Einen – Müssingen entfallen soll. Aus der Gemeinde Everswinkel ist der geplante Haltepunkt in Höhe des Ortsteiles Müssingen gegenüber dem bestehenden Haltepunkt Raestrup-Everswinkel deutlich schlechter zu erreichen.</p>	<p>nahme des Haltepunktes Warendorf Einen-Müssingen ist bereits im 1. Nahverkehrsplan SPNV Münsterland 1997 dargestellt worden, versehen mit einem Prüfauftrag, ob die Bedienung beider Haltepunkte möglich ist. Im 2. Nahverkehrsplan SPNV Münsterland 2006 wurde dieses – nach entsprechender Prüfung im Rahmen der Planungen zum weiteren Streckenausbau – konkretisiert mit der Aussage, dass bei Bedienung der Station Warendorf Einen-Müssingen die Station Raestrup-Everswinkel nicht mehr bedient werden kann.</p> <p>Im aktuellen Entwurf des Nahverkehrsplans NWL, mit dem der 2. Nahverkehrsplan SPNV Münsterland fortgeschrieben wird, ist nunmehr die folgende Aussage enthalten: „Bei Bedienung der Station Warendorf Einen-Müssingen kann die Station Raestrup-Everswinkel nicht mehr bedient werden, da die Fahrzeiten zwischen den Kreuzungspunkten Telgte und Beelen für das Konzept im Stundentakt sowie zwischen den Kreuzungspunkten Telgte und Warendorf bei einem Konzept im Halbstundentakt nicht für eine Bedienung von beiden Stationen ausreichen.“</p> <p>Heute nutzen ca.150 Ein-/Aussteiger den Haltepunkt Raestrup. Nach Fertigstellung des Haltepunktes Müssingen wird mit ca. 400 Ein-/Aussteiger ge-</p>	

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
	<p>rechnet. Von den heutigen Fahrgästen in Raestrup-Everswinkel kommen etwa die Hälfte aus dem Bereich Einen-Müssingen. Der Kreis Warendorf als Träger des straßengebundenen ÖPNV wird im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme prüfen, wie eine Verbindung zwischen dem Haltepunkt in Raestrup und dem neuen Haltepunkt Warendorf Einen-Müssingen nach dessen Inbetriebnahme realisiert werden kann.</p>	
<p>56. Stadt Oelde</p> <p>Ich begrüße ausdrücklich die vorgesehenen Maßnahmen im Fahrplanangebot, da durch die dritte stündliche Fahrt sowie die Beibehaltung der Spätverbindungen ab Hamm sowie Schaffung einer Spätverbindung ab Münster die Anbindung der Stadt Oelde an diese Ziele erheblich verbessert wird. Positiv zur Kenntnis genommen habe ich auch die Planungen zur Verbesserung der Infrastruktur an den Bahnhöfen. Ich halte es allerdings für wünschenswert, bzgl. der einzelnen Maßnahmen auch die vorgesehenen Zeitpunkte der Umsetzung darzustellen.</p>	<p>Eine Ausweitung der Betriebsleistungen ist abhängig von den zur Verfügung stehenden Mitteln aus der ÖPNV-Pauschale.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>57. Gemeinde Ostbevern</p> <p>Die Gemeinde Ostbevern hat keine Einwände gegen den Entwurf des Ersten Nahverkehrsplanes für den SPNV NWL.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>58. Stadt Sassenberg</p> <p>Seitens der Stadt Sassenberg werden im Beteiligungsverfahren zum Entwurf des 1. Nahverkehrsplanes SPNV keine Anregungen und Bedenken vorgebracht.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>59. Stadt Sendenhorst</p> <p>1. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt stimmt dem Entwurf des Nahverkehrsplans Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Westfalen-Lippe grundsätzlich zu.</p> <p>2. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt nimmt die Ausführungen zur Reaktivierung der WLE-Strecke Münster Hbf – Neubeckum in Verbindung mit der Aufstellung des Nahverkehrsplanes SPNV-Westfalen-Lippe zur Kenntnis.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>60. Stadt Telgte</p> <p>1. Strecke 406 Münster – Warendorf – Bielefeld</p> <p>Die im Handlungskonzept für die Strecke 406 Münster – Warendorf – Bielefeld aufgeführten Ziele werden von der Stadt Telgte im Hinblick auf die übergeordneten Planungen, die Verknüpfungen, die Fahrzeuge, die Infrastruktur Strecken und die Infrastruktur Stationen begrüßt und unterstützt.</p> <p>Im Handlungsfeld Fahrplanangebot findet insbesondere die Ausweitung der Betriebszeit in der Verbindung Münster – Bielefeld, die Beibehaltung der Spätverbindungen am Wochenende bis nach 0 Uhr ab Münster und die angestrebte Verdichtung auf einen Halbstundentakt im Abschnitt Münster – Beelen die ausdrückliche Zustimmung der Stadt Telgte.</p> <p>Zur Aufgabe des Haltepunktes Raestrup-Everswinkel hat die Stadt Telgte bereits in der Vergangenheit ihre ablehnende Position deutlich gemacht, weil die Verlagerung zur neuen Station Warendorf Einen-Müssingen eine Verschlechterung der ÖPNV-Anbindung für die im Telgter Stadtteil Raestrup lebenden Menschen darstellt. Mit der Verlagerung des Haltepunktes entfällt für Raestrup eine attraktive Anbindung Richtung Warendorf – Bielefeld und Richtung Telgte – Münster. Die Stadt Telgte würde es in diesem Zusammenhang begrüßen, wenn zur Kompensation dieses Nachteils eine Anbindung des Stadt-</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Kreis Warendorf als Träger des straßengebundenen ÖPNV wird im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen prüfen, wie eine Verbindung zwischen dem Haltepunkt in Raestrup und dem neuen Haltepunkt Warendorf Einen-Müssingen nach dessen Inbetriebnahme realisiert werden kann.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>teils Raestrup an die Buslinien erfolgen könnte. Ich bitte insofern die Gremien des Zweckverbandes SPNV Münsterland darum, für diese Sachlage ein Lösungsangebot zu entwickeln.</p> <p>Im Rahmen der politischen Diskussion im Rat der Stadt Telgte ist die Frage aufgetaucht, ob auf der Strecke 406 die zurzeit im Bahnhof Telgte stattfindende Zugbegegnung zwingend in diesem Bereich verbleiben muss. Hintergrund dieser Diskussion sind die aus dem Begegnungspunkt resultierenden langen Schrankenschließzeiten an den Bahnübergängen Wolbecker Straße und Orkoten / Münstertor. Dabei wurden andererseits durchaus auch die Vorteile der Zugbegegnung im Bahnhof Telgte hervorgehoben. Dennoch bin ich für eine Auskunft über mögliche Alternativen dankbar, um den Ratsgremien darüber berichten zu können.</p> <p>2. Strecke 385a Osnabrück – Lengerich – Münster</p> <p>Die im Handlungskonzept für die Strecke 385a Münster – Osnabrück aufgeführten Ziele werden von der Stadt Telgte im Hinblick auf die die Verknüpfungen, das Fahrplanangebot, die Fahrzeuge und die Infrastruktur Stationen begrüßt und unterstützt. Insbesondere die Modernisierung der Station Westbevern mit einem barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen wird in der Bevölkerung der Stadtteile Westbevern und Vadруп sowie von Politik und Verwaltung als prioritär angesehen.</p>	<p>Zu einer Zugbegegnung im Bahnhof Telgte gibt es bei der heutigen Infrastruktur der Strecke Münster – Rheda-Wiedenbrück keine Alternative. Bei einer Beschleunigung der Strecke (wie im Entwurf vorgesehen) wäre ggfs. eine Verschiebung der Zugbegegnungen nach Warendorf möglich. Die Züge würden dann Telgte etwa zur Minute 15 nach Warendorf und 45 nach Münster durchqueren. Nachteil wäre ein Verlust des Anschlusses in Münster Hbf an den IC nach Hamburg. In den Hauptverkehrszeiten morgens und am Nachmittag würde das Angebot auf einen Halbstundentakt verdichtet werden, aus denen sich zusätzliche Zugbegegnungen in Telgte (etwa zu den Minuten 15 und 45) ergeben.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>61. Gemeinde Wadersloh</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Gegen den ersten Nahverkehrsplan SPNV Westfalen-Lippe bestehen seitens der Gemeinde Wadersloh keine Bedenken.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>62. Stadt Warendorf</p> <p>Seitens der Stadt Warendorf wird der Entwurf zum 1. Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL zustimmend zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>63. Stadt Münster</p> <p>Der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr, Wirtschaft hat in seiner Sitzung am 10.02.2011 die Stellungnahme der Stadt Münster zum 1. Nahverkehrsplan SPNV im NWL beraten und beschlossen (Anlage I). Dabei wurde die Anregung der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen mit aufgenommen (Anlage 2).</p> <p>Ich möchte Sie bitten, das hiermit abgegebene Votum der Stadt Münster bei der Schlussredaktion zu berücksichtigen und den Entwurf des 1. Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL gegebenenfalls entsprechend anzupassen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft nimmt den Ersten Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL zur Kenntnis. 2. Der Zweckverband SPNV Münsterland wird als Verbandsmitglied des NWL gebeten, auf die Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) von Münster nach Neubeckum für den Schienenpersonennahverkehr aktiv hinzuwirken. 3. Der Zweckverband SPNV Münsterland wird als Verbandsmitglied des NWL gebeten, sich für die Belange des SPNV bei den dargestellten Konflikten mit dem Fernverkehr nachhaltig einzusetzen. 4. Der Zweckverband SPNV Münsterland wird als Verbandsmitglied des 	<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>Im Handlungskonzept zur Strecke 425</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>NWL gebeten, auf eine Bedienung des neuen Haltepunktes Mecklenbeck durch die Produkte Regionalexpress und Regionalbahn auf der Kursbuchstrecke 425 Münster – Essen – Düsseldorf hinzuwirken.</p> <p>5. Der Zweckverband SPNV Münsterland wird als Verbandsmitglied des NWL gebeten, auf der Grundlage des vorliegenden Entwurfs jährlich mitzuteilen, welche Bahnhöfe und Haltepunkte in Münster barrierefrei umgestaltet wurden und welche der dort eingesetzten Verkehrsmittel barrierefrei zu nutzen sind. Dazu wird angeregt, dass im Fahrplan für die jeweilige Zugverbindung das Rollstuhlfahrersymbol eingesetzt wird (ähnlich wie im aktuellen Fahrplan der Stadtwerke Münster).</p> <p>6. Der Zweckverband SPNV Münsterland wird als Verbandsmitglied des NWL gebeten, auf Seite 86 des Entwurfs des Nahverkehrsplan im Abs. 3 den folgenden Satz anzufügen: "Dies gilt nicht für einen barrierefreien Zugang zum Fahrzeug".</p>	<p>ist enthalten, dass eine Bedienung der Station Münster-Mecklenbeck durch Züge auf der Strecke Münster – Essen Zielvorstellung des NWL bleibt. Nach den Planungen der Stadt Münster und der DB AG ist der Bau der Station Münster-Mecklenbeck unter den gegebenen Rahmenbedingungen nur an der Strecke 408 Münster – Coesfeld vorgesehen</p> <p>Eine entsprechende Information seitens des ZVM kann unabhängig vom Nahverkehrsplan NWL erfolgen.</p> <p>Die Darstellung barrierefreier Stationen im Fahrplan kann nur erfolgen, wenn alle eingesetzten Fahrzeuge auf einer Strecke barrierefrei sind bzw. eine Darstellung von barrierefreien Verbindungen kann nur erfolgen, wenn alle Stationen auf einer Fahrt barrierefrei sind. Die Möglichkeiten einer entsprechenden Darstellung sollen geprüft werden.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Ergänzung zu Abs. 3 auf Seite 86: „Für Wettbewerbsverfahren erfolgt keine zwingende Vorgabe zum Einsatz von Neufahrzeugen. Der Einsatz von Gebrauchtfahrzeuge ist möglich, wenn die formulierten Anforderungen erfüllt werden. Dazu ist in der Regel ein Re-Design (insbesondere im Fahrgastraum) erforderlich. Fenster, Fußbö-</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
		<p>den, Wand- und Deckenverkleidung und Ausstattungsgegenstände sollen frei von Beschädigungen, Gebrauchsspuren und Verschmutzungen sein. Toiletten-einrichtungen sollen je nach Zustand spätestens bei der nächsten Hauptuntersuchung erneuert werden und dann dem Zustand von Neubaufahrzeugen voll umfänglich entsprechen. In begründeten Einzelfällen kann mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit von einzelnen Anforderungen abgewichen werden. Dies gilt nicht für einen barrierefreien Zugang zum Fahrzeug."</p>
<p>64. VVOWL</p> <p>Allgemeine Forderung</p> <p>Der Nahverkehrsplan enthält in den relevanten Kapiteln, insbesondere in</p> <p>Teil A: Ziele und Anforderungen Kap. 4: Zielvorgaben für das SPNV Fahrplanangebot, Kap. 6: Anforderung an die Streckeninfrastruktur Kap. 8: Erweiterung der Infrastruktur Teil B: Streckenspezifische Handlungskonzepte</p> <p>keine Priorisierung der (vielen) dort aufgeführten Maßnahmen. Diese hat jedoch zu erfolgen, ohne eine entsprechende Priorisierung ist die Umsetzung der Zielvorgaben und einheitliches Handeln gegenüber Dritten (DB-Infrastrukturgesellschaften, Land als Fördergeber etc.) kaum möglich. Außerdem müssen einheitliche Grundstandards eingebaut werden.</p>	<p>Zu Zielvorgaben für das SPNV-Fahrplanangebot (Kap. 4 und Teil B):</p> <p>Bei der Aufstellung der Zielvorgaben für das SPNV-Fahrplanangebot wurde eine vergleichende Betrachtung anhand der Reisendenzahlen durchgeführt. Die daraus abgeleiteten Ausweitungen entsprechen damit einem einheitlichen Zielstandard. Ein einheitlicher Grundstandard besteht heute bereits NRW-weit in der Mindestbedienung des ITF NRW (Stundentakt Mo-Fr 6-20 Uhr, Sa 7-16 Uhr, Zweistundentakt Sa 16-20 Uhr, So 8-20 Uhr). Die in der Weiterentwicklung des ITF NRW enthaltene Ausweitung des Stundentaktes auf das Wochenende ist in Kap. 4.3 eingegan-</p>	<p>Anpassung des 1. Absatzes in Kap. 4.3: „Neben den Verbindungen ist für die Fahrgäste, vor allem die Pendler, die Bedienungshäufigkeit bzw. die Taktfolge entscheidend für die Verkehrsmittelwahl. Mit der Einführung des Integralen Taktfahrplans (ITF NRW) im Jahr 1998 wurde landesweit der Stundentakt Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr und Samstag von 7 bis 16 Uhr sowie der Zweistundentakt Samstag von 16 bis 20 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 10 bis 20 Uhr als Mindestangebot festgelegt. Dieses Mindestangebot wird für den NWL als Grundstandard festge-</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
	<p>gen. Die bei der Weiterentwicklung des ITF NRW darüber über 20 Uhr hinaus definierten Mindestbedienfenster sind in die Anforderungen zu Bedienungszeiten (Kap. 4.4) eingegangen. Damit stellen die in Kap. 4.3 dargestellten Ausweitungen zur Erreichung des Stundentaktes und die in Kap. 4.4 dargestellten Ausweitungen einen neuen einheitlichen Grundstandard dar.</p> <p>Um die in den Kap. 4.3 und 4.4 dargestellten Angebotsanforderungen zu strukturieren, sollen die die Fahrplanmaßnahmen in Gruppen (Betriebszeitausweitung, Herstellung Stundentakt, HVZ-Verdichtung, Verdichtung auf Halbstundentakt, neue dritte stündliche Verbindung) zusammengefasst und mit dem jeweiligen Leistungsvolumen dargestellt werden</p> <p>Eine Priorisierung der Maßnahmen zum SPNV-Fahrplanangebot ist mit Blick auf die Umsetzung und Finanzierung nicht praktikabel. Die Umsetzung und Finanzierung ist abhängig von den jeweils bestehenden vertraglichen Rahmenbedingungen (Verkehrsvertrag EVU), den infrastrukturellen Möglichkeiten und nicht zuletzt der Finanzierung aus den Teilraumkonten der betroffenen Mitgliedsverbände.</p>	<p>legt. Aufgrund der Weiterentwicklung des ITF nach der ursprünglichen Festlegung dieses Grundstandards im Jahr 1998 haben sich das SPNV-Angebot, die Akzeptanz und die Nachfrage im SPNV deutlich verändert. Auf vielen Strecken besteht daher aufgrund der verkehrlichen Anforderungen ein dichteres Angebot durch eine Taktverdichtung oder mehrere Linien. Ausgerichtet an den Nachfragezahlen werden im Folgenden die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit zur Erreichung eines Zielstandards im NWL dargestellt.“</p> <p>Anpassung des 1. Absatzes in Kap. 4.4: „Mit der Einführung des Integralen Taktfahrplans (ITF NRW) im Jahr 1998 wurde landesweit erstmalig eine Mindestbedienungszeit für jede Strecke bis 20 Uhr umgesetzt. Die bestehende Mindestbedienungszeit des ITF NRW wird für den NWL als Grundstandard festgelegt. Aufgrund der Weiterentwicklung des ITF nach der ursprünglichen Festlegung dieses Grundstandards im Jahr 1998 haben sich das SPNV-Angebot, die Akzeptanz und die Nachfrage im SPNV deutlich verändert. Auf vielen Strecken bestehen aufgrund der verkehrlichen Anforderungen teilweise deutlich längere Bedienungszeiten. Ausgerichtet an den Nachfragezahlen werden im Folgenden die Anforderun-</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
		<p>gen an die Betriebszeiten zur Erreichung eines Zielstandards im NWL dargestellt.“</p> <p>Einfügen eines neuen Kapitels 4.5 „Leistungsvolumen der Fahrplananforderungen“: „Aus den sich aus den Kapiteln 4.3 und 4.4 ergebenden Anforderungen an das Fahrplanangebot ergibt sich folgendes Leistungsvolumen:</p> <p>Ausweitung der Betriebszeiten 0,46 Mio. Zug-km</p> <p>Ausweitungen zum Stundentakt 0,77 Mio. Zug-km</p> <p>Verdichtungen auf einen Halbstundentakt in der HVZ 0,45 Mio. Zug-km</p> <p>Ausweitungen zum Halbstundentakt 0,43 Mio. Zug-km</p> <p>Ausweitungen mit dritten stündlichen Leistungen 1,13 Mio. Zug-km</p> <p>Die Ausweitungen zum Halbstundentakt berücksichtigen nicht den Halbstundentakt Münster – Lünen (- Dortmund) mit 0,32 Mio. Zug-km, da hier eine zusätzliche stündliche Leistung über den RRX vorgesehen ist. Nicht berücksichtigt ist hier ein Halbstundentakt Münster – Lünen (- Dortmund) mit 0,32 Mio. Zug-km, da hier eine zusätzliche stündliche Leistung über den RRX vorgesehen ist.</p> <p>Darüber hinaus umfasst eine Rücknah-</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
	<p>Zu Anforderungen an die Streckeninfrastruktur Kap. 6 und Teil B:</p> <p>Zwischen den Aufgabenträgern in NRW, DB Netz und DB Station&Service ist mit Unterstützung des KC ITF eine Liste vorrangig umzusetzender Infrastrukturmaßnahmen erstellt worden. Die darin enthaltenen Maßnahmen des NVP-Entwurfs sollen neben den bereits begonnenen Maßnahmen und Maßnahmen, deren Finanzierung gesichert ist, in einem zusammenfassenden Kap. 6.6 als kurzfristige Maßnahmen neben mittelfristigen und langfristigen Maßnahmen dargestellt werden.</p>	<p>me der in den letzten Jahren aufgrund sinkender Regionalisierungsmittel im NWL gekürzten Leistungen ein Volumen von 0,26 Mio. Zug-km.</p> <p>Aus der Umsetzung des Rheinland-Pfalz-Taktes im Bereich Siegen ergibt sich ein zusätzliches Leistungsvolumen von 0,23 Mio. Zug-km.“</p> <p>Einfügen eines neuen Kapitels 6.6 „Umsetzung der Ausbaumaßnahmen“:</p> <p>„Die in den Kapiteln 6.3, 6.4 und 6.5 dargestellten Ausbaumaßnahmen werden in Tabelle 4 und Karte 20 zusammenfassend dargestellt.</p> <p>Die Projekte Ausbau Siegen – Landesgrenze (– Dillenburg) [Kap. 6.3.2], Ausbau Münster – Coesfeld [Kap. 6.4.1], Ausbau Bielefeld – Paderborn [Kap. 6.4.2] sowie der Ausbau im Bf Rheine mit Blockteilung zwischen Rheine und Rheine-Mesum [6.3.6] sind im Infrastrukturfinanzierungsplan NRW (Teil A) enthalten. Der Ausbau Münster – Gronau [Kap. 6.4.3] ist in Teil B des Infrastrukturfinanzierungsplans enthalten. Diese Maßnahmen sind teilweise bereits begonnen worden.</p> <p>Neben den Maßnahmen des Infrastruk-</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
	<p>Zu Erweiterung der Infrastruktur (Kap. 8):</p> <p>Die Einrichtung neuer Stationen (Kap. 8.1) ist abhängig vom jeweiligen Planungsstand, der Mitfinanzierung von Planungskosten und ggfs. Eigenanteilen der Baukosten durch Dritte (z.B. Kommunen) sowie ggfs. betrieblichen und infrastrukturellen Abhängigkeiten. Eine vorab festgelegte Maßnahmenreihung ist daher nicht sinnvoll.</p> <p>Die Entscheidung über eine Umsetzung</p>	<p>turfinanzierungsplans (Teil A und B), weiteren bereits begonnenen Maßnahmen und Maßnahmen, deren Finanzierung gesichert ist, wurden weitere Maßnahmen zur Beseitigung infrastruktureller Engpässe im landesweiten SPNV-Beirat (Aufgabenträger in NRW, EVU, Interessenverbände) als kurzfristige Maßnahmen eingestuft und abgestimmt. Diese sind in Karte 20 dargestellt.</p> <p>Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan und die weiteren in den Kapiteln 6.3, 6.4 und 6.5 dargestellten Ausbaumaßnahmen werden als mittel- und langfristige Maßnahmen eingestuft.“</p> <p>Zu Karte 20 und Tabelle 4 siehe Anlage 2.</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Teil A Ziele und Anforderungen</p> <p>Kapitel 3: Anforderungen an den überregionalen SPNV</p> <p><u>In Kap. 3.1.3, Abs. 3 ist folgende textliche Ergänzung vorzunehmen:</u></p> <p>„Darüber hinaus plant die EU Güterverkehrskorridore mit Vorrang für den Güterverkehr. Auch hier sind negative Auswirkungen auf die Fahrpläne des Nahverkehrs zu erwarten. Für eine zu erwartende Erhöhung der Lärmemissionen ist entsprechender Schallschutz vorzusehen.“</p> <p><u>In Kap. 3.4.2, Abs. 1 ist der folgende Zusatz aufzunehmen:</u></p> <p>„Für den Geschäftsreiseverkehr ist in den Spätstunden eine umsteigefreie Verbindung nach Ostwestfalen-Lippe bis 22:00 Uhr sicherzustellen.“</p> <p>Kapitel 4: Zielvorgaben an das SPNV-Fahrplanangebot</p> <p><u>In Kap. 4.5, Karte 15 sind folgende Ergänzungen vorzunehmen:</u></p> <p>Die Knotenpunkte Hannover und Kassel sind größer und als Verknüpfung im SPNV und zum vertakteten Fernverkehr darzustellen.</p>	<p>einer neuen Station erfolgt mit der Sicherstellung der Finanzierung über § 13 ÖPNVG NRW nach vorangegangener im NWL beschlossener Meldung für entsprechende Programme oder über § 12 ÖPNVG NRW mit Beschlussfassung des NWL über das jährliche Förderprogramm.</p> <p>Zu Reaktivierungstrecken siehe unten (Anmerkungen/Änderungen zu Kap. 8.2.)</p> <p>Im streckenspezifischen Handlungskonzept wird eine Ergänzung aufgenommen.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p>	<p>Die Änderung wird übernommen.</p> <p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 400, Fahrplanangebot: „Herstellen einer umsteigefreie Verbindung ab Düsseldorf Flughafen nach Ostwestfalen-Lippe bis 22:00 Uhr (Abfahrt Düsseldorf Flughafen)</p> <p>Karte 15 wird entsprechend angepasst.</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p><u>In Kap. 4.6, Absatz Korridor Ruhrgebiet – Hamm – Paderborn – Kassel, ist folgende Ergänzung vorzunehmen:</u></p> <p>Bei künftigen angebotstechnischen Untersuchungen ist eine Integration der Verkehre aus Bielefeld zu berücksichtigen bzw. perspektivisch neu aufzubauen.</p> <p><u>In Kap. 4.7, Abs. 3 ist folgende Textpassage einzuarbeiten:</u></p> <p>„Für die Sicherung der Anschlüsse vom SPNV an den ÖPNV sind in den genannten Verknüpfungspunkten Anschlussgarantien zu gewähren. Dafür sind geeignete Kommunikationsstrukturen zwischen SPNV und ÖPNV einzurichten.“</p>	<p>Der Absatz wird neu formuliert.</p> <p>Der Hinweis auf die Kommunikationsstrukturen wird aufgenommen. Anschlussgarantien fallen in den Aufgabenbereich der Tarifgemeinschaften und sind nicht Bestandteil eines Nahverkehrsplans</p>	<p>Anpassung in Kap. 4.6.; Korridor Ruhrgebiet – Hamm – Paderborn – Kassel (MDV): „Für das Zielkonzept RRX [Kap3.2.3] und eine schrittweise Umsetzung im Rahmen der Wettbewerbsverfahren ab 2016 ist die Einrichtung eines schnellen RE aus Düsseldorf mit allen Anschlüssen, insb. in Warburg und Kassel-Wilhelmshöhe, nach Kassel zu untersuchen. Dabei ist auch eine Integration der Verbindung Bielefeld – Kassel zu berücksichtigen bzw. perspektivisch neu aufzubauen.“</p> <p>Anpassung Kap. 4.7, 3. Absatz: „Zur Verbesserung der Anschlusssicherheit zwischen Bus und Bahn ist eine planerische Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen erforderlich. Dafür sind geeignete Kommunikationsstrukturen zwischen SPNV und ÖPNV einzurichten. Zur Anschlusssicherung im laufenden Betrieb sind neben der Festlegung von relevanten Verknüpfungskorridoren bzw. -linien entsprechende Wartezeitregelungen aufzustellen. Damit die Pünktlichkeit bzw. der Umfang etwaiger Zugverspätungen vor Ort auch bekannt ist, können technische</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p><u>In Kap. 4.7 (Karte 16 / Karte 16a) sind folgende Ergänzungen vorzunehmen:</u></p> <p>Petershagen-Lahde ist als Verknüpfungspunkt Bahn und Bus (Karte 16) sowie als Verknüpfungspunkt mit dem SPNV (Karte 16a) mit roter Verbindungslinie zu schienenfernen Bereichen in nördlicher Richtung aufzunehmen.</p> <p><u>In Kap. 4.9.1, Abs. 2 ist die Formulierung zu ersetzen:</u></p> <p>„Darüber hinaus wird angestrebt, [...]“ mit „Darüber hinaus ist sicherzustellen, [...]“ zu ersetzen.</p> <p>Kapitel 5: Anforderungen an die SPNV-Fahrzeuge</p> <p><u>In Kap. 5.5, Abs. 10 ist die Beschreibung der Fahrradsicherung in den Mehr-</u></p>	<p>In Karte 16 a werden nur die Anbindungen von schienenfernen Bereichen im NWL dargestellt.</p> <p>Im Zusammenhang mit der allgemeinen Forderung einheitlicher Grundstandards wird die Formulierung in Kap. 4.9.1 ergänzt und die festgelegte Mindestservicequote von 25 % auf allen Linien und die angestrebte Zugbegleitung ab 19 Uhr bis zum Betriebsschluss als Grundstandard festgelegt.</p> <p>Die bestehende Formulierung „Darüber hinaus wird angestrebt, dass nach 19 Uhr bis zum Betriebsschluss alle Züge begleitet werden.“ entspricht den im NWL bereits beschlossenen Zielkorridoren für Qualitätsparameter in Vergabeverfahren. Ggfs. kann eine durchgängige Begleitung nach 19 Uhr aufgrund von Sprungkosten nur mit hohem Kostenaufwand erreicht werden. Daher erfolgt eine einzelfallabhängige Anforderung unter Berücksichtigung regionaler Bedürfnisse.</p>	<p>Systeme (ortsfeste Monitore, Anzeigergeräte oder per mobilen Terminals im Bus) mit Ist-Informationen sinnvoll sein.“</p> <p>Die Karte 16 wird entsprechend angepasst.</p> <p>Ergänzung des 2. Absatzes in Kap. 4.9.1 Zugbegleitung: „Aus diesem Grund wird für den Bereich des NWL eine Mindestservicequote von 25% auf allen Linien festgelegt. Darüber hinaus wird angestrebt, dass nach 19 Uhr bis zum Betriebsschluss alle Züge begleitet werden. Die Servicequote von 25 % und die Zugbegleitung nach 19 Uhr wird als Grundstandard im NWL festgelegt. “</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p><u>zweckabteilen wie folgt zu definieren:</u> „Fahrräder müssen im Zug mittels Gurten und Ösen gesichert werden können.“</p> <p><u>In Kap. 5.5., Abs. 16 sind die Vorgaben zu den Fahrkartenautomaten im Zug wie folgt zu konkretisieren:</u> „Die Automaten müssen über das gesamte Angebot an Nahverkehrstickets (Verbund- und Nicht-Verbund-Tickets) einschließlich der möglichen Rabattierungen verfügen.“</p> <p>Kapitel 6: Anforderungen an die Streckeninfrastruktur</p> <p><u>In Kap. 6, Abs. 1 ist hinsichtlich der Streckeninfrastruktur folgender Satz zu ergänzen:</u> „Es dürfen keine kapazitätsreduzierenden Maßnahmen durchgeführt werden.“</p> <p><u>In Kap. 6.4.9 sind sowohl textlich als auch in der nachfolgenden Tabelle 4 folgende Ausbaumaßnahmen im Regionalnetz zu ergänzen:</u> „An den Bahnhöfen Lübbecke und Espelkamp sind die Bahnsteige der Kreuzungsgleise wieder zugänglich zu machen.“</p> <p>Kapitel 7: Vorgaben für die Stationsinfrastruktur</p> <p><u>In Kap. 7.3, Abs. 6 ist eine der Anforderungen an die Stationen genauer zu formulieren:</u> „[...] mindestens eine über größere Entfernung gut sichtbare <u>analoge</u> Uhr.“</p> <p><u>Darüber hinaus ist eine weitere Anforderung zu formulieren:</u> „[...] Notrufsäule/-taste, sofern kein DB-Pluspunkt vorhanden ist aus Sicherheitsgründen begrüßenswert.“</p>	<p>Die Änderung wird mit der Konkretisierung übernommen, dass die für die jeweiligen Netze relevanten Tarife angeboten werden müssen, nicht z.B. für Verkehre außerhalb des Netzes.</p> <p>Da es sich um Maßnahmen an Stationen handelt, erfolgt eine Berücksichtigung im streckenspezifischen Handlungskonzept</p>	<p>Die Änderung wird übernommen.</p> <p>Änderung Abs. 16 in Kap. 5.5: „Bei einem Vertrieb über Automaten im Zug müssen Fahrkartenautomaten mit dem gesamten Fahrkartenangebot (auch Rabattierungen) der für die jeweiligen Netze relevanten Tarife (Verbund- und Nichtverbundtickets) und entsprechenden Tarifinformationen vorgesehen werden.“</p> <p>Die Änderung wird übernommen.</p> <p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 386 unter Infrastruktur Stationen: „An den Bahnhöfen Lübbecke und Espelkamp soll geprüft werden, unter welchen Voraussetzungen die Bahnsteige der Kreuzungsgleise wieder zugänglich gemacht werden können.</p> <p>Die Änderung wird übernommen.</p> <p>Die Änderung wird übernommen.</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Kapitel 8: Erweiterung der Infrastruktur</p> <p><u>Kap. 8.2, Abs. 3 ist wie folgt zu ersetzen und zu ergänzen:</u> „Für Reaktivierungsvorhaben ist ein Verfahren der Standardisierten Bewertung als Voraussetzung für eine Förderung der Investitionskosten nach § 13 und nach § 12 ÖPNVG NRW durchzuführen. Für einige Maßnahmen ist im Rahmen einer solchen Bewertung ein Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) bereits ermittelt worden. Ist dieser Indikator größer oder gleich eins, ist ein volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen. Derartige Projekte kommen grundsätzlich für eine Förderung in Betracht.</p> <p>Entsprechend der Höhe des NKI sind die Reaktivierungsvorhaben zu priorisieren. Als weiterer Faktor für eine Priorisierung ist die kommunale, verbindliche und langfristige Mitfinanzierungsbereitschaft an den Betriebskosten mit einzu beziehen.“</p>	<p>Mit dem NKI wird der volkswirtschaftliche Nutzen der Investition beurteilt. Für den Aufgabenträger und Besteller der Leistungen ist jedoch vielmehr der verkehrliche Nutzen (zu erwartende Reisendenzahlen) in Zusammenhang mit dem Aufwand an SPNV-Betriebsleistungen (Zugkilometervolumen) relevant. In einer solchen Betrachtung weisen die Reaktivierungen der Strecken Osnabrück – Recke (Kap. 8.2.3), Harsewinkel – Gütersloh – Verl (Kap. 8.2.5) und Münster – Sendenhorst (Kap. 8.2.6) einen besonders hohen verkehrlichen Nutzen mit einer guten Auslastung des vorgesehenen SPNV-Angebotes auf.</p> <p>Im NVP wird ein Kapitel 8.10 ergänzt, in dem die Reaktivierungsprojekte zusammenfassend als begonnene, indisponible, vordringliche und weitere mittelfristige Projekte dargestellt wer-</p>	<p>Der erste Absatz wird übernommen.</p> <p>Einfügen eines neuen Kapitels 8.10 „Einstufung der Reaktivierungsmaßnahmen : „Die Reaktivierungsmaßnahmen Brilon Wald – Brilon Stadt und Marienheide – Meinerzhagen sind bereits in der planerischen Umsetzung für eine Betriebsaufnahme im Dezember 2011 bzw. Dezember 2013. Der Abschnitt Meinerzhagen - Brügge ist als 2. Stufe der Reaktivierung der Gesamtstrecke Gummersbach – Brügge eine indisponible Maßnahme im Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans (Teil Schiene).</p> <p>Von den weiteren Reaktivierungsmaßnahmen im NWL weisen die Strecken Harsewinkel – Gütersloh – Verl, Münster – Sendenhorst und Osnabrück – Recke einen besonders hohen verkehrlichen Nutzen mit einer guten Auslastung des vorgesehenen SPNV-Angebotes auf. Diese Projekte sollen</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Kap. 8.2.5, S. 135, Abs. 2, ist wie folgt zu ersetzen: „Eine kommunale Beteiligung an den jährlichen Betriebskosten wurde durch die Kommunen zugesichert.“</p> <p>Kapitel 9: Tarif und Vertrieb</p> <p>In Kap. 9.6 ist hinsichtlich der Vertriebswege folgender Zusatz zu ergänzen: „Der Fahrkartenkauf ist den Fahrgästen einheitlich in allen Nahverkehrszügen zu ermöglichen.“</p>	<p>den.</p> <p>Die Finanzierung der Reaktivierungsprojekte wird im Einzelfall geklärt. Daher wird der Satz zur kommunalen Beteiligung gestrichen.</p> <p>Einen generellen Fahrkartenverkauf in allen Zügen zu ermöglichen ist nicht umsetzbar. Im letzten Absatz auf S. 159 ist dargestellt, dass der NWL grundsätzlich auch zukünftig einen Ticketverkauf durch Automaten im Zug priorisieren wird. In langlaufenden Linien in NRW oder nach Niedersachsen können jedoch Automaten im Zug (AiZ) nicht ohne Zustimmung der benachbarten Aufgabenträger umgesetzt werden. Diese lehnen Automaten im Zug ab.</p>	<p>vordringlich in die weiteren Ausbauplanungen und Investitionsplanungen in NRW eingebracht werden.</p> <p>Die Strecken Lemgo-Lüttfeld – Bartrup und Paderborn – Büren sollen als mittelfristig angestrebte Reaktivierungsmaßnahmen in die weiteren Ausbauplanungen und Investitionsplanungen in NRW eingebracht werden, ebenso die Strecke Neheim-Hüsten – Sundern, wenn die Untersuchung für diese Strecke einen Kosten-Nutzen-Indikator größer 1 ergibt.</p> <p>In Kap. 8.2.5, S. 135, Abs. 2, wird der letzte Satz gestrichen.</p> <p>Keine Änderung.</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p><u>In Kap. 9.6, S. 160, ist nach letztem Absatz folgende Ergänzung vorzunehmen:</u> „Im Laufe des Jahres 2011 soll mit der Ausarbeitung der Vertriebskonzeption für den NWL begonnen werden. Ergebnisse dieser Ausarbeitung sollen nach Möglichkeit künftig in den Verkehrsverträgen Berücksichtigung finden und zu einer Harmonisierung führen. Die Ergebnisse sind im NVP bzw. in seiner Fortschreibung zu berücksichtigen.“</p> <p>Kapitel 10: Fahrgastinformation</p> <p><u>In Kap. 10.1, Abs. 1 ist der folgende Satz zu übernehmen:</u> „Dies gilt nicht nur hinsichtlich der Fahrplaninformation zum Soll-Fahrplan über bisher übliche Printmedien, sondern auch hinsichtlich einer <u>unternehmensübergreifenden</u> Online-Beauskunftung vor dem Hintergrund der jeweils aktuellen Betriebssituation in den jeweiligen Zügen.“</p> <p>Teil B Streckenspezifische Handlungskonzepte</p> <p><u>KBS 124 Minden – Nienburg:</u> Streckenbeschreibung wie folgt berichtigen: VzG Nr. 1741 Minden – Leese-Stolzenau, eingleisig, elektrifiziert, Vmax 80 km/h</p> <p><u>KBS 370 Bielefeld – Herford – Minden – Hannover, S. 180, Infrastruktur Stationen soll ergänzt werden:</u> „Modernisierung der Station Brake (b Bielefeld) mit Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung eines barrierefreien Bahnsteigzugangs“</p> <p><u>KBS 385b Osnabrück – Bremen:</u> Streckenbeschreibung wie folgt berichtigen: VzG Nr. 2200 Osnabrück – Bremen, zweigleisig, elektrifiziert, Vmax 140 km/h</p> <p><u>KBS 386 Bielefeld – Herford- Bünde – Rahden:</u> Wiederherrichtung der Bahnsteige der Kreuzungsgleise an den Bahnhöfen Lübbecke und Espelkamp</p>		<p>Die Änderung wird übernommen.</p> <p>Die Änderung wird übernommen.</p> <p>Die Ergänzung wird übernommen.</p> <p>Die Änderung wird übernommen.</p> <p>Die Streckenbeschreibung zur Strecke 385b wird insgesamt überprüft und korrigiert.</p> <p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 386 unter Infrastruktur Statio-</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p><u>KBS 400 Hamm – Gütersloh – Bielefeld, S. 203, Streckenverlaufsband soll wie folgt geändert werden:</u> An der Station Isselhorst-Avenwedde soll folgender Verweis als Fußnote eingeführt werden: „* kein Regelhalt der RB 67“</p> <p><u>KBS 405 Paderborn – Detmold – Lage – Herford, S. 219, Fahrplanangebot soll ergänzt werden:</u> „Ausweitung der Betriebszeiten ab Paderborn Hbf <u>um eine Fahrt</u> nach 22.00 Uhr „Bei weiteren Angebotsreduktionen auf der Linie RE 82 zwischen Detmold und Altenbeken (wegbrechender Fernverkehr auf der Mitte-Deutschland-Verbindung) ist ein Angebot zumindest bis/ab Horn- Bad Meinberg anzustreben. Hierfür notwendige infrastrukturelle Maßnahmen an der Strecke sind zu prüfen und umzusetzen.“</p> <p><u>KBS 402 Bielefeld – Halle (Westf.) – Osnabrück ist folgendes zu ergänzen:</u> Fahrplanangebot „Bei entsprechender Entwicklung der Nachfrage ist perspektivisch ein Halb-Stunden-Takt bis nach Dissen-Bad Rothenfelde begrüßenswert.“</p>	<p>Eine Ausweitung des Halb-Stunden-Taktes bis Dissen-Bad Rothenfelde ist infrastrukturell nicht umsetzbar. Ein Halb-Stundentakt bis Osnabrück Hbf ist fahrbar, jedoch abhängig von der Mitfinanzierungsbereitschaft der LNVG als benachbarter Aufgabenträger.</p>	<p>nen: „An den Bahnhöfen Lübbecke und Espelkamp soll geprüft werden, unter welchen Voraussetzungen die Bahnsteige der Kreuzungsgleise wieder zugänglich gemacht werden können.</p> <p>Die Ergänzung wird übernommen.</p> <p>Die Ergänzung wird übernommen.</p> <p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 402, Fahrplanangebot: „Bei entsprechender Entwicklung der Nachfrage ist perspektivisch ein Halb-Stunden-Takt bis Osnabrück Hbf begrüßenswert.“</p>
<p>65. Stadt Bielefeld</p> <p>Seite 178: Bahnstrecke Bielefeld – Herford – Minden – Hannover</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Die Stadt Bielefeld setzt sich für die barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Brake ein. Es sollte deshalb geprüft und Möglichkeiten aufgezeigt werden, den Zugang zum Bahnsteig über Rampen und/oder einen Aufzug zu ermöglichen. Im Sinne einer barrierefreien Zuwegung und Nutzung ist außerdem die Ausstattung mit optischen und taktilen Leitelementen und einer optischen Anzeige notwendig.</p> <p>Seite 186: Bahnstrecke Osnabrück – Bünde – Bielefeld / Minden – Hannover</p> <p>Aufgrund der Bedeutung des Bahnhofs Brake für die Erschließung des Ortsteils und der Verknüpfungen mit den lokalen Buslinien sollte bei zukünftigen Fahrplananpassungen eine Bedienung mit drei Fahrten pro Stunde angestrebt werden. Um eine möglichst optimale Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem Busverkehr zu ermöglichen, sollte soweit möglich ein 30- bzw. 20-Minuten-Takt eingerichtet werden.</p> <p>Zur Optimierung der Anschlusssicherung zwischen dem SPNV und dem lokalen Busnetz sowie zur Verbesserung der Fahrgastinformation sollte die Einrichtung von Fahrgastinformationssystemen an den Bahnhöfen und Haltepunkten angestrebt werden.</p>	<p>Die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige und der niveaugleiche Einstieg ist nach Kap. 7.1 ein generelles Ziel des Nahverkehrsplans NWL.</p> <p>Neben den RB-Linien 61 und 71 verkehren RE 6, RE 70 und RE 78 auf dem Streckenabschnitt. Die RE-Linien haben die Funktion eines schnellen Regionalverkehrs und bedienen nicht alle Stationen. Eine Verteilung auf einen 30-Minutentakt ist aufgrund der starken Streckenbelegung und der Einbindung in das Fahrplansystem mit Abhängigkeiten an anderen Stellen nicht umsetzbar.</p> <p>Anpassung im Zusammenhang mit Stellungnahme VVOWL</p>	<p>Ergänzung des Handlungskonzeptes zur Strecke 370 unter Infrastruktur Stationen: „Modernisierung der Station Brake (b Bielefeld) mit Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung eines barrierefreien Bahnsteigzugangs“.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Anpassung Kap. 4.7, 3. Absatz: „Zur Verbesserung der Anschlusssicherheit zwischen Bus und Bahn ist eine planerische Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen erforderlich. Dafür sind geeignete Kommunikationsstrukturen zwischen SPNV und ÖPNV einzurichten. Zur Anschlusssicherung im laufenden Betrieb sind neben der Festlegung von relevanten Verknüpfungskorridoren bzw. -linien entsprechende Wartezeitregelungen aufzustellen.“</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Ergänzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beim Ausbau des Verkehrs auf Güterverkehrsstrecken müssen Lärm-schutzmaßnahmen vorgesehen werden. • Eine direkte Verbindung Bielefeld – Kassel sollte mittelfristig als Ziel aufgenommen werden. 	<p>Anpassung im Zusammenhang mit Stellungnahme VVOWL</p> <p>Ergänzung im Zusammenhang mit Stellungnahme VVOWL</p>	<p>len. Damit die Pünktlichkeit bzw. der Umfang etwaiger Zugverspätungen vor Ort auch bekannt ist, können technische Systeme (ortsfeste Monitore, Anzeigergeräte oder per mobilen Terminals im Bus) mit Ist-Informationen sinnvoll sein.“</p> <p>Anpassung Kap. 3.1.3, Abs. 3: „Darüber hinaus plant die EU Güterverkehrskorridore mit Vorrang für den Güterverkehr. Auch hier sind negative Auswirkungen auf die Fahrpläne des Nahverkehrs zu erwarten. Für eine zu erwartende Erhöhung der Lärmemissionen ist entsprechender Schallschutz vorzusehen.“</p> <p>Anpassung in Kap. 4.6.; Korridor Ruhrgebiet – Hamm – Paderborn – Kassel (MDV): „Für das Zielkonzept RRX [Kap3.2.3] und eine schrittweise Umsetzung im Rahmen der Wettbewerbsverfahren ab 2016 ist die Einrichtung eines schnellen RE aus Düsseldorf mit allen Anschlüssen, insb. in Warburg und Kassel-Wilhelmshöhe, nach Kassel zu untersuchen. Dabei ist auch eine Integration der Verbindung Bielefeld – Kassel zu berücksichtigen bzw. perspektivisch neu aufzubauen.“</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>66. Kreis Gütersloh</p> <p>In Kapitel 6.4.2 "Ausbau Bielefeld – Paderborn" begrüßt der Kreis Gütersloh ausdrücklich die getroffenen Aussagen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke und zur Umsetzung eines Halbstundentaktes zwischen den ostwestfälischen Oberzentren Bielefeld und Paderborn und dringt nachdrücklich auf eine verzögerungsfreie Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen.</p> <p>Gleiches gilt für die unter Kapitel 6.4.4 "Ausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück" genannten und den Kreis Gütersloh betreffenden Maßnahmen. Auf der Strecke des Haller Willem gibt es zwischen Bielefeld und Halle (Westf.) in Schwerpunktzeiten (montags bis freitags jeweils morgens und nachmittags) einen Halbstundentakt. Als Perspektive sollte, bei entsprechender Nachfrageentwicklung, eine ähnliche Vertaktung auch zwischen Halle (Westf.) und Osnabrück im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden.</p> <p>Der Kreis Gütersloh fordert eine bevorzugte Berücksichtigung der TWE-Strecke zwischen Harsewinkel und Verl bei den Planungen zur Reaktivierung von Strecken. Das positive Ergebnis der Standardisierten Bewertung für diesen Streckenabschnitt und die Bereitschaft der Region zur Mitfinanzierung der Betriebskosten unterstreichen dies. Im Kapitel 8.2 – "Reaktivierung von Strecken" – ist daher eine Priorisierung der einzelnen Reaktivierungsmaßnahmen vorzunehmen.</p>	<p>Ergänzung im Zusammenhang mit Stellungnahme VVOWL</p> <p>Siehe Anmerkungen und Änderungen zur Stellungnahme VVOWL</p>	<p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 402, Fahrplanangebot: „Bei entsprechender Entwicklung der Nachfrage ist perspektivisch ein Halbstunden-Takt bis Osnabrück Hbf begrüßenswert.“</p> <p>Siehe Anmerkungen und Änderungen zur Stellungnahme VVOWL</p>
<p>67. Stadt Gütersloh</p> <p>Die Stadt Gütersloh weist auf die Beschlüsse des Rates der Stadt Gütersloh zur Reaktivierung der TWE Strecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl hin.</p> <p>Die Zustimmung erfolgte u. a. unter den Bedingungen, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für die Infrastrukturinstandsetzung Fördermittel des Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL) bzw. des Landes Nordrhein- Westfalen gewährt werden. 	<p>Für Reaktivierungsmaßnahmen ist generelle Voraussetzung, dass Fördermittel für Infrastruktur und eine ausreichende ÖPNV-Pauschale zur Finanzierung der Betriebskosten zur Verfügung</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>2. die vom Land gewährte Pauschale für den SPNV nicht mehr als 2,5 % sinkt.</p> <p>3. die TWE sich im Fall der Reaktivierung für den SPNV den Güterverkehr auf der TWE-Strecke im Kreis Gütersloh im Förderzeitraum von 20 Jahren ermöglicht.</p> <p>4. die direkte Einfahrt in den Gütersloher Hauptbahnhof herzustellen ist. Soweit dies technisch oder wirtschaftlich nicht möglich ist, ist eine direkte Verbindung entlang der Schienenstrecke herzustellen. Für alle Verbindungsoptionen entlang der Schienenstrecke trägt der Verkehrsträger die Kosten.</p> <p>Die anderen Aspekte bzw. Forderungen betreffen das spätere Betriebskonzept. Die Stadt Gütersloh bittet um Berücksichtigung der vorgenannten Punkte.</p>	<p>gestellt werden</p> <p>Zurzeit findet eine weitere Untersuchung zur TWE-Strecke statt. Dabei soll ein Umsetzungskonzept zur Reaktivierung des Streckenabschnitts erstellt werden, welches grundsätzliche infrastrukturelle Fragen zur Reaktivierung klärt. Ungeachtet der Untersuchungsergebnisse soll das Ziel, eine direkte Einfahrt in den Gütersloher Hbf herzustellen, grundsätzlich im NVP enthalten sein.</p>	<p>Ergänzung in Kap. 8.2.5 mit folgendem Satz: "Sofern das Optimum/Ziel einer direkten betrieblichen Einfahrt vom Bahnhof Gütersloh Nord in den Gütersloher Hauptbahnhof nachweislich nicht möglich ist, ist eine direkte fußläufige Verbindung entlang der Schienenstrecke herzustellen."</p>
<p>68. Stadt Halle (Westf.)</p> <p>Der Rat der Stadt Halle (Westf.) hat am 3.11.2010 einstimmig folgenden Beschluss gefasst:</p> <p>„Der Rat spricht sich dafür aus, den bestehenden 30-Minuten-Takt Bielefeld-Halle bis Osnabrück in Schwerpunktzeiten zu verlängern.“</p> <p>Die Verwaltung wird gebeten, einen entsprechenden Vorschlag dem VVOWL</p>	<p>Ergänzung im Zusammenhang mit Stellungnahme VVOWL</p> <p>In Kap. 5.2 des Entwurfes ist die allge-</p>	<p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 402, Fahrplanangebot: „Bei entsprechender Entwicklung der Nachfrage ist perspektivisch ein Halbstunden-Takt bis Osnabrück Hbf begrüßenswert.“</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>für den künftigen Nahverkehrsplan vorzulegen und dabei auch zu fordern, in den Hauptverkehrszeiten auf der Strecke Halle-Bielefeld auch die Fahrgastkapazitäten zu erhöhen."</p>	<p>meine Aussage enthalten, dass es Ziel des NWL ist, ausreichende Sitzplatzkapazitäten zur Verfügung zu stellen. Es hat jedoch eine Überprüfung im Einzelfall zu erfolgen, ob eine Ausweitung der Kapazität möglich ist. Entsprechende Aussagen sind nicht Teil des Nahverkehrsplans</p>	
<p>69. Kreis Herford</p> <p>Bahnhof Vlotho:</p> <p>Der Bahnhof Vlotho wird derzeit gerade als Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und (Regional-) Bus ausgebaut. Er sollte daher auch entsprechend in den NVP des NWL aufgenommen werden.</p> <p>Strecke Bünde – Kirchlengern – Herford – Bielefeld:</p> <p>Aufgrund der in Karte 9 für diesen Streckenabschnitt ausgewiesenen Nachfragezahlen wird angeregt, diesen Streckenabschnitt bis hin zu einer zweiten stündlichen Verbindung zu ertüchtigen.</p> <p>Seitens der Gemeinde Kirchlengern wird ferner angeregt, an Wochenenden eine frühere Abfahrt von Bielefeld in Richtung Bünde zu realisieren sowie eine Ausdehnung der Bedienung bis 0 Uhr. Hier wird ein Fahrgastpotenzial insbesondere bei jugendlichen Nutzern gesehen.</p>	<p>Der Abschnitt Bünde – Bielefeld wird durch die Linien RB 61 und RB 71 zweimal stündlich bedient.</p> <p>Aufgrund der Nachfrage im Abschnitt bis Bünde > 5.000 Rkm/kmBL wird die Ausweitung der Betriebszeit bis 0 Uhr von Bielefeld nach Bünde ergänzt.</p>	<p>Ergänzung des Bahnhofs Vlotho in Karte 16.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Ergänzung in Kapitel 4.4: „Ausweitung RB 61 bis nach 0 Uhr Richtung Bünde“</p> <p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 375/386, Fahrplanangebot: „Ausweitung RB 61 bis nach 0 Uhr von Bielefeld nach Bünde“</p>
<p>70. Gemeinde Steinhagen</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Wie ihnen Frau Ulonska bereits am 12.11.2010 mitteilte, hat die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Gemeinde Steinhagen einen Antrag auf Ausweitung des 30 Minuten-Taktes für die Bahnlinie Bielefeld.– Osnabrück (Haller Willem) zu Schwerpunktzeiten gestellt. Nach der Beratung im Ordnungs- und Umweltausschuss am 01.12.2010 hat dieser dem Antrag mehrheitlich entsprochen. Die Verwaltung wurde gebeten, diesen Vorschlag dem Verkehrsverbund OWL für den künftigen Nahverkehrsplan vorzulegen. Zur Begründung des Antrags wurde auf die kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen verwiesen, die nach den Angaben der Landesnahverkehrsgesellschaft sowie durch eine Stichprobe der Initiative „Haller Willem“ festzustellen seien. Insbesondere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer seien offensichtlich bereit, eher auf die Bahn umzusteigen, wenn die Bahnhalte enger am Arbeitsbeginn oder -ende liegen würden. Ebenso benötigen Schülerinnen und Schüler sowie Studierende eine bessere Anbindung an die Studienstandorte Osnabrück und Bielefeld. Der Halbstundentakt ermögliche darüber hinaus verbesserte Anschlüsse, in Osnabrück z. B. nach Oldenburg und Münster und in Bielefeld z. B. nach Hannover und Berlin. Der für den Halbstundentakt notwendige Ausbau mit zwei weiteren Begegnungspunkten bringe zudem mehr Sicherheit für den Betrieb, da bei Störungen weniger Verzögerungen für den Gegenzug verursacht würden. Mehr Umsteiger auf die Bahn bedeuten Straßenentlastungseffekte, weniger Stau auf der 868.</p> <p>Ich bitte Sie, den Beschluss des Ordnungs- und Umweltausschusses vom 01.12.2010 auf Ausweitung des 30-Minuten-Taktes für die Bahnlinie Bielefeld – Osnabrück (Haller Willern) zu Schwerpunktzeiten an den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe NWL als Stellungnahme der Gemeinde Steinhagen im Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan im Schienen-Personen-Nahverkehr weiterzuleiten.</p>	<p>Ergänzung im Zusammenhang mit Stellungnahme VVOWL</p>	<p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 402, Fahrplanangebot: „Bei entsprechender Entwicklung der Nachfrage ist perspektivisch ein Halb-Stunden-Takt bis nach Dissen-Bad Rothenfelde begrüßenswert.“</p>
<p>71. Alte Hansestadt Lemgo</p> <p>Seite 134 Absatz 1, letzten Satz ersetzen</p> <p>„Wenngleich die Bemühungen des VVOWL zur Reaktivierung der Bahnstrecke Lemgo-Barntrup sehr begrüßt werden, haben sich die 4 betroffenen Anlieger-</p>	<p>Siehe dazu Anmerkungen zur Stellungnahme VVOWL.</p>	

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>kommunen aufgrund der allgemein angespannten Haushaltsslage nicht zu einer Mitfinanzierung der Betriebskosten in der geforderten Höhe bereit erklären können. Somit wurde das Vorhaben zugunsten der TWE-Strecke Verl – Gütersloh – Harsewinkel zurückgestellt.</p> <p>Seite 216 Absatz 3</p> <p>„Reaktivierung des Streckenabschnitts Lemgo-Lüttfeld – Barntrop wurde zugunsten der TWE-Strecke im Raum Gütersloh zurückgestellt.</p>	<p>Die Finanzierung der Reaktivierungsprojekte wird im Einzelfall geklärt. Daher wird der Satz zur kommunalen Beteiligung gestrichen.</p> <p>Der TWE-Strecke wird als vordringliche Maßnahme dargestellt. Der Ausbau Lemgo-Lüttfeld – Barntrop wird als mittelfristig angestrebte Reaktivierungsmaßnahme dargestellt.</p>	<p>In Kap. 8.2.4, S. 134, Abs. 1, wird der letzte Satz gestrichen.</p> <p>Änderung im Handlungskonzept zur Strecke 404, Infrastruktur Strecke: „mittelfristig Reaktivierung des Streckenabschnitts Lemgo-Lüttfeld – Barntrop</p>
<p>72. nph</p> <p>Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Nahverkehrsplan des NWL gibt es von Seiten des nph eine Anmerkung zum Kapitel 8.2.7 „Ausbau Paderborn – Büren“. Die Verbandsversammlung des nph hat in ihrer Sitzung am 27.09.2010 beschlossen, das Reaktivierungsprojekt Almetalbahn in der Variante ohne Anbindung des Flughafens Paderborn-Lippstadt weiterzufolgen. Konkret lautet der Beschluss:</p> <p>„Die Verbandsversammlung beschließt, das Projekt „Reaktivierung der Almetalbahn“ in Form von Variante 3 in den Katalog der mittelfristig angestrebten Ausweitung des SPNV-Angebotes des NWL-Nahverkehrsplanes aufzunehmen.“</p> <p>Wir bitten Sie, das oben genannte Kapitel dementsprechend anzupassen.</p> <p>Weitere Stellungnahmen seitens der Gebietskörperschaften liegen dem nph nicht vor.</p>		<p>Neufassung Kap. 8.2.7, 3. und 4. Absatz:</p> <p>„In einer Studie wurde im Jahr 2006 die betriebswirtschaftliche Machbarkeit nachgewiesen. Daraufhin wurde durch den NPH im Jahr 2008 eine Standardisierte Bewertung in Auftrag gegeben, um den gesamtwirtschaftlichen Nutzen und damit die Förderfähigkeit des Projektes untersuchen zu lassen. Dabei wurde der Status Quo mit zwei Varianten verglichen: Zum einen die reaktivierete Almetalbahn mit Neubaustrecke zur Anbindung des Flughafens Paderborn-Lippstadt und zum andern die alte Trassenführung bis Büren ohne Flughafenanbindung. Aufgrund des größeren Nutzen-Kosten-Indikators von 1,2 wurde beschlossen, nun die Reaktivierung der alten Bahntrasse voranzubringen. Es</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>richtige Ortsangabe „Herdorf“.</p> <p>Im Nachgang zu meinem Schreiben vom 23.02.2011 übersende ich Ihnen noch die Stellungnahme der Gemeinde Burbach.</p>		<p>Die Ortsangabe wird korrigiert.</p>
<p>74. Kreis Olpe</p> <p>Hiermit erkläre ich Gemeinde § 9 Abs. 1 bis 3 ÖPNVG NRW mein Einverständnis zu den das Aufgabengebiet des Kreises Olpe betreffenden Inhalten des ersten Nahverkehrsplans für den SPNV im NWL.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>75. Stadt Attendorn</p> <p>Vor allem im Hinblick auf die Auswirkungen des demographischen Wandels sollte dem ÖPNV insgesamt eine größere Bedeutung beigemessen werden. Der ÖPNV wird ein wesentlicher Faktor für die Zukunftsfähigkeit von einzelnen Ortsteilen oder auch ganzer Kommunen werden. Bezogen auf den Schienenverkehr ist dabei eine möglichst gute und schnelle Anbindung an die umliegenden Städte sehr wünschenswert. Es ist sehr bedauerlich, dass die Bahnstrecke zwischen Olpe und Dieringhausen zurückgebaut wurde und damit von Attendorn z. B. Köln nur über große Umwege erreichbar ist. Da ein Wiederaufbau der Verbindung derzeit leider unrealistisch ist, sollte die bestehende Infrastruktur der noch vorhandenen Schienennetze, die Attendorn an die Ballungsräume anbindet, unbedingt gestärkt werden.</p> <p>Folgende Punkte des Nahverkehrsplanes sind daher zu unterstützen:</p> <p>Der Ausbau der Strecke 440 Hagen – Finnentrop – Siegen sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr (vgl. S. 26 und 283).</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Forderung zum Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke wird vom NWL unterstützt.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Änderung Kap. 6.3.3: „Ausbau Hagen – Siegen – Gießen“ „Die Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Siegen – Gießen ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. Der NWL fordert weiterhin einen Ausbau und eine Beschleunigung der Strecke unabhängig</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Die Aufwertung der Reisekette mit umsteigefreien Verbindungen in südliche Richtung über Siegen hinaus in Richtung Frankfurt und ergänzend in nördliche Richtung über Hagen hinaus nach Dortmund/Münster (vgl. S. 283).</p> <p>Im Sauerland sind viele Anhänger der Fußball-Bundesligavereine aus dem Rheinland und dem Ruhrgebiet wohnhaft. Gerade jüngere Fans nutzen gerne eine Anfahrt zu den Spielen mit der Bahn. Als hilfreich erweist sich dabei, dass bei vielen Vereinen die Eintrittskarte am Spieltag zur kostenlosen Nutzung des ÖPNV berechtigt. Leider gilt dies weitgehend nur im Verkehrsverband Rhein-Ruhr. Aus Sicht der Attendorner Fußball Fans wäre eine Ausweitung auf ganz NRW, also nicht nur in den Bereich Ruhr-Lippe und Münsterland wünschenswert (vgl. S. 82). Vielleicht können insoweit auch für den hiesigen Verkehrsverbund analoge Regelungen gefunden werden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Derzeit bestehen in Siegen und Hagen integrale Verknüpfungen in Richtung Frankfurt bzw. Dortmund. Umsteigefreie Verbindungen sind derzeit aufgrund der Laufzeit der Verkehrsverträge nicht umsetzbar.</p> <p>Die Anregung fällt nicht in den Regelungsbedarf des Nahverkehrsplans. Bei der Einführung entsprechender Kombi-Tickets muss sichergestellt werden, dass der Veranstalter einen finanziellen Ausgleich aus dem Eintrittspreis leistet. Über das bestehende Kombiticket des VRR hinaus waren die Vereine bei bisherigen Anfragen dazu bisher nicht bereit.</p>	<p>vom Neigetechnikeinsatz. Der NWL geht davon aus, dass unabhängig von der Bedarfsplanüberprüfung die Strecke weiterhin Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans sein wird.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>76. Stadt Drolshagen</p> <p>Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gebe ich keine Stellungnahme ab.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>77. Gemeinde Finnentrop</p> <p>Der Haupt- und Finanzausschuss der Gemeinde Finnentrop hat sich in seiner Sitzung am 07.12.2010 mit dem Entwurf des Nahverkehrsplans Westfalen-</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Forderung zum Ausbau</p>	<p>Änderung Kap.6.3.3 : „Ausbau Hagen – Siegen – Gießen“</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Lippe auseinandergesetzt. Überschattet wurde die Diskussion bzw. bereits die Vorbereitung der Behandlung im Ausschuss durch die Nachricht über die geplante Streichung der im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Maßnahmen zur Verbesserung der Ruhr-Sieg-Strecke. Daher hat der Ausschuss beschlossen, sich dem regionalen Protest; gegen diese Streichungen explizit anzuschließen. Auf mein diesbezügliches Schreiben an den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung darf ich mich beziehen; das Schreiben füge ich in Kopie als Anlage bei.</p> <p>Zustimmend zur Kenntnis genommen hat der Ausschuss, dass die SPNV-Angebote hinsichtlich der Fahrbeziehungen von Finnentrop nach Siegen und Hagen bzw. Essen durchaus bedarfsgerecht sind. Auch die Bedienung der Strecke Finnentrop – Olpe gibt keinerlei Anlass zur Kritik. Verbesserungswürdig ist jedoch die Anbindung an das Fernverkehrsnetz der DB. Wünschenswert sind umsteigefreie Verbindungen nach Norden über Hagen bzw. Essen hinaus beispielsweise nach Münster. Ganz besonders vermisst wird eine umsteigefreie Direktverbindung nach Frankfurt und zum dortigen Flughafen. Während durch den RE 16 zahlreiche Ruhrgebietsstädte mit attraktiven Anschlüssen erreicht werden können, bedingt die Endstation Siegen sowohl beim RE 16 als auch bei der RB 91 in südliche Richtungen umständliche und wenig attraktive Angebote. Daher wird die bereits beim Workshop am 01.09.2010 angeklungene und im damaligen Arbeitsentwurf des Nahverkehrsplans bereits enthaltene Forderung nach umsteigefreien Verbindungen und möglichst auch mehr als nur pendlerverkehrsgerechten Fahrzeugangeboten explizit vom Ausschuss unterstützt.</p>	<p>der Ruhr-Sieg-Strecke wird vom NWL unterstützt.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Derzeit bestehen in Siegen und Hagen integrale Verknüpfungen in Richtung Frankfurt bzw. Dortmund. Umsteigefreie Verbindungen sind derzeit aufgrund der Laufzeit der Verkehrsverträge nicht umsetzbar.</p>	<p>„Die Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Siegen – Gießen ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. Der NWL fordert weiterhin einen Ausbau und eine Beschleunigung der Strecke unabhängig vom Neigetechnikeinsatz. Der NWL geht davon aus, dass unabhängig von der Bedarfsplanüberprüfung die Strecke weiterhin Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans sein wird.</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>78. Gemeinde Kirchhundem</p> <p>Die die Gemeinde Kirchhundem betreffenden Strecken (RB 91 und RE 16) werden in dem Arbeitsentwurf „Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe“ aus den Seiten 247 bis 249 dargestellt bzw. erläutert.</p> <p>Es erfolgt keine Stellungnahme hinsichtlich der Verknüpfungen (S.248 f), der Fahrplanangebote (S. 249) sowie der Infrastruktur Strecken (S. 249), da hier</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>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>durchweg positive Ziele dokumentiert werden.</p> <p>Die unter „Infrastruktur Stationen“ (S. 249) aufgeführten Bahnhöfe Letmathe und Altena sind um den Bahnhof der Gemeinde Kirchhundem – Welschen Ennest – zu ergänzen.</p>	<p>Die Station Welschen Ennest ist in der Auflistung „Infrastruktur Stationen“ bei der KBS 440 auf Seite 284 des Entwurfes bereits enthalten.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>79. Gemeinde Wenden</p> <p>Die Gemeinde Wenden gibt zum Entwurf des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe folgende Stellungnahme ab, die sich insbesondere auf den Punkt 4.7 (Verknüpfung Bahn und Bus) bezieht:</p> <p>Der Nahverkehrsplan wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Wenden legt Wert darauf, abgestimmte und leistungsfähige Busverbindungen an den Schienenpersonennahverkehr zu erhalten.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>80. Kreis Siegen-Wittgenstein</p> <p>Hinsichtlich der Aufstellung des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe (NWL) nimmt das Wirtschaftsreferat des Kreises Siegen-Wittgenstein das Beteiligungsverfahren und die im Entwurf des Nahverkehrsplans bereits berücksichtigten Anregungen aus dem informellen Vorverfahren zur Kenntnis und gibt ergänzend folgende Stellungnahme ab:</p> <p>1. Ruhr-Sieg-Strecke:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TEIL A – Ziele und Anforderungen <ul style="list-style-type: none"> 6.1 Ausbaumaßnahmen im Fern- und Ballungsnetz 6.3.3 Ausbau Hagen -Siegen . TEIL B – Streckenspezifische Handlungskonzepte • KBS 440 Hagen – Letmathe – Iserlohn I Finnentrop – Siegen <p>Insbesondere wird in dieser Angelegenheit auf die Resolution des Kreistages</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Änderung Kap.6.3.3 :</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>des Kreises Siegen-Wittgenstein vom 10.12.2010 an Bund und Land hingewiesen, die sich gegen den vom Bundesministerium angekündigten Stopp der entsprechenden geplanten Ausbaumaßnahmen auf der Ruhr-Sieg-Strecke richtet. Ein möglicher Verzicht dieser für Südwestfalen und die benachbarten Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz bedeutenden wichtigen Schienentrasse, gefährdet im hohen Maße die wirtschaftlichen Perspektiven der betroffenen Regionen. Ein qualifiziertes, gut ausgebautes Schienennetz stellt eine der existentiellen Grundlagen nicht nur für die erfolgreiche und ausgeprägt exportorientierte heimische Wirtschaft dar, sondern betrifft auch große Gebiete der angrenzenden Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz.</p> <p>2. KBS 445 Siegen – Dillenburg</p> <ul style="list-style-type: none"> • TEIL B – Streckenspezifische Handlungskonzepte <p>Redaktionelle Änderung: Der Hinweis „Des Weiteren besteht derzeit eine tägliche EC-Verbindung Siegen – Klagenfurt – Zagreb (jeweils eine Hinfahrt und eine Rückfahrt) in den Tagesrandlagen" ist doppelt berücksichtigt.</p>	<p>genommen. Die Forderung zum Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke wird vom NWL unterstützt.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig</p>	<p>„Ausbau Hagen – Siegen – Gießen“ „Die Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Siegen – Gießen ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. Der NWL fordert weiterhin einen Ausbau und eine Beschleunigung der Strecke unabhängig vom Neigetechnikeinsatz. Der NWL geht davon aus, dass unabhängig von der Bedarfsplanüberprüfung die Strecke weiterhin Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans sein wird.“</p> <p>Änderung: Die Dopplung wird entfernt.</p>
<p>81. Stadt Bad Berleburg</p> <p>In der 8. Sitzung des Ausschusses für Planen, Bauen, Wohnen der Stadt Bad Berleburg am 14.12.2010 wurde folgende Stellungnahme zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes Westfalen-Lippe einstimmig beschlossen, die ich hiermit an Sie weiterleiten möchte:</p> <p>1. Seite 66, Punkt Nr. 4.2.3 Anbindung an die nächstgelegenen Oberzentren Für eine Attraktivitätssteigerung zur Nutzung des SPNV zum Oberzentrum Siegen ist eine Verkürzung der Fahrzeiten eine Notwendigkeit. Der berufliche und schulische Schienenpersonennahverkehr ist dadurch zu stärken. Freizeit- und Tourismusverkehre würden dadurch partizipieren. Unter Hinweis auf Pkt. 6.4.6 kann dieses Ziel erreicht werden.</p> <p>2. Seite 106, Punkt 6.4.6 Ausbau Kreuztal- Bad Berleburg</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Die Stadt Bad Berleburg beantragt eine Beschleunigung der Aufnahme in den Infrastrukturfinanzierungsplan. Bereits seit 20 Jahren wird über die technische Sicherung oder Auflösung von Bahnübergängen mit den zuständigen Stellen diskutiert – ohne Erfolg. Durch diese Maßnahmen würde der motorisierte Individualverkehr merklich reduziert, gerade im Hinblick auf die unzureichende gesamtverkehrliche Erschließungssituation des Stadtgebietes an den überregionalen Verkehr.</p> <p>3. Seite 106, 107, 110, 111, Punkt 6.4.7ff</p> <p>Siehe Ausführungen zu Nr. 2</p> <p>4. Seite 112, Punkt 7.1 Bahnsteighöhen</p> <p>Die Bahnsteighöhen an den Haltepunkten im Stadtgebiet Bad Berleburg liegen mit Ausnahme des ehemaligen Bahnhofes Bad Berleburg (55 cm) durchweg unter 38 cm. Hier sollen kurz- bis mittelfristig die Bahnsteighöhen auf 55 cm angehoben werden.</p> <p>5. Seite 149, Punkt 9.2 Verbundtarife</p> <p>Grundsätzlich sind die Verbundtarife im Allgemeinen und der VGWS-Tarif im Besonderen sehr begrüßenswert. Jedoch müsste der Tarif für Jugendliche/Junge Menschen attraktiver gestaltet werden. Um von Bad Berleburg nach Siegen und zurück zu gelangen und die gültigen Tarife für Erwachsene in Anspruch zu nehmen, sind über 18 € zu investieren. Viele Gespräche mit den Betroffenen im Zusammenhang der kürzlich durchgeführten „Berleburger Heimatdialogen“ hatten zum Ergebnis, dass Jugendliche die öffentlichen Verkehrsmittel zum Oberzentrum dann eher in Anspruch nehmen würden, wenn günstigere Fahrpreise angeboten würden. Der Schülertarif bietet hier keine Alternative, da nur ein relativ geringer Anspruchskreis vorhanden ist. (Dieser Punkt sollte zur Tariffortschreibung im Arbeitskreis „Tarif“ behandelt und der</p>	<p>Bei künftigen Beschlüssen zur Anmeldung des NWL für die Fortschreibung des Infrastrukturfinanzierungsplans ist der Nahverkehrsplan NWL, in dem das Vorhaben in Kap. 6.4.6 enthalten ist, entsprechend zu berücksichtigen. Derzeit laufen Untersuchungen, wie die Strecke durch Auflassung oder technische Sicherung von Bahnübergängen sowie durch die gleichzeitige Einfahrt in den Bahnhof Hilchenbach beschleunigt werden kann.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Erhöhung der Bahnsteige für einen niveaugleichen Einstieg ist nach Kap. 7.1 ein generelles Ziel des Nahverkehrsplans NWL.</p> <p>Die Anregung fällt nicht in den Regelungsbedarf des Nahverkehrsplans.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>ZWS-Verbandsversammlung vorgelegt werden).</p> <p>6. Seite 288 ff, Strecken 443 und 623</p> <p>Das SPNV-Angebot bezüglich der Taktung und der Betriebszeiten ist zurzeit gut und auskömmlich. Weiterhin soll bei Großveranstaltungen entlang der Strecke, insbesondere an Wochenenden, eine flexible Taktung der Fahrbeziehungen und der Betriebszeiten auf Nachfrage eingeräumt werden. Bei gewünschter und steigender Fahrgastnachfrage (siehe Änderungen der Fahrzeiten und Tarife) ist bei Bedarf über das SPNV-Angebot erneut zu verhandeln.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>82. Stadt Bad Laasphe</p> <p>Ich bitte um entsprechende Berücksichtigung bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes.</p> <p>Seite 72</p> <p>Verbesserung im Spät- und Nachtverkehr auf der Achse Siegen – Erndtebrück – Marburg</p> <p>Seite 108, 7.3 Ausstattung der Bahnsteige</p> <p>In der Karte der Bahnhofskategorien ist Bad Laasphe ein „weißer Fleck“!</p> <p>6.2. Ausbaumaßnahmen in den Regionalnetzen</p> <p>Seite 100, 6.2.7</p> <p>Die Stadt Bad Laasphe verwarft sich gegen die Nichtberücksichtigung der KBS 623 im ÖPNV Infrastrukturfinanzierungsplan, da dadurch erhebliche nachteilige Auswirkungen zu erwarten sind. Sie bittet den NWL, die regionalen Interessen stärker zu vertreten, um hier eine stärkere Aufnahme zu erreichen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>In Karte 23 auf Seite 116 ist Bad Laasphe im Entwurf bereits mit Kategorie 6 dargestellt.</p> <p>Bei künftigen Beschlüssen zur Anmeldung des NWL für die Fortschreibung des Infrastrukturfinanzierungsplans ist der Nahverkehrsplan NWL, in dem das</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Sie erwartet weiter eine Zusage, dass sich bis zu diesem Zeitpunkt keine negativen Auswirkungen für die Strecken Erndtebrück – Marburg ergeben. Dies trifft auch für die gesamte Verbindung Siegen – Kreuztal- Erndtebrück (Bad Berleburg) Bad Laasphe – Marburg zu.</p> <p>Seite 254, 443/623 Aktuelle Situation</p> <p>Der Letzte Absatz ist zu ergänzen:</p> <p>Die Strecke hat nicht nur eine hohe Erschließungsfunktion im Güterverkehr (Indupark Wittgenstein). Sie stellt die wichtige Verbindung zwischen den Oberzentren und Universitätsstädten Siegen und Marburg her.</p> <p>443/623 Handlungskonzept, Verknüpfungen</p> <p>Text ergänzen:</p> <p>Stunden-Takt mit IC-Anschluss in Marburg. Dadurch positive Auswirkungen auf Wirtschaft und Tourismus der gesamten Region.</p> <p>443/623 Handlungskonzept, Fahrzeuge</p> <p>Text ergänzen:</p> <p>Im Wettbewerbsverfahren soll auf gleiche Fahrzeuge zwischen Kreuztal und Marburg geachtet werden, um in Erndtebrück die Zugeinheiten auf den beiden Strecken ohne Zeitverluste zusammen fügen zu können.</p> <p>8.1 Einrichtung neuer Stationen</p> <p>Einrichtung eines Haltepunktes Kurpark (wie bereits 1997 gefordert)</p>	<p>Vorhaben in Kap. 6.4.7 enthalten ist, entsprechend zu berücksichtigen.</p> <p>Neben dem gezielten Ausbau der Infrastruktur ist die Sicherung der bestehenden Infrastruktur generelles Ziel des NWL.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die SPNV-Bedienung im Zweistunden-takt wird als ausreichend angesehen. In Marburg besteht Anschluss an den schnellen RE nach Gießen/Frankfurt und an den IC nach Kassel/Hannover</p> <p>Die Strecken werden nach Beschlüssen im ZWS und NWL in zwei unterschiedlichen Wettbewerbsnetzen ausgeschrieben. Der Anschluss in Erndtebrück ist gesichert.</p> <p>Aussagen zu Einrichtung einer neuen Station Bad Laasphe Kurpark sind im</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Änderung: Die Ergänzung wird aufgenommen.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>9 Tarif und Vertrieb</p> <p>Fahrkartenausgabe an Bedarfshaltepunkten ermöglichen, oder Automat im Zug. Es gibt nach wie vor erhebliche Probleme am Haltepunkt Niederlaasphe!</p>	<p>Entwurf (S. 127 und S. 308) bereits enthalten.</p> <p>Der Vertrieb für den Bereich Niederlaasphe wird regional geregelt.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>83. Gemeinde Burbach</p> <p>Der auf Seite 107 beschriebene Verzicht auf den Ausbau der Strecke Betzdorf – Neunkirchen – Haiger sollte aus Sicht der Gemeinde Burbach in den kommenden Jahren in den Infrastrukturfinanzierungsplan aufgenommen werden.</p>	<p>Bei künftigen Beschlüssen zur Anmeldung des NWL für die Fortschreibung des Infrastrukturfinanzierungsplans ist der Nahverkehrsplan NWL, in dem das Vorhaben in Kap. 6.4.8 enthalten ist, entsprechend zu berücksichtigen. Derzeit laufen im Rahmen der Ausschreibung Eifel-Westerwald-Sieg Untersuchungen zur Verbesserung der Reisegeschwindigkeit</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>84. Gemeinde Erndtebrück</p> <p>Nach Durchsicht des Nahverkehrsplanentwurfes Westfalen-Lippe teile ich Ihnen mit, dass seitens der Gemeinde Erndtebrück momentan keine Änderungen bzw. Ergänzungen vorgetragen werden. Etwaige diesbezügliche Anregungen habe ich auch aus den Kreisen der Bevölkerung und insbesondere auch von den Schulen nicht erhalten. Ich hoffe, dass nach Umsetzung des NVP der Nahverkehr weiterhin reibungslos verläuft.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>85. Stadt Freudenberg</p> <p>Gegen den Entwurf des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe bestehen seitens der Stadt Freudenberg keine Bedenken, sofern bei Inkrafttreten des V. g. Nahverkehrsplans keine Verschlechterungen für den Busverkehr und die Anbindung</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>des Busverkehrs an den SPNV für den Bereich der Stadt Freudenberg entstehen.</p>		
<p>86. Stadt Kreuztal</p> <p>(1) 440 Hagen – Letmathe – Iserlohn/Finnentrop – Siegen, Seite 284 – Infrastruktur Stationen</p> <p>Im Bereich der Stadt Kreuztal, im Stadtteil Buschhütten, soll die Neueinrichtung eines Haltepunktes überprüft und ggf. realisiert werden, sofern die Finanzierung sichergestellt werden kann. Diese Aussage ist nicht zielorientiert, die Notwendigkeit des Haltepunktes muss sich auch in der Art der Formulierung wieder finden. Es wurde bereits überprüft und festgestellt, dass dieser Haltepunkt einen großen Einzugsbereich, nämlich neben der Buschhüttener Ortsmitte auch die Pottenbach-Siedlung mit insgesamt 4.499 Menschen, hat und es daher unbedingt notwendig ist, dort einen Haltepunkt einzurichten.</p> <p>(2) Des Weiteren bitte ich das Angebot von Fahrkartenautomaten an den Haltepunkten insbesondere am Bahnhof Kreuztal zu überprüfen. Es sind für überregionale Fahrverbindungen keine entsprechenden Automaten vorhanden, so dass der Fahrgast beim nächsten größeren Bahnhof aussteigen muss, um entsprechende Fahrkarten kaufen zu können.</p>	<p>Die betrieblichen Rahmenbedingungen für den Haltepunkt haben sich geändert. Daher ist eine Prüfung erforderlich.</p> <p>Eine Überprüfung ist bereits erfolgt. Der Vertrieb erfolgt – auch für überregionale Fahrkarten - über Automaten in den Zügen. Zusätzliche örtliche Fahrkartenautomaten sind nicht erforderlich.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>87. Gemeinde Neunkirchen</p> <p>Seitens der Gemeinde Neunkirchen bestehen keine Bedenken gegen den Entwurf des Nahverkehrsplans Westfalen Lippe. Ich darf darauf hinweisen, dass die Reaktivierung des Haltepunktes Wiederstein immer wieder nachgefragt wird und möchte darum Bitten, die Reaktivierung weiter zu betreiben.</p>	<p>Eine Aussage zu Einrichtung einer neuen Station Neunkirchen-Wiederstein ist im Entwurf (S. 305) enthalten. Die Reaktivierung von Neunkirchen-Wiederstein wird im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens Eifel-Westerwald-</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
	Sieg überprüft.	
<p>88. Stadt Siegen</p> <p>Der Rat der Stadt Siegen hat in seiner Sitzung am 09.02.2011 nach vorangegangenen Beratungen im Verkehrsausschuss und Haupt- und Finanzausschuss dem Entwurf des Nahverkehrsplans zugestimmt.</p> <p>Als Ergänzung bittet die Stadt Siegen die Bahnhöfe Siegen-Geisweid und Siegen-Niederschelden (Nord) als Hauptverknüpfungspunkte von Bus und Bahn in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.</p> <p>Als Anlage sind beigefügt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verwaltungsvorlage Beteiligungsverfahren Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe • Auszug aus der Niederschrift Verkehrsausschuss • Auszug aus der Niederschrift Haupt- und Finanzausschuss • Auszug aus der Niederschrift der Sitzung des Rates <p>Beschluss:</p> <p>Der Rat der Stadt Siegen stimmt dem Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe mit der Bitte zu, die Bahnhöfe Siegen-Geisweid und Siegen-Niederschelden als Hauptverknüpfungspunkte von Bahn und Bus aufzunehmen.</p> <p>Gleichzeitig fordert der Rat der Stadt Siegen, zur Verbesserung des schienengebundenen Personennahverkehrs energisch den vorrangigen Aus- und Umbau der Strecken Siegen – Hagen, Siegen – Dillenburg und Siegen – Köln. Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 1 Enthaltung</p>	<p>In Siegen-Niederschelden (Nord) erfolgt keine Verknüpfung mit dem Regionalbusverkehr. In Siegen-Geisweid bestehen vom Grundsatz Verknüpfungen mit dem SPNV.</p> <p>Der Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke und der Siegstrecke wird vom NWL angestrebt.</p>	<p>Änderung: Die Station Siegen-Gesiweid wird in Karte 16 aufgenommen.</p> <p>Änderung: Siehe Ausführungen zum Kreis Siegen-Wittgenstein</p>
<p>89. Gemeinde Wilnsdorf</p> <p>Auf Seite 293, "Infrastruktur Stationen" fehlt der Ausbau des Bahnhofs in Rundersdorf. Dies hatte ich bereits im Workshop angesprochen, offensichtlich ohne</p>	Die Anmerkung ist richtig.	Ergänzung unter "Infrastruktur Stationen":

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Erfolg. Insofern ist der NVP zu ergänzen. Ansonsten keine Bedenken.</p>		<p>„Ausbau des Bahnhofs Siegen Hbf und der Station Rudersdorf im Rahmen der Modernisierungsoffensive (MOF2)“</p>
<p>90. Abellio Rail NRW GmbH</p> <p>Wir stimmen allen Aussagen im NVP-Entwurf zu und teilen insbesondere Ihre Bedenken hinsichtlich der bis in den NWL hineinreichenden Auswirkungen des aktuellen RRX-Konzeptes auf RE 16/RB 40 im Bereich Essen/Bochum.</p> <p>Ergänzend möchten wir noch anregen, eine Ausweitung der Fahrzeugkapazitäten in der Hauptverkehrszeit und an Sonntagen perspektivisch in den Nahverkehrsplan aufzunehmen, da es aufgrund der sehr positiven Fahrgastzahlenentwicklung seit der Betriebsaufnahme im Ruhr-Sieg-Netz hier immer wieder zu Engpässen kommt (insbesondere außerhalb der Schulferien und zu der Vorlesungszeiten der Universität Siegen). Da die Fahrzeugkapazitäten außerhalb der o. g. Zeiten in der Regel ausreichend sind, ist die flexible nachfrageabhängige Beistellung eines zusätzlichen Triebzuges bei bestimmten Fahrten aus unserer Sicht einer insgesamt höheren Gefäßgröße pro Fahrzeugeinheit vorzuziehen, da diese über den ganzen Tag zusätzliche hohe Betriebskosten verursachen würde ohne dass diesen ein entsprechender Nutzen gegenüber steht.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>In Kap. 5.2 des Entwurfes ist die allgemeine Aussage enthalten, dass es Ziel des NWL ist, ausreichende Sitzplatzkapazitäten zur Verfügung zu stellen. Es hat jedoch eine Überprüfung im Einzelfall zu erfolgen, ob eine Ausweitung der Kapazität möglich ist. Entsprechende Aussagen sind nicht Teil des Nahverkehrsplans</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>91. LNVG</p> <p>Zur Entwurfsfassung des ersten Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe für den SPNV übersenden wir Ihnen folgende Anmerkungen:</p> <p>Seite 66 und 184 Pilotprojekt "Grenzlandexpress"</p> <p>Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 ist das neue Nahverkehrsangebot zwischen Bad Bentheim und Hengelo gestartet. Das Pilotprojekt ist auf drei Jahre befristet (S. 184 / "zunächst" streichen).</p> <p>Seite 131 Ausbau Osnabrück- Recke</p>		<p>Änderung: „zunächst“ wird gestrichen</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Die Einbindung der SPNV-Linie in das dichte Angebot zwischen Osnabrück-Eversburg und Osnabrück Hauptbahnhof muss noch gesondert untersucht werden.</p> <p>Seite 209 Linie Haller Willem</p> <p>Die Einrichtung eines neuen Haltes "Osnabrück-Rosenplatz" wird zurzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht.</p> <p>Seite 315 Karte</p> <p>Verlängerung der RE-Netz-Linie von Minden in Richtung Hannover; kurze Verlängerung bis nach Niedersachsen.</p>		<p>Änderung: Der Satz wird in Kapitel 8.2.3 aufgenommen.</p> <p>Änderung: Der Satz wird im Handlungskonzept unter Infrastruktur Stationen aufgenommen.</p> <p>Änderung: Die Änderung wird übernommen.</p>
<p>92. NVV</p> <p>Teil A Ziele und Anforderungen</p> <p>Seite 47, 3.2.3, Modifiziertes RRX-Konzept</p> <p>Das Konzept enthält die zweistündliche Weiterführung der Linie RRX2 Köln – Wattenscheid – Dortmund – (schnell) – Hamm bis Paderborn. Der NVV begrüßt ausdrücklich, dass dadurch eine optionale Verlängerung bis Kassel, ggf. auch bis Eisenach möglich würde. Er bittet darum, dass im Text das verkehrliche Interesse des NVV – vorbehaltlich einer Finanzierung – an dieser Lösung erwähnt wird und dass eine grobe Planungszeitschiene genannt wird.</p> <p>Seite 129-130, 8.2.1, Ausbau Brilon Wald – Brilon Stadt</p> <p>Der NVV begrüßt das Vorhaben der Reaktivierung. Der NVV verfolgt das Ziel, die Anschlusssituation in Korbach zwischen der Linie R55 Brilon Wald <> Korbach und der Linie R4 Korbach <> Kassel zu verbessern. Es wäre hilfreich,</p>		<p>Ergänzung des entsprechenden Absatzes: „Eine Verlängerung bis Kassel-Wilhelmshöhe bzw. bis Eisenach, die bereits in ersten Umsetzungsschritten ab 2016 umgesetzt werden könnte, ist – vorbehaltlich einer Finanzierung – auch im verkehrlichen Interesse des NVV.“</p> <p>Ergänzung unter „Verknüpfungen“ zur Strecke 439: „Verbesserung der Anschlusssituation in Korbach zwischen der Linie R 55</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>wenn durch die zusätzlichen Verbindungen Brilon Stadt <> Dortmund eine geänderte Fahrlage der Linie R55 mit Anschlüssen sowohl in Brilon Wald von/nach Dortmund als auch in Korbach von/nach Kassel ermöglicht würde. Der NVV bittet darum, diese Anschlusswünsche in den Text aufzunehmen.</p> <p>Teil B Streckenspezifische Handlungskonzepte</p> <p>Seite 258 ff, 430 Handlungskonzept</p> <p>Der NVV verfolgt – vorbehaltlich einer Finanzierungslösung – das grundsätzliche Ziel des Auf- und Ausbaus eines transparenten, qualitativ hochwertigen und schnellen Express-Zugangebotes in geeigneten Fahrlagen zwischen Dortmund und Kassel-Wilhelmshöhe, ggf. mit Weiterführung nach Eisenach, und bittet darum, dies einschl. einer groben Zeitschiene in den Text aufzunehmen. Eine solche Expressverbindung ist als Vorläufer einer entsprechenden RRX-Linie vorstellbar (siehe Anmerkungen zu Kap. 3.2.3).</p> <p>Der NVV beabsichtigt, zum Fahrplanjahr 2013 die zweistündlichen RE Hagen <> Kassel im Zusammenhang mit der Einrichtung des 30min-Taktes der RT zwischen Kassel – Hofgeismar-Hümme (– Warburg) direkt nach Kassel-Wilhelmshöhe zu führen. Unabhängig von der Weiterverfolgung einer Express-Verbindung Kassel – Dortmund als eigenständiges Produkt ist der NVV am Ausbau der RB 89 zu einem Zugangebot mit beschleunigter Führung in Richtung Dortmund, ggf. mit weiteren Direktfahrmöglichkeiten nach Dortmund, interessiert.</p> <p>Die Optimierung der Umsteigeverbindung der RB 89 in Hamm sieht der NVV im Rahmen der ab 2011 bestehenden Fahrten bis Kassel positiv. Die Verknüpfung RB89 / RE17 in Warburg am Mittelbahnsteig in beiden Richtungen wird wegen der knappen Umstiegszeiten und zur Sicherung eines möglichst komfortablen Übergangs als notwendig angesehen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Brilon Wald – Korbach und der Linie R4 Korbach – Kassel, wenn in Brilon Wald durch zusätzliche Verbindungen der RE 57 von Dortmund Hbf nach Brilon Stadt mit einer geänderten Fahrlage ein Anschluss der RB 55 an die RE 57 möglich ist.</p> <p>Änderung unter „Fahrplanangebot“ zur Strecke 430: “Auf- und Ausbau eines transparenten, qualitativ hochwertigen und schnellen Zugangebotes in der Achse nach von Dortmund nach Kassel-Wilhelmshöhe, ggf. mit Weiterführung nach Eisenach als Vorläufer einer möglichen RRX-Verbindung [siehe Kap. 3.2.3].“</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Der NVV wünscht sich im Hellweg-Korridor perspektivisch Fahrzeuge, die die Streckengeschwindigkeit optimal ausnutzen, d.h. Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 200 km/h. Nur so ist zu gewährleisten, dass die Anschlussverbindungen in den wichtigen regionalen und überregionalen Knoten erreicht werden. Überdies sollte der Fahrkornfort über einen IR-Standard hinausgehen, d.h. eine Klimatisierung wird als unabdingbar angesehen.</p> <p>Seite 271 ff, 435 Handlungskonzept</p>	<p>Für das Hellwegnetz mit einem Regionalbahn-Angebot der RB 89 mit Bedienung aller Halte wären Fahrzeuge mit 200 km/h aufgrund der geringen Haltestellenabstände überdimensioniert. Auch für den RRX wird von 160 km/h ausgegangen. 200 km/h können nur im Abschnitt Soest –Lippstadt gefahren werden. Fahrzeuge über 189 km/h unterliegen der TSI High Speed und verursachen so Sprungkosten. Der Wunsch nach 200 km/h kann daher nicht übernommen werden. Eine Klimatisierung sieht der NVP-Entwurf in Kap. 5.5 für alle Fahrzeuge vor.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>Die Sicherung von Finanzmitteln zum Zwecke von Infrastrukturverbesserungen auf der Oberen Ruhr wird begrüßt. Zusätzliche Fahrten von / nach Kassel in den Tagesrandlagen wie auch im Tagesverkehr werden seitens des NVV grundsätzlich positiv gesehen, allerdings gilt der Finanzierungsvorbehalt.</p>	<p>Fahrplanausweitungen stehen auch im NWL generell unter Finanzierungsvorbehalt.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>Der NVV begrüßt ausdrücklich alle Ansätze, „ein miteinander verknüpftes System der Korridore Hellweg und Obere Ruhr“ in Warburg aufzubauen bzw. den Vorschlag, ein Flügelungskonzept in Warburg zu prüfen. Angesichts der Ausdünnung des Fernverkehrs auf der MDV sieht er beträchtlichen Handlungsbedarf; aus seiner Sicht bedarf es aber intensiver konzeptioneller Vorbereitung inkl. der Prüfung alternativer Fahrzeugkonzepte, um ein trag- und finanzierungsfähiges und mit dem RRX-Ansatz kompatibles Konzept zu entwerfen. Der NVV bittet darum, eine grobe Zeitschiene zu benennen.</p>	<p>In Kap. 3.2.7 wird eine RRX-Startphase ab 12/2016 angestrebt. Für diesen Zeitpunkt werden für die Linien RE 1 und RE 11 als Vorläufer für RRX 1 und RRX 2 sowie für das Sauerland-Netz und die RE 17 neue Wettbewerbsverfahren vorbereitet.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>Die Beschleunigung der Linie RE 17 wird auch vom NVV verfolgt (siehe Anmerkung zu 430 Handlungskonzept"). Der NVV beabsichtigt, zum Fahrplanjahr 2013 die zweistündlichen RE Hagen<-> Kassel direkt nach Kassel-Wilhelmshöhe zu führen. Im Vorgriff werden bereits ab Fahrplan 2011 sonntags</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>die RE direkt nach Kassel-Wilhelmshöhe geführt. Nach Ansicht des NVV ist jedoch neben dem Zwischenhalt Hofgeismar ein weiterer Zwischenhalt in Nordhessen anzustreben.</p> <p>Hinsichtlich des Fahrzeugkonzeptes ist unserer Ansicht nach zu prüfen, ob angesichts der hohen Nachfragespitzen tatsächlich das angestrebte Konzept von einheitlichen Fahrzeugen mit automatischen Kupplungen (=Triebwagen?) zielführend ist oder ob nicht lokbespannte Wagenzüge besser in der Lage sind, diese starken Nachfrage-Schwankungen zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen abzudecken. Der NVV sieht – wie der Entwurf auch – Handlungsbedarf bei der qualitativen Verbesserung des Fahrzeugeinsatzes (Ein-/Ausstieg, behindertengerechte Einrichtungen, Mehrzweckabteile usw.). Was ist diesbezüglich mit der Forderung nach einer "weiteren Optimierung ... der Fahrzeugflotte insgesamt" gemeint?</p> <p>Seite 280, 439 Handlungskonzept</p> <p>Der NVV verfolgt das Ziel, die Anschlusssituation in Korbach zwischen der Linie R55 Brilon Wald <> Korbach und der Linie R4 Korbach <> Kassel zu verbessern. Es wäre hilfreich, wenn durch die zusätzlichen Verbindungen Brilon Stadt o Dortmund eine geänderte Fahrlage der Linie RB 55 mit Anschlüssen sowohl in Brilon Wald von I nach Dortmund als auch in Korbach von / nach Kassel ermöglicht würde.</p> <p>Teil C Wettbewerb</p> <p>Seite 312 ff, 3. Laufzeiten von Verkehrsverträgen Zu der Frage der Laufzeiten gibt es inzwischen auch andere Auffassungen, da einige Banken bei Krediten mit Laufzeiten langer 10-12 Jahre Probleme hinsichtlich der Refinanzierung sehen.</p> <p>5. Brutto-/Netto-Ausschreibungen</p>	<p>Die RE 17 soll gemeinsam mit dem Sauerlandnetz ausgeschrieben werden. Für die RE 57 ist ein flexibles Flügelzugkonzept nach Winterberg und Brilon-Wald vorgesehen, für das Triebwagen mit automatischen Kupplungen erforderlich sind. Die Optimierung der Fahrzeugflotte insgesamt bezieht sich auf die Einbindung der heute nur für die Wochenendleistungen nach Willingen benötigten Einheiten in das Gesamtkonzept.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Ergänzung unter „Verknüpfungen“ zur Strecke 439: „Verbesserung der Anschlusssituation in Korbach zwischen der Linie R 55 Brilon Wald – Korbach und der Linie R4 Korbach – Kassel, wenn in Brilon Wald durch zusätzliche Verbindungen der RE 57 von Dortmund Hbf nach Brilon Stadt mit einer geänderten Fahrlage ein Anschluss der RB 55 an die RE 57 möglich ist.</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Der NVV bevorzugt ebenfalls den Brutto-Anreizvertrag.</p> <p>6. Geplante E-Netze RE-Linie RE1 ist in der Tabelle von / nach Paderborn dargestellt, in der Karte von /nach Kassel. Der NVV begrüßt vorbehaltlich der Finanzierbarkeit von Mehrleistungen grundsätzlich das Ansinnen, schnell fahrende Produkte bzw. Express-Züge in geeigneten Fahrlagen nach Kassel zu fahren, um nach dem Wegfall des Fernverkehrs der Nachfragesituation gerecht zu werden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Anpassung der Karte 34: Abschnitt Warburg – Kassel wird in grau dargestellt.</p>
<p>93. RMV</p> <p>Teil A Ziele und Anforderungen, S. 26</p> <p>Im BVWP ist die Anpassung Neitech für die ABS Hagen – Gießen ($V_{max} = 160$ km/h) im Vordringlichen Bedarf und Linienverbesserungen auf der Strecke für die ABS Hagen – Gießen im Weiteren Bedarf enthalten. Die Anpassung Neitech ist kein Ziel des RMV. Die Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen (November 2011) sollten möglichst berücksichtigt werden.</p> <p>4.2.1 Verbindungen der Oberzentren mit den Metropolregionen, S. 61-63</p> <p>Die Aussagen/Darstellungen im Text sowie in der Karte 10 hinsichtlich der Verbindung Siegen – Frankfurt bitte überprüfen. Im Fahrplan 2011 besteht mit Umstieg eine stündliche Anbindung.</p> <p>4.2.2 Verbindungen der Oberzentren untereinander, S. 64/65</p> <p>Die Aussage/Darstellung im Text sowie in der Karte 11 hinsichtlich der Verbindung Siegen – Gießen bitte überprüfen und ggf. die gelbe Darstellung in der Karte durch eine grüne Darstellung ersetzen.</p>	<p>Es ist richtig, dass es Ergebnisse zur Überprüfung der Bedarfspläne gibt. Diese Ergebnisse werden jedoch in dieser Form vom NWL nicht akzeptiert.</p> <p>Die Anmerkung trifft nicht auf alle Verkehrstage zu.</p> <p>Die Aussagen wurden überprüft und der Text wird entsprechend angepasst. Die Darstellung in der Karte 11 bleibt bestehen, da das Ziel der stündlichen Bedienung nicht über alle Verkehrstage erreicht wird.</p>	<p>Änderung Kap.6.3.3 : Siehe Nr. 74</p> <p>Änderung in Kap. 4.2.1 zu Siegen – Frankfurt: „teilweise erreicht (RE 99 zweistündlich direkt, zweistündlich Mo-Fr mit Umstieg)</p> <p>Änderung des entsprechenden Absatzes in Kap. 4.2.1: „Von Siegen nach Frankfurt verkehrt seit dem Fahrplan 2011 die RE 99 stündlich, alternierend im Zweistundentakt direkt nach Frankfurt und zwei-</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>5.4 Ein-/ Ausstiegssituation, S. 88</p> <p>Bitte im ersten Satz die Angabe der Bahnsteighöhe (75 cm) überprüfen und ggf. durch 76 cm ersetzen</p> <p>6.2 SPNV-Streckennetz im NWL, S. 99</p> <p>Der erste Satz des 2. Absatzes ist nicht vollständig. Bitte prüfen.</p> <p>7. 3 Ausstattung der Bahnsteige, S. 115 ff.</p> <p>Bitte berücksichtigen, dass die Kategorisierung der Stationen in 2011 vsl. in veränderter Form vorliegen wird.</p> <p>Teil B Streckenspezifische Handlungskonzepte</p> <p>440 Hagen – Letmathe – Iserlohn I Finnentrop – Siegen, Aktuelle Situation, S. 282</p> <p>siehe Anmerkung zu S. 26</p> <p>440 Handlungskonzept, S. 283</p> <p>siehe Anmerkung zu S. 26</p> <p>445 Siegen – Dillenburg, Aktuelle Situation, S. 292</p>	<p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>stündlich Mo-Fr mit Umstieg nach Frankfurt in Gießen. Dieses wird als ausreichend angesehen.“</p> <p>Änderung: Angabe wird auf 76 cm angepasst.</p> <p>Ergänzung des unvollständigen Satzes: „Ein weiterer Bedarf an Ausbaumaßnahmen kann sich durch Aufkommenssteigerungen im Fernverkehr, z. B. durch neue Anbieter vor allem in den Hauptkorridoren, und im Güterverkehr, z. B. durch die Definition von EU-Gütevorrangstrecken, ergeben.“</p> <p>Anpassung der Karte 23 auf Stand 2011</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>In diesem Abschnitt ist die tägliche EC-Verbindung Siegen – Klagenfurt – (Zagreb) doppelt aufgeführt. Hier könnte evtl. ergänzt werden, dass dies zunächst als ein zweijähriger Versuchsbetrieb der DB AG für die Fahrplanjahre 2010 und 2011 deklariert worden ist.</p> <p>623 Erndtebrück – Bad Laasphe – Marburg, S. 306</p> <p>In der Grafik zum Linienverlauf (oben links) bitte NVV durch RMV ersetzen.</p> <p>Teil C Wettbewerb</p> <p>6 Mögliche Teilnetzbildung künftiger Wettbewerbsverfahren, S. 314</p> <p>Bei der Darstellung des Netzes Eifel-Westerwald-Sieg ist die Verwendung der Klammerzusätze NRW und RLP nicht nachvollziehbar bzw. nicht erläutert. Bitte prüfen.</p> <p>Bitte Darstellung Linienverlauf RB 96 Betzdorf – Dillenburg – Siegen prüfen.</p> <p>Teil D Finanzierung des SPNV</p> <p>VI Investitionsmaßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW, SPNV und ÖPNV, S. 337</p> <p>Bei Punkt 5 bitte Rechtschreibung prüfen</p>	<p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Anregung wird aufgenommen.</p> <p>Die Darstellung wird korrigiert.</p> <p>Die Klammerzusätze beziehen sich auf die unterschiedlichen Nummerierungssysteme in NRW und Rheinland-Pfalz</p>	<p>Änderung: Die Dopplung wird entfernt.</p> <p>Änderung: NVV wird durch RMV ersetzt.</p> <p>Änderung der Tabellendarstellung</p> <p>Änderung Darstellung Linienverlauf RB 96: „Betzdorf – Neunkirchen – Dillenburg“</p> <p>Änderung: Das Wort „Belange“ wird korrigiert.</p>
<p>94. VRR</p> <p>Seite 47: Modifiziertes RRX-Konzept</p> <p>„..., schlägt der NWL ein modifiziertes RRX-Zielkonzept...“</p> <p>Dieses modifizierte Zielkonzept ist von allen drei Aufgabenträgern abgestimmt</p>		<p>Änderung des ersten Absatzes in Kap. 3.2.2: „Um die genannten indisponiblen Punkte konstruktiv in ein zukünftiges RRX Konzept zu überführen, schlägt der</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>worden und keine Innovation die ausschließlich dem NWL zuzurechnen ist. Der VRR wünscht eine entsprechende Korrektur der Formulierung.</p> <p>Seite 143: „Regionalstadtbahn“ Dortmund – Hamm</p> <p>Aus Sicht des VRR liegt kein Realisierungsbedarf vor.</p> <p>Seite 251: Anschluss RB45/RE14</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>Seite 256: Korrektur:</p> <p>Sie bezeichnen den RE1 (NRW-Express) fälschlicherweise als Rhein-Hellweg-Express (RE 11)</p> <p>Seite 102: Kapazitäts-/Qualitätssteigerung D0 Hbf – DO-Signal-Iduna-Park; Seite 273: RE57 bis Signal-Iduna-Park</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>Seite 268: Zu planende Untersuchung zur Schaffung eines zusätzlichen Bahnsteigs in Do Hbf an Gleis 1:</p> <p>Diese Möglichkeit wird gegenwärtig vor dem Hintergrund der RRX-Realisierung untersucht.</p> <p>Seite 283: RE16: Führung über die S-Bahn-Gleise</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>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>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<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>Anschlüsse im VRR-Gebiet (diverse Stellen im NVP):</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>Angebotsausweitungen (diverse Stellen im NVP):</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>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auch im NWL stehen Leistungsausweitungen unter dem Vorbehalt der Finanzierung.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>95. NVR</p> <p>Gesondertes Kapitel „Kommunikation im Rahmen des NRW-Tarifs“</p> <p>Im Anschluss an das Kapitel 10 Fahrgastinformation sollte in einem gesonderten Kapitel auf Marketing und Kommunikation im NRW-Tarif eingegangen werden. Dies könnte in folgender Form geschehen:</p> <p>Kommunikation im Rahmen des NRW-Tarifs</p> <p>Das Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) verantwortet für das Land NRW die Planung, Organisation und Durchführung aller angebots-, tarif- und vermarktungsbezogenen Maßnahmen für den NRW-Tarif. Das KCM ist unter dem Dach des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg angesiedelt, jedoch administrativ und budgetär von diesem getrennt. Die Planung und Koordination aller Kommunika-</p>	<p>Das Thema „Kommunikation im Rahmen des NRW-Tarifs“ ist ein sehr spezifisches Thema, dass aus Sicht des NWL nicht in einem Nahverkehrsplan dargestellt werden sollte.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>tionsmaßnahmen für den landesweiten Tarif fällt in den Verantwortungsbereich der Kommunikationsabteilung des VRS. Unter dem Leitmotiv ‚Busse und Bahnen NRW‘ werben die Kommunikationsmaßnahmen des KCM auf Landesebene für ein positives Image des ÖPNV und kommunizieren verbundübergreifende Fahrgastinformationen. Die NRW Kommunikationsmittel stellen einen festen Bestandteil im Informationssortiment der Verkehrsunternehmen dar.</p> <p>Maßnahmen im Rahmen des NRW-Tarifs:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarifinformationen • Informationsbroschüren zur Förderung von Freizeitverkehren • Ticketwerbung durch Anzeigen und Plakate • Events • Internetauftritt mit Fahrplanauskunft • E-Newsletter • Pressearbeit • Präsenz auf Messen / Kongressen • NRW-Fahrplanbuch“ <p>Zum Kapitel 9 Tarif und Vertrieb haben wir folgende Hinweise:</p> <p>Seite 144 9.1 dritter Absatz Sätze 1 bis 4:</p> <p>Der VRS-Gemeinschaftstarif besteht bereits seit mehr als 20 Jahren und nicht erst seit 2000. Die Formulierung sollte entsprechend angepasst werden.</p> <p>Seite 153 9.4 erster Absatz, zweite Zeile:</p> <p>Der Satz müsste wie folgt angepasst werden: „Er kombiniert die Bahnfahrt am Start- und Zielort mit Bus, Stadt- und Straßenbahn ...“</p> <p>Zudem einige formale Hinweise:</p> <p>Seite 12 Kartenverzeichnis: Karte 31 => Seite 150 (nicht Seite 145)</p>	<p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Anmerkungen sind richtig</p>	<p>Änderung im entsprechenden Absatz:: „Die Einführung der jeweiligen Gemeinschaftstarife erfolgte in Westfalen-Lippe etwa nach fünf Jahren in 2000.“</p> <p>Änderung: Die Ergänzung wird übernommen.</p> <p>Änderung:</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Seite 15. Tabelle 1. Zeile 1 – Spalte 3: „in Mio“ muss gestrichen werden.</p> <p>Seite 130 „Abschnitt Marienheide – Meinerzhagen“:</p> <p>Angebotsvolumen im NWL-Gebiet liegt bei 36.026 Zugkm. Somit muss es im letzten Satz des 2. Abschnittes lauten: „... ein zusätzliches Leistungsvolumen von ca. 0,04 Mio. Zkm.“ Zudem steht am Rand „Umsetzung zum Fahrplan 2012 geplant“, im Text wird auf die Vergabe des Kölner Dieselnetzes (1212013) verwiesen. Insofern wäre „Umsetzung zum Fahrplan 2014 geplant“ richtig.</p> <p>Seite 149 erster Absatz, zweite Zeile: Er ist ein Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn und gilt für ...</p> <p>Seite 150 zweiter Absatz, zweite Zeile: Er ist ein Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn und gilt für . . .</p> <p>Seite 151 9.3 erster Absatz, sechste Zeile: ... Regelegungen ...</p> <p>Seite 155 erster vollständiger Absatz, vierte Zeile: ..., die u.a. die Ergiebigkeit der ...</p> <p>Seite 313, Tabelle 6: In Zeile 4, Spalte 2 fehlt der NVR.</p> <p>Seite 314, Tabelle 6: Anteil des NVR am Dieselnetz beträgt nach heutigem Stand 4,9 Mio. Zugkm. Der NWL hat hingegen (wie oben bereits erwähnt) 0,04 Mio. Zugkm.</p>	<p>Die Anmerkungen sind richtig.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p>	<p>Die Korrekturvorschläge werden übernommen.</p> <p>Änderung: Die Zahlen werden entsprechend angepasst.</p> <p>Änderung: Die Korrekturvorschläge werden übernommen.</p> <p>Änderung: Die Korrekturvorschläge werden übernommen.</p> <p>Änderung: Die Korrekturvorschläge werden übernommen.</p> <p>Änderung: Die Korrekturvorschläge werden übernommen.</p> <p>Änderung: Die Zahlen werden entsprechend angepasst.</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>96. Regio Twente</p> <p>Naar aanleiding van uw brief met bovenvermeld kenmerk delen wij U mee dat wij met belangstelling kennisgenomen hebben genomen van de inhoud van het door U vastgestelde ontwerp "Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe für den SPNV".</p> <p>Regio Twente is als openbaar vervoerautoriteit en medeopdrachtgever nauw betrokken bij de treinverbinding Enschede-Gronau en de treinverbinding Hengelo-Oldenzaal-Bad Bentheim, waarvan op 12 december jl. een proef is gestart.</p> <p>Een aantal elementen uit het Nahverkehrsplan hebben directe raakvlakken met bovenvermelde treinverbindingen en hebben daarom onze directe interesse. Wij zouden dan ook graag geïnformeerd worden over de verdere uitwerking en uitvoering van de plannen met betrekking tot deze treinverbindingen.</p> <p>Voor meer informatie kunt U contact opnemen met W. Michel, senior beleidsadviseur Mobiliteit (telefoonnummer 0031 53 487 6551).</p> <p>Wij verwachten U hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>97. Provincie Overijssel</p> <p>In het bijzonder zouden wij nog de volgende punten onder uw aandacht willen brengen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onze ambitie voor de lange afstandsverbinding Amsterdam – Hengelo – Berlijn is dat deze op de lange termijn een ICE-verbinding wordt. Op kortere termijn kan de verbinding al worden verbeterd door de trajectnelheid zowel in Nederland als in Duitsland (op het gedeelte grens – Osnabrück) te vergroten tot 160 km/u en door de nu nog noodzakelijke locwissel in Bentheim overbodig te maken. Dit is in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de Wij hopen dat u zich daar samen met ons voor wilt inzetten. 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<ul style="list-style-type: none"> • Op de verbinding Hengelo – Bad Bentheim hebben wij op 12 december 2010 voor drie jaar een proef gestart met een uurverbinding, die zowel in Hengelo als in Bad Bentheim aansluiting geeft op het binnenlandse spoornet. Wij hopen dat deze proef een succes wordt en dat wij er na 2013 een structureel vervolg aan kunnen geven. • Wij delen uw wens om de Flughafen Münster Osnabrück een rechtstreekse aansluiting op het spoornet te geven, waardoor deze ook vanuit Hengelo goed bereikbaar wordt. • De treindiensten Enschede – Münster en Enschede - Dortmund hebben zich sinds de heropening goed ontwikkeld. Per december 2011 zijn deze door ons gezamenlijk opnieuw aanbesteed. In het Nahverkehrsplan wordt de doorverbinding naar Hengelo als een mogelijkheid genoemd. Deze wens leeft ook in onze regio. Wij hebben daarom de Minister van Infrastructuur en Milieu gevraagd om hier een onderzoek naar te doen. • In het Nahverkehrsplan kondigt u ook aan een onderzoek te willen doen naar de eventuele elektrificatie van Münster-Enschede. Wij vinden dit een goede gedachte en zullen dit inbrengen in ons overleg met het ministerie over de doorverbinding naar Hengelo. • Tenslotte zouden wij graag zien dat de wachttijd in Gronau wordt bekort door aanleg van een gedeelte dubbelspoor tussen Gronau en Enschede. Ook hier willen wij gezamenlijk met u een onderzoek naar doen. 	<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>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> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>
<p>98. Provincie Gelderland</p> <p>U wordt verzocht het bovengenoemde zaaknummer te vermelden in (eventuele) verdere schriftelijke of mondelinge communicatie over deze zaak.</p> <p>Indien uw brief om een reactie van onze kant vraagt, streven wij naar een reactie binnen maximaal 8 weken. Mocht dit langer gaan duren ontvangt u hierover bericht.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>6.4.9 (Seite 108)</p> <p>Aussage Entwurf Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe:</p> <p>Geschwindigkeitserhöhung Schwerter Kurve</p> <p>In Schwerte soll in der Schwerter Kurve in der Verbindung von der Oberen Ruhrtalbahn in Richtung Dortmund-Hörde der eingleisige Abschnitt verkürzt und die Geschwindigkeit erhöht werden, um die Fahrplanstabilität der RE 57 zu verbessern.</p> <p>Stellungnahme DB Netz:</p> <p>Nach dem jetzigen Betriebsprogramm ist dieses nicht erforderlich. Wenn ein Erfordernis absehbar ist, bitten wir uns zeitnah zu beteiligen.</p>	<p>Eine Verkürzung des eingleisigen Abschnittes und eine Erhöhung der Geschwindigkeit erhöhen die betriebliche Stabilität und Flexibilität.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>6.4.9 (Seite 108)</p> <p>Aussage Entwurf Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe:</p> <p>Weichen im Iserlohner Bahnhof</p> <p>In Iserlohn enden die Strecken von Schwerte und Letmathe parallel. Zur flexibleren Fahrtmöglichkeit sowie bei Sperrungen auf der Strecke nach Schwerte sind Weichenverbindungen im Iserlohner Bahnhof erforderlich.</p> <p>Stellungnahme DB Netz:</p> <p>Nach dem jetzigen Betriebsprogramm ist es nicht erforderlich aus den beiden Haltepunkte einen dann vollständig signalisierten Bahnhof Iserlohn zu machen. Zudem ist ein flexibler Einsatz nicht möglich, da nur eine Strecke elektrifiziert (von Letmathe) ist.</p>	<p>Mit einer Weichenverbindung im Bahnhof Iserlohn kann über die Strecke 433 über Iserlohn auch Iserlohn-Letmathe erreicht werden. Dieselfahrzeuge der RB 53 könnten bis Letmathe geführt werden.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>6.4.9 (Seite 108)</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Aussage Entwurf Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe:</p> <p>Geschwindigkeitserhöhung</p> <p>An den Strecken Olpe – Finnentrop und Betzdorf – Haiger soll die Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h durch die Auflösung oder technische Sicherung von Bahnübergängen erhöht werden.</p> <p>Stellungnahme DB Netz:</p> <p>Nach dem jetzigen Betriebsprogramm ist dieses nicht erforderlich. Wenn ein Erfordernis absehbar ist, bitten wir uns zeitnah zu beteiligen.</p> <p>1.1.1.1 Teil B Streckenspezifische Handlungskonzepte</p> <p>Strecke 386 Bielefeld – Herford – Bünde – Rhaden (Seite 196)</p> <p>Aussage Entwurf Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Technische Sicherung von BÜ'S im Nordabschnitt sowie dort Geschwindigkeitserhöhung <p>Stellungnahme DB Netz:</p> <p>Nach dem jetzigen Betriebsprogramm ist dieses nicht erforderlich. Wenn ein Erfordernis absehbar ist, bitten wir uns zeitnah zu beteiligen.</p> <p>Strecke 403a Bielefeld – Sennestadt – Paderborn (Seite 211)</p> <p>Aussage Entwurf Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe:</p> <p>Aktuelle Situation</p> <p>Als Direktverbindung zwischen Bielefeld und Paderborn ist die Strecke für Ostwestfalen von hoher Bedeutung. Dies wurde durch die Aufnahme der Linie</p>	<p>Durch eine erhöhte Streckengeschwindigkeit steigt auch die Reisegeschwindigkeit und somit die Beförderungsqualität.</p> <p>Durch eine erhöhte Streckengeschwindigkeit steigt auch die Reisegeschwindigkeit und somit die Beförderungsqualität. Die technischen Sicherungen von Bahnübergängen erhöhen die Verkehrssicherheit.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Änderung im Handlungskonzept zur Beschreibung der aktuellen Situation</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>RB 74 in das Landesnetz bestätigt. Zwar wurde der Oberbau der Strecke nahezu komplett erneuert. Die als Zielgeschwindigkeit angestrebte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 bzw. abschnittsweise 100 km/h kann jedoch aufgrund der mangelhaften technischen Sicherung der Bahnübergänge noch nicht gefahren werden. Erst der komplette Ausbau der...</p> <p>Stellungnahme DB Netz:</p> <p>Die geringere Geschwindigkeit basiert zum Teil auf der fehlenden technischen Sicherung der Bahnübergänge und nicht wegen einer mangelhaften technischen Sicherung.</p> <p>Strecke 404 Bielefeld – Oerlinghausen – Lage – Lemgo (Seite 216)</p> <p>Aussage Entwurf Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe:</p> <p>Infrastruktur Strecken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung mindestens zweier weiterer Kreuzungspunkte <p>Stellungnahme DB Netz:</p> <p>Siehe Stellungnahme in Teil A 6.4.9</p> <p>Strecke 405 Paderborn – Detmold – Lage – Herford (Seite 220)</p> <p>Aussage Entwurf Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe:</p> <p>Infrastruktur Strecken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung der Signaltechnik • Schaffung zusätzlicher Zugbegegnungsstellen in Sylbach und Nienhagen • Langfristige Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h <p>Stellungnahme DB Netz:</p>	<p>Siehe oben</p> <p>Siehe oben</p> <p>Siehe oben</p> <p>Durch die zusätzlichen Kreuzungsbahnhöfe steigt die betriebliche Flexibilität im Verspätungsfall und in der Fahrplangestaltung, durch eine erhöhte Streckengeschwindigkeit steigt die</p>	<p>der Strecke 403a, 2. Absatz: „Als Direktverbindung zwischen Bielefeld und Paderborn ist die Strecke für Ostwestfalen von hoher Bedeutung. Dies wurde durch die Aufnahme der Linie RB 74 in das Landesnetz bestätigt. Zwar wurde der Oberbau der Strecke nahezu komplett erneuert, die als Zielgeschwindigkeit angestrebte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 bzw. abschnittsweise 100 km/h kann jedoch aufgrund der fehlenden technischen Sicherung der Bahnübergänge noch nicht gefahren werden. „</p> <p>Siehe oben</p> <p>Siehe oben</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Aussage Entwurf Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe:</p> <p>Infrastruktur Strecken</p> <ul style="list-style-type: none"> Zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit ist z.B. im Abschnitt Unna – Fröndenberg eine Sicherung der Bahnübergänge notwendig <p>Stellungnahme DB Netz:</p> <p>Die Geschwindigkeit basiert zum Teil auf der fehlenden technischen Sicherung der Bahnübergänge und nicht wegen einer fehlenden Sicherung.</p> <p>Strecke 440 Hagen – Letmathe – Iserlohn (Seite 284)</p> <p>Aussage Entwurf Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe:</p> <p>Infrastruktur Strecken</p> <ul style="list-style-type: none"> Herstellung einer Fahrverbindung ohne Oberleitung in Iserlohn zwischen den beiden Stichstrecken Schwerte – Iserlohn und Letmathe – Iserlohn für den Störfall <p>Stellungnahme DB Netz:</p> <p>Siehe Stellungnahme in Teil A 6.4.9</p> <p>Strecke 462 Betzdorf – Haiger – Dillenburg (Seite 305)</p> <p>Aussage Entwurf Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe:</p> <p>Infrastruktur Strecken</p> <ul style="list-style-type: none"> Ausbau Bahnhof Burbach (Verlagerung der Kreuzung von Neunkirchen) Beschleunigungsmaßnahmen im Rahmen der Konzeption Rheinland-Pfalz 2015. 	<p>Siehe oben</p>	<p>Änderung im Handlungskonzept zur Strecke 437, Infrastruktur Stationen: „Zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit ist z.B. im Abschnitt Unna – Fröndenberg eine technische Sicherung der Bahnübergänge notwendig</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Stellungnahme DB Netz:</p> <p>Die notwendigen Maßnahmen für den Rheinland-Pfalz-Takt 2015 sind noch nicht verifiziert und befinden sich zurzeit in der Prüfung.</p>	<p>Die Anmerkungen sind richtig. Es ergibt sich hieraus jedoch kein Änderungsbedarf</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>100. KVG Lippe</p> <p>KB 405</p> <p>Die Linie RE 82 auf der KB 405 ist im NVP von Altenbeken nach Detmold und weiter nach Bielefeld ausgewiesen. Das halten wir auch weiterhin im angegebenen Umfang für sinnvoll (S. 217).</p> <p>Im neuen Fahrplan enden bzw. starten aber einige Fahrten der Linie RE 82 schon in Detmold. Die Begründung dafür ist der Wegfall des Fernverkehrs in Altenbeken, so dass mit dieser Linie kein Anschluss mehr auf den Fernverkehr besteht.</p> <p>Wir geben aber zu bedenken, dass insbesondere die Fahrgäste aus Horn-Bad Meinberg diese Linie genutzt haben, um in Richtung Detmold und Bielefeld zu fahren.</p> <p>Wir möchten Sie bitten, zu prüfen, ob die Fahrten um 12.30, 14.30 Und 20.30 Uhr nicht doch in Horn-Bad Meinberg beginnen und die Fahrten um 10.50 und 12.50 und 18.50 Uhr in Horn-Bad Meinberg enden könnten. Dies auch am Wochenende, weil gerade auch Tagesgäste die Kurstadt Horn-Bad Meinberg gerne für einen Kurzbesuch mit dem Zug anfahren.</p>	<p>Anpassung im Zusammenhang mit Stellungnahme VVOWL</p>	<p>Ergänzung Handlungskonzept Strecke 405, Fahrplanangebot: „Bei weiteren Angebotsreduktionen auf der Linie RE 82 zwischen Detmold und Altenbeken (wegbrechender Fernverkehr auf der Mitte-Deutschland-Verbindung) ist ein Angebot zumindest bis/ab Horn- Bad Meinberg anzustreben. Hierfür notwendige infrastrukturelle Maßnahmen an der Strecke sind zu prüfen und umzusetzen.“</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>101. IHK Bielefeld</p> <p>Kap. 3.4.2, Abs. 1</p> <p>Wir begrüßen die neue umsteigefreie Spätverbindung des RE 6 „Westfalen-Express“ um 21:02 Uhr ab Düsseldorf Flughafen mit Halt in Gütersloh, Bielefeld und Herford zum Fahrplanwechsel 12/2010 und empfehlen die Aufnahme folgender Ergänzung: „Für den Geschäftsreiseverkehr ist in den Spätstunden eine umsteigefreie Verbindung ab Düsseldorf Flughafen nach Ostwestfalen-Lippe bis 22:00 Uhr (Abfahrt Düsseldorf Flughafen) sicherzustellen.“</p> <p>Kap. 4.6</p> <p>Der Untersuchungsbedarf zum Korridor Ruhrgebiet – Hamm – Paderborn – Kassel (MDV) ist zu ergänzen: „(...) In erster Linie kommt eine Verlängerung des RE 1 von Düsseldorf über Hamm nach Paderborn bis Kassel in Betracht mit guten Anschlüssen in Paderborn und Altenbeken.“</p> <p>Kap. 6.3</p> <p>Wir vermissen konkrete Aussagen zum Schienenengpass zwischen Minden und Hannover. Der Ausbau auf vier Gleise steht im Vordringlichen Bedarf im Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes und soll eine Kapazitätserhöhung durch die Entmischung von Güter- und Personenverkehr und schneller und langsamer Verkehre bewirken. Damit ist die Beseitigung dieses Schienenengpasses auch für den SPNV von und nach Hannover von hoher Relevanz. Wir bitten auch um eine entsprechende Ergänzung im Teil B, 370.</p> <p>Wir bitten auch um eine entsprechende Konkretisierung der Ausbaumaßnahme Minden – Nienburg, die (wie in Teil B, 124 dargestellt) Teil des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse ist.</p> <p>Kap. 7.3</p>	<p>Im streckenspezifischen Handlungskonzept wird eine Ergänzung aufgenommen.</p> <p>Siehe Anmerkungen zur Stellungnahme des VVOWL zu Kap. 4.6</p> <p>Das Vorhaben wird in Kap. 6.3.6 erwähnt.</p> <p>Das Vorhaben wird in Kap. 6.3.6 erwähnt und ist im Handlungskonzept zur Strecke 124 unter Infrastruktur Strecken enthalten.</p>	<p>Ergänzung des Handlungskonzeptes zur Strecke 400, Fahrplanangebot: „Herstellen einer umsteigefreie Verbindung ab Düsseldorf Flughafen nach Ostwestfalen-Lippe bis 22:00 Uhr (Abfahrt Düsseldorf Flughafen)“</p> <p>Siehe Änderungen zur Stellungnahme des VVOWL zu Kap. 4.6</p> <p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 370: „Infrastruktur Strecken:“ „Ausbau der Strecke Minden – Seelze zur Herstellung einer durchgängigen Viergleisigkeit zwischen Bielefeld und Hannover als Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans“</p> <p>keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Fahrgastinformationsanlagen sollten auch in kleineren Bahnhofskategorien als der Bahnhofskategorie 3 vorhanden sein.</p> <p>Kap. 9.2</p> <p>Für den ungeübten Kunden des SPNV stellt sich die Tarifstruktur teilweise noch als „Wirrwarr“ dar. Dieses sollte weiter aufgelöst werden.</p> <p>Kap. 9.6 / Kap. 5.5, Abs. 16</p> <p>Hinsichtlich der Vertriebswege empfehlen wir folgenden Zusatz: „Der Fahrkartenkauf sowie die nachträgliche Ticketaufwertung, die zur Benutzung der 1. Klasse berechtigt, ist den Fahrgästen einheitlich in allen Nahverkehrszügen zu ermöglichen.“</p> <p>Wir empfehlen die Vorgaben zu den Fahrkartenautomaten wie folgt zu konkretisieren: „Die Automaten müssen über das gesamte Angebot an Nahverkehrstickets (Verbund und Nicht-Verbund-Tickets) zuzüglich der möglichen Rabattierungen (BahnCard) verfügen.“</p>	<p>In Kap. 7.3 werden die bei DB Station&Service bestehenden Bahnhofskategorien nachrichtlich beschrieben. Zur Fahrgastinformation auf Bahnhöfen und Haltepunkten wird auf das Kap. 10.2.1 verwiesen.</p> <p>In Kap. 9.2 wird die gewachsene Struktur der unterschiedlichen gewachsenen Gemeinschaftstarife für Bus und Bahn in den Räumen der Mitgliedszweckverbände dargestellt. In Kap. 9.5 sind die Perspektiven der Tarifentwicklung in Richtung einer weitergehenden Vereinheitlichung beschrieben.</p> <p>Siehe Anmerkungen zur Stellungnahme des VVOWL zu Kap. 9</p> <p>Siehe Anmerkungen zur Stellungnahme des VVOWL zu Kap. 5</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Siehe Änderung zur Stellungnahme des VVOWL zu Kap. 9</p> <p>Siehe Änderung zur Stellungnahme des VVOWL zu Kap. 5</p>
<p>102. IHK Detmold</p> <p>Linie 404: Bielefeld – Oerlinghausen – Lage – Lemgo</p> <p>Wir halten es für absolut notwendig, zwischen Lage und Bielefeld zwei weitere Zugbegegnungsstellen einzurichten. Insofern unterstützen wir Ihre Forderung, diese Begegnungsstellen in Oldentrup und Ehlenbruch einzurichten, ausdrück-</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>lich.</p> <p>Um dieser Forderung auch „optisch“ im NVP Ausdruck zu verleihen, regen wir an, die zwei Stationen nicht nur in der Auflistung auf Seite 110 aufzuführen, sondern explizit auch im Handlungskonzept des Streckenabschnitts 404 (S. 216).</p> <p>Wir begrüßen, dass der NVP für den o.g. Streckenabschnitt eine zusätzliche Verdichtung in der Hauptverkehrszeit zwischen 6 und 9 Uhr und zwischen 15 und 18 Uhr als notwendig erachtet. Diese Planung ist Bestandteil des Handlungskonzeptes und sollte deshalb ebenfalls auf S. 110 aufgeführt werden, nicht nur im Abschnitt 4.3 auf S. 70.</p> <p>Linie 405: Paderborn – Detmold – Lage – Herford</p> <p>Die Strecke 405 hat für Lippe eine hohe Bedeutung. Sie verbindet die Mittelzentren Detmold und Lage mit dem Oberzentrum Paderborn sowie dem Mittelzentrum Herford. Außerdem ist die Verbindung ein wichtiger Zubringer zum Fernverkehr in Altenbeken und Herford.</p> <p>Leider ist diese Strecke – ähnlich wie die 404 – sehr störanfällig. Die Probleme sind im NVP-Entwurf auf S. 218 zutreffend beschrieben. Hauptproblem ist, dass auf der eingleisigen Strecke die Infrastruktur in Kreuzungsbahnhöfen zurückgebaut wurde. Deshalb unterstützen wir auch in diesem Fall ausdrücklich Ihre Forderung nach weiteren Zugbegegnungsstellen. Sylbach und Nienhagen sind dafür sicher geeignet.</p> <p>Das allein reicht aber nach unserer Meinung nicht aus. Vielmehr muss die Strecke auf gesamter Länge leistungsfähiger werden. Vor diesem Hintergrund fordern wir wie schon bei der Aufstellung des letzten IGVP den zweigleisigen Ausbau der Strecke Altenbeken – Herford. Dieses Projekt wird derzeit nur als „weiterer Bedarf“ im IGVP aufgeführt. Wir werden uns bei der Landesregierung dafür stark machen, dass in eine konkrete Planung und vor allem auch Finanzierung eingestiegen wird. Dabei hoffen wir auch auf die argumentative Unterstützung des NWL.</p>	<p>Die bisherige Formulierung im Handlungskonzept zur Strecke 404 („Errichtung mindestens zweier weiterer Kreuzungspunkte“) wird angepasst.</p> <p>Der Halbstundentakt in der HVZ ist im Handlungskonzept unter „Fahrplanangebot“ dargestellt.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Anpassung des Handlungskonzept zur Strecke 404, Infrastruktur Strecke, 1. Punkt: „Einrichtung von Begegnungsstellen in Oldentrup und Ehlenbruch“ keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Ausgesprochen kritisch sehen wir Ihre Absicht, die RE 82 ab 2013 nur noch zwischen Bielefeld und Detmold verkehren zu lassen. Sie begründen dies mit der sinkenden Bedeutung der Mitte-Deutschland-Verbindung (S. 71). An anderer Stelle (S. 66) fordern Sie – zu Recht! – eine Stärkung der MDV (mindestens zweistündige, schnelle Verbindung bis Kassel). Darin sehen wir einen Widerspruch. Wie soll die Nachfrage nach Fernverkehrsverbindungen gestärkt werden, wenn man gleichzeitig die Zubringer-Verbindungen schwächt?</p> <p>Wir können Ihre Absicht, die Bedienung für den Abschnitt Detmold – Altenbeken auszudünnen, auch anhand der vorliegenden Fahrgastnachfrage nicht nachvollziehen. Mit 2.100 Rkm/kmBL liegt die Nachfrage oberhalb der Schwelle für eine Taktverdichtung, wie Sie selbst auf S. 71 feststellen. Diese Nachfrage kann nach unserer Auffassung sogar deutlich gesteigert werden, wenn die Verspätungen im Nahverkehr verringert und die MDV gestärkt wird. Bei einer Ausdünnung des Angebotes auf der 405 ab 2013 sehen wir die große Gefahr, dass Bahnreisende endgültig vom SPNV zum MIV wechseln. Wir plädieren deshalb nachdrücklich dafür, dem Streckenabschnitt Altenbeken – Detmold deutlich mehr Priorität im NVP beizumessen und den vorgesehenen Wegfall der RE 82 ab 2013 rückgängig zu machen.</p> <p>RRX – Rhein-Ruhr-Express:</p> <p>Mit Interesse haben wir die Überlegungen zum RRX zur Kenntnis genommen. Wir können nachvollziehen, dass der Nahverkehr im Ballungsraum Rhein-Ruhr auch im NVP einen gewichtigen Anteil einnimmt. Allerdings hoffen wir, dass dieses Projekt im "Kampf" um die knappen Regionalisierungsmittel nicht so viele Kapazitäten (auch finanziell) bindet, dass die Verbindungen im ländlich strukturierten Raum, wie z. B. in Lippe, darunter deutlich leiden.</p> <p>Wir erinnern daran, dass es in Ostwestfalen-Lippe schon vor Jahren gelungen ist, durch konsequente Ausschreibungen die Leistung und die Qualität im SPNV deutlich zu steigern. Wir hoffen, dass der Wettbewerb auch bei anderen SPNV-Zweckverbänden so eine Umsetzung erfahren hat. Das dürfte vor allem bei so großen Projekten wie dem RRX eine entscheidende Bedeutung haben. Insofern begrüßen wir sehr, dass der Entwurf des NVP deutlich dafür plädiert, bei der Verteilung von Regionalisierungsmitteln den effizienten Umgang damit zu</p>	<p>Siehe Anmerkungen zur Stellungnahme des VVOWL zu Kap .4.6</p> <p>Die Berechnung und Darstellung der Reisendenzahl für den Abschnitt Detmold – Altenbeken im NVP-Entwurf ist fehlerhaft (Für die RE 82 ist eine falsche km-Zahl hinterlegt worden). Der korrekte Wert für den Abschnitt Detmold – Altenbeken liegt bei 1.900 Rkm/kmBL. Der 1. Absatz auf S. 71 wird daher gestrichen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Siehe Änderungen zur Stellungnahme des VVOWL zu Kap .4.6</p> <p>Streichung des 1. Absatzes auf S. 71</p> <p>Korrektur der Karte 9 und der Angabe in der streckenspezifischen Darstellung der Strecke 405 in Teil B</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
belohnen.		
<p>103. IHK Nord Westfalen</p> <p>Die IHK Nord Westfalen erhebt gegen den o. g. Nahverkehrsplan keine Bedenken. Des Weiteren bestehen keine Änderungswünsche bezüglich Formulierungen im Nahverkehrsplan.</p>	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung
<p>104. IHK Siegen</p> <p>1. Auf der Grundlage der im Entwurf enthaltenen Vorgaben begrüßen wir die Bestrebungen des NWL, die Voraussetzungen für ein bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot im Verbandsgebiet zu schaffen. Der Forderung des ÖPNVG NRW, eine angemessene ÖPNV-Bedienung durch entsprechende Planungen sicherzustellen, wird nach unserer Auffassung damit grundsätzlich Rechnung getragen.</p> <p>2. ÖPNV und damit insbesondere auch SPNV ist als Teil der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung unverzichtbar. Er stellt die Mobilität von Personen, die nicht über einen Pkw verfügen, sicher. Ziel muss es sein, ein hochwertiges, an den Bedürfnissen der Nachfrager ausgerichtetes Angebot zu erstellen. Dabei sollten die vorhandenen Potenziale zur Erhöhung des Anteils des SPNV am Modal Split genutzt werden.</p> <p>3. Zweifellos ist das SPNV-Leistungsangebot in Nordrhein-Westfalen in den vergangenen Jahren spürbar verbessert worden. Zugleich stellt sich jedoch die Frage, ob unter verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht die Grenze des quantitativen Leistungsausbaues erreicht ist; denn die Akzeptanz des SPNV bei den Kunden – und dazu zählt auch die Wirtschaft und deren Beschäftigte – ist nicht allein von der Leistungsmenge (Zug-km), sondern mindestens ebenso stark von der Qualität der Leistung (Pünktlichkeit, Wagenmaterial, Bahnhofsausstattung und -zustand) abhängig. Insofern sollte auch zukünftig kontinuierlich in die Infrastruktur des SPNV (z. B. Beseitigung von Langsamfahrstrecken, Renovierung von Bahnhöfen und Haltepunkten etc.) investiert werden. Generell muss ebenso dringlich die Streckeninfrastruktur auf der Ruhr-Sieg-Strecke sowie der Siegtalstrecke verbessert werden, damit</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Entsprechende Aussagen sind unter Kapitel 1.3 ausgeführt.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Forderung zum Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke wird vom NWL unterstützt.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Änderung Kap.6.3.3 : „Ausbau Hagen – Siegen – Gießen“ „Die Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Siegen – Gießen ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. Der NWL fordert weiterhin einen Ausbau und eine Beschleunigung der Strecke unabhängig vom Neigetechneinsatz. Der NWL geht davon aus, dass unabhängig von der Bedarfsplanüberprüfung die Strecke weiterhin Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans sein wird.“</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>konkurrenzfähige Reisezeiten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) erreicht werden können.</p> <p>4. ÖPNV-Leistungen im Eisenbahnbereich können im Regelfall nicht kommerziell erbracht werden, sondern werden mit Regionalisierungsmitteln des Bundes bezuschusst. Um eine effiziente Verwendung dieser Mittel zu gewährleisten, sind diese Leistungen daher grundsätzlich auszuschreiben. Die Ausschreibungen sind hinsichtlich Losgröße, Laufzeit und zeitlichem Vorlauf so zu gestalten, dass sich auch kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen hieran beteiligen können.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>105. Pro Bahn NRW e.V.</p> <p>1. Nahverkehrsplan Teil A</p> <p>S. 25 – 26: Eine Neubewertung der BVWP-Projekte ist erfolgt, die Texte hier und bei den einzelnen betroffenen Strecken sollten aktualisiert werden.</p> <p>S. 38: Die Aufzählung der externen Fernverkehrsbahnhöfe sollte um Marburg (Lahn) ergänzt werden, wichtiger Anschlussbahnhof für den Raum Wittgensteiner Land</p> <p>S. 49 letzter Absatz: Die Problematik nicht niveaugleicher Einstiege für die Fahrgastwechselzeiten besonders an großen Bahnhöfen wie Dortmund, Essen und Düsseldorf sollte angesprochen werden</p> <p>S. 62: Es sollte klargestellt werden, dass die RB 50 aufgrund der Reisegeschwindigkeit und Störanfälligkeit noch keine zielkonforme Direktverbindung zwischen den Oberzentren Münster und Dortmund darstellt.</p>	<p>Die Ergebnisse der Neubewertung insbesondere zur Ruhr-Sieg-Strecke werden vom NWL nicht geteilt.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>In Kap. 4.2.2 wird dargestellt, ob eine Direktverbindung zw. den Oberzentren besteht. Dieses ist mit der RB 50 zw. Münster und Dortmund der Fall, auch wenn die Reisegeschwindigkeit und die Pünktlichkeit besser sein könnten. Nicht zielkonform ist die RB 50 jedoch im Kap. 4.2.1 als Anbindung des Oberzent-</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Änderung: Der Bahnhof Marburg wird in die Aufzählung auf der Seite 38 aufgenommen.</p> <p>Ergänzung S. 49, 3.Absatz: „Der niveaugleiche Einstieg ermöglicht auch einen schnelleren Fahrgastwechsel.“</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S. 63: Die Umsteigeverbindung Siegen – Dortmund ist insgesamt nicht ausreichend. Bei Nutzung des RE 16 ist die Gesamtfahrzeit zu lang, die etwas schnellere Verbindung erfolgt mit der RB 91 (Anschluss an RE 4) mit sehr vielen Zwischenhalten. Die Verbindung Siegen – Frankfurt erfolgt weitgehend (außer Sa nachmittags, So vormittags) stündlich (zweistündlich direkt, zweistündlich Umstieg in Gießen)</p> <p>S. 64: Die Verbindung Siegen – Gießen wird Samstags nachmittags und Sonntags vormittags nur zweistündlich angeboten, außerdem sind die Tagesrandverbindungen in jeweils einer Richtung unakzeptabel (letzte Abfahrt Siegen nach Gießen Mo-Sa 20:54 Uhr, erste Fahrt aus Gießen in Siegen so an 10:05 Uhr)</p> <p>S. 68: Für den Südast der RB 54 gilt der genannte Systemwechsel Diesel/elektrisch nicht, für den Bereich Hemer/Menden ist eine Direktverbindung nach Dortmund (Fahrzeit ca. 50 min) möglich und durch die Sonderfahrten während der Landesgartenschau nachgewiesen.</p> <p>S. 69: Für den RRX Dortmund – Münster ist eindeutig der Halt in Werne (Lippe) zu fordern, eventuelle weitere Halte müssten untersucht werden (Einbindung in ITF).</p> <p>S. 71: Soweit noch Züge der MDV Richtung Kassel verkehren bzw. durch neue Regionalverbindungen in ähnlicher Zeitlage ersetzt werden, muss ein attraktiver Zubringer aus Richtung Detmold erhalten bleiben, der Übergang in Altenbeken</p>	<p>rums Münster an den Ruhrgebietskorridor. Dieses ist auf Seite 61 auch so dargestellt. Hier erfüllt erst der RRX die Anforderung.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Derzeit ist aufgrund der abgeschlossenen Verkehrsverträge keine Linienänderung möglich. Die Verbesserung Richtung Dortmund wird aufgenommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Eine Anpassung, Abfahrt ab Siegen um 23.10 Uhr Richtung Gießen erfolgt vsl zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011.</p> <p>Dargestellt ist jedoch, ob eine Direktanbindung vorhandener Strecken an Oberzentren vorliegt oder nicht. Eine Analyse auf den Abschnitt Richtung Hemer gibt es nicht. Daher wird die Anregung zur Kenntnis genommen. Zum Thema Menden – Hemer wird auf die Stellungnahme des MK und die entsprechenden Anmerkungen des NWL hierzu verwiesen.</p> <p>Siehe Anmerkungen zur Stellungnahme des Kreises Unna und der Stadt Werne</p> <p>Siehe Anmerkungen zur Stellungnahme des VVOWL</p>	<p>Im Handlungskonzept wird die Anregung, zukünftige Möglichkeiten einer verbesserten Anbindung der Ruhr-Sieg-Strecke an Dortmund mit aufgenommen.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Siehe Änderungen zur Stellungnahme des VVOWL</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>von der RB 72 ist entschieden zu lang.</p> <p>S. 74: Die absolut unbefriedigende Betriebszeit der RB 32 sollte erwähnt werden, insbesondere am Wochenende (samstags letzte Fahrt Richtung Bocholt schon 21:02 Uhr ab Wesel, sonntags erste Ankunft in Wesel erst 10:56 Uhr, gefordert ist 08:00 Uhr), eigentlich müsste für die Strecke nicht der Knotenbahnhof Wesel, sondern Duisburg Hbf, Bezugspunkt sein. Dementsprechend wäre tägliche Abendausweitung Richtung Bocholt erforderlich. Insgesamt sollte bei der abendlichen Betriebszeit auf den einzelnen Strecken auch auf Anschlüsse von wichtigen Fernverkehrszügen sowie von RE-Verbindungen aus Oberzentren außerhalb des NWL wie Dortmund, Düsseldorf und Köln geachtet werden.</p> <p>S. 77: Liste der zu optimierenden Anschlüsse außerhalb NWL erweitern um:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Haltern (RE 2/RB 42 <-> S 9) Relation Münsterland – Bottrop - Wanne-Eickel/Gelsenkirchen (RE 2/RB 42 <-> RE 3/S2) Relation Münsterland - Oberhausen (auch die Verbindung Richtung Wese/Emmerich wird dadurch beschleunigt) <p>S. 78: Untersuchungsbedarf besteht aus unserer Sicht auch für:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Korridor Hagen – Hamm (ungünstige Verteilung der Züge, insbesondere Hagen - Schwerte) - Gesamtuntersuchung Korridore Dortmund – Städteband Iserlohn/Hemer/Menden (über Hagen, Schwerte und Fröndenberg) <p>S. 81 Karte: Anbindung Isselburg vorrangig an Bf. Empel-Rees (bereits vor-</p>	<p>Die Ausweitung der Betriebszeit an Samstagen ist über die Forderung des Stundentaktes an Wochenenden abgedeckt.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Der Korridor Hagen – Hamm wird mit zwei stündlichen Linien in einem angenäherten Halbstundentakt bedient.</p> <p>Die Verbesserung der Anbindung von Menden an Dortmund ist auf Seite 79 als Untersuchungsbedarf im Korridor Obere Ruhr und Sauerlandnetz enthalten. Iserlohn ist an Dortmund im Halbstundentakt angebunden. Die Untersuchung des Korridors Iserlohn – Menden wird aufgenommen (siehe Stellungnahme des Märkischen Kreises)</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p>	<p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 421, Fahrplanangebot: „perspektivisch Ausweitung der Betriebszeit zur Herstellung von Verbindungen täglich bis nach 22 Uhr ab Duisburg und mit früheren Verbindungen nach Duisburg an Wochenenden</p> <p>Die Liste „außerhalb NWL“ wird ergänzt. „Haltern RE 2 – S 9 (Bottrop - Münster) Wanne-Eickel RB 42 – RE3 (Münster - Oberhausen) „</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Siehe Stellungnahme des Märkischen Kreises</p> <p>Die Anbindung von Isselburg an Empel-</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>handen)</p> <p>S. 81: Hier sollte auf teilweise fehlende Infrastruktur für zusätzliche Verkehre hingewiesen werden, z. B. in Iserlohn für Zusatzverkehre zu Eishockeyspielen</p> <p>S. 83: Auch unter dem Gesichtspunkt Sauberkeit muss die Mindestzugbegleiterquote von 25 % als wohl zu niedrig eingeschätzt werden.</p> <p>S. 85 Punkt 5.1. 1. Absatz: Auch für Kuppel- und Flügelvorgänge sollten anzustrebende Höchstzeiten angegeben werden, bis zu 12 (RB 69) Minuten sind deutlich zu lang.</p> <p>S. 86 Punkt 5.2 1. Absatz: Zielvorgabe sollte sein, dass für alle Fahrgäste mit mehr als 15 Minuten Fahrzeit Sitzplätze verfügbar sein sollten</p> <p>S.87: Das Ziel einer einheitlichen Bahnsteighöhe von 76 cm ist richtig, dennoch sollte mindestens für eine Übergangszeit vorrangig Wert auf einheitliche Bahnsteighöhen je Linie geachtet werden.</p>	<p>Die Anforderungen an die Infrastruktur orientieren sich zwar an den erforderlichen Leistungen für den Regelfahrplan. Für Iserlohn ist jedoch die Schaffung einer zusätzlichen Weichenverbindung in Kap. 6.4.3 schon enthalten.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>In Kap. 5.1 werden die technischen Voraussetzungen an die Fahrzeuge für kurze Zugwenden beschrieben, keine anzustrebenden Höchstzeiten. Die Zeiten für Kuppel- und Flügelvorgänge sind auch von vielen anderen Rahmenbedingungen abhängig. So sind die Zeiten für die Flügelung der RB 89 sind nicht aufgrund der Fahrzeugeigenschaften oder Signalisierung so lang. Diese ergeben sich aus der Einbindung der jeweiligen Linienäste in das Fahrplankonzept, aus herzustellenden Anschlussbeziehungen und betrieblichen Abhängigkeiten in der Folge im Bereich Hamm.</p> <p>Als Ziel ist bereits formuliert, dass ausreichende Sitzplatzkapazitäten bereitgestellt werden sollen.</p> <p>Die einheitliche Zielvorgabe besteht wird für den Ausbau von Stationen. Ein Ausbau auf eine Höhe unter 76 cm ist</p>	<p>Rees wird in Karte 16a ergänzt.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S 91 letzter Absatz: Es ist sicher zu stellen, dass in allen Zügen mit langen Laufwegen mindestens zwei Toiletten vorhanden sind, wie im Hellweg-Netz umgesetzt.</p> <p>S. 91: Aufgrund der negativen Erfahrungen (z. B. FLIRT der Westfalenbahn und ET425 von DB Regio) sollten Klappsitze weder in Türräumen noch in engen Durchgängen, z. B. neben den Toiletten angebracht werden, da sonst der Fahrgastfluss beim Ein- und Aussteigen behindert wird. Ebenfalls ist darauf zu achten, dass in Nähe der Mehrzweckräume ausreichend Sitzplätze der 2. Klasse vorhanden sind, damit die Klappsitze nicht durch normale Fahrgäste zweckentfremdet werden.</p> <p>S. 97 2. Absatz: Die Aussage zu 200 km/h widerspricht den Aussagen im Streckenteil, wonach auch Soest – Lippstadt mit 200 km/h befahren werden kann.</p> <p>S. 115 – 117: Die Angaben zu Stationskategorien und -preisen müssen aktualisiert werden.</p> <p>S. 122 letzter Absatz. Hier sollte klargestellt werden, dass an unbesetzten Stationen Barrierefreiheit möglichst nur durch Rampen und nicht durch Aufzüge erreicht werden soll.</p>	<p>nur sinnvoll, um in Grenzbereichen zu Aufgabenträgern mit anderen Vorgaben eine einheitliche Bahnsteighöhe zu gewährleisten.</p> <p>Die Anforderungen an die Anzahl der Toiletten sind in jedem Wettbewerbsverfahren festzulegen. Dabei wird auch die Länge des Laufwegs berücksichtigt. Der genannte Wert von einer Toilette je angefangene 200 Sitzplätze ist als Richtwert zu verstehen.</p> <p>Die Vorgaben werden in den Wettbewerbsverfahren unter Berücksichtigung der jeweiligen Rahmenbedingungen festgelegt.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Rampen sind gegenüber Aufzügen auch aufgrund der niedrigeren Betriebskosten zu bevorzugen. Eine Entscheidung kann für jede Station aber nur unter Berücksichtigung der örtlichen</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Änderung des 2. Absatzes auf Seite 97: „Eine auf den Fernverkehr ausgelegte Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h wird nur zwischen Hamm und Bielefeld sowie zwischen Soest und Lippstadt erreicht.“</p> <p>Die Angaben werden auf den Stand 2011 aktualisiert.</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S. 123 1. Absatz: Es müssen auch Reaktivierungen von Strecken möglich sein, die heute dauerhaft stillgelegt bzw. sogar abgebaut sind, die Reaktivierung muss sich am verkehrlichen Nutzen orientieren, daher andere Formulierung. Sonst wäre die aufgeführte Reaktivierung Paderborn – Büren mit Option bis Brilon Stadt nicht denkbar.</p> <p>S. 140: Als Punkt 8.2.9 ist die Strecke Menden – Hemer (- Iserlohn) aufzunehmen und dabei insbesondere eine Prüfung der Direktverbindung nach Dortmund, so wie dies durch die Sonderfahrten des Oesetalbahn e. V. demonstriert worden ist. Langfristig- ist die Wiederherstellung der Verbindung nach Iserlohn anzustreben, wodurch die nachfragestarke Pendlerbeziehung wieder durch eine SPNV-Verbindung dargestellt würde.</p> <p>S. 143: Der Abschnitt Hemer – Iserlohn ist entsprechend hier als Punkt 8.3.3 als Neubaustrecke (ggf. als Stadtbahn) zu listen.</p> <p>S. 144 Punkt 8.4: Nicht nur Trassenverläufe sollten gesichert werden, sondern auch noch bestehende Widmungen von Strecken. Daher andere Formulierung des Punktes.</p> <p>S. 152 letzter Absatz: Der VGN-Tarif umfasst nicht nur Isselburg/Bocholt, sondern auch Raesfeld (aus Richtung Wesel und Schermbeck).</p> <p>S 153 Punkt 9.4: Hier fehlt eindeutig eine kritische Betrachtung des NRW-Tarifs. Aus unserer Sicht insbesondere für Relationstickets: - eingeschränktes Sortiment (keine Tageskarten oder 9-Uhr-Zeitkarten)</p>	<p>Gegebenheiten erfolgen.</p> <p>Die Anregung wird aufgenommen.</p> <p>Die Anregung wird aufgenommen.</p> <p>Die Sicherung einer bestehenden Widmung dient der Sicherung des Trassenverlaufes und ist somit in der bestehenden Formulierung impliziert.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Der NVP dient planerischen Aufgaben. Aussagen zum Tarif sind daher nur nachrichtlich mit aufgeführt. Die Pla-</p>	<p>Änderung des 1. Absatzes auf Seite 123: „Dieses umfasst neben Maßnahmen zum Ausbau der heute genutzten Infrastruktur auch die Möglichkeiten einer Erweiterung der Infrastruktur durch neue Stationen, durch die Reaktivierung des SPNV auf bestehenden Strecken, die heute nur im Güterverkehr genutzt werden, auf stillgelegten Strecken oder die Ergänzung des SPNV-Netzes durch Neubauabschnitte.“</p> <p>Siehe Stellungnahme des Märkischen Kreises</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Die Angaben werden geprüft und angepasst.</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>- vorgeschriebene Wege, die teilweise nicht den verkehrsüblichen Wegen entsprechen</p> <p>- Vertrieb von Relationstickets praktisch nur über DB-Vertriebsschiene</p> <p>S. 154: Es fehlt gegenwärtig eine ausreichende Kragenlösung für die Ballungsrandzone im östlichen Ruhrgebiet zum VRR, wie sie für die sechs Städte im westlichen Kreis Unna besteht. Dies müsste die Städte Hamm, Iserlohn, Hemer, Menden, Selm, Werne, Bönen und Fröndenberg umfassen. Weiterhin sehen wir die dringende Notwendigkeit, den Überlappungsbereich zwischen VGM und VRL um Dortmund zu erweitern, um für alle Relationen Fahrten im ÜT auf verkehrsüblichen Wegen zuzulassen, z. B. Schwerte – Lüdinghausen (hier muss bei Fahrt über Dortmund ein Ticket nach NRW-Tarif gelöst werden).</p> <p>Zur anstehenden Regionale in Südwestfalen ist ein einheitliches Ticket zu entwickeln, wenn bis dahin keine Einbeziehung der VGWS in den VRL-Tarif erfolgt.</p> <p>2. Nahverkehrsplan Teil B bis D</p> <p>S. 176: Auch die Verknüpfung zum SPNV bzw. Fernverkehr Richtung Kassel sollte erwähnt werden.</p>	<p>nungs- und Handlungsebene für den Tarif wird auf anderen Wegen sichergestellt. Die Fortentwicklung des NRW-Tarifs z.B. erfolgt im Landesarbeitskreis Nahverkehr NRW.</p> <p>Fahrkarten des NRW-Tarifs sind an allen Automaten und Verkaufsstellen in SPNV-Fahrzeugen und an SPNV-Stationen erhältlich. Der Vertrieb des NRW-Tarifs im straßengebundenen ÖPNV fällt nicht in den Bereich des SPNV-Nahverkehrsplans.</p> <p>Siehe oben (Die Weiterentwicklung der Übergangsregelungen - Kragen - ist Aufgabe des Landesarbeitskreises zum NRW-Tarif unter Führung des KCM.)</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Derzeit laufen Abstimmungen, das Tarifangebot im NWL-Bereich zu harmonisieren.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Änderung im Handlungskonzept Strecke 363.4.5, Verknüpfungen: „Herstellung des Anschlusses an den SPNV bzw. Fernverkehr Richtung Münster, Hamm, Ruhrgebiet und Kassel in Paderborn Hbf bzw. Altenbeken.</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S. 181: Die Betriebszeit der RB 77 ab Hameln geht an allen Tagen bis 21 Uhr (nicht 20 oder 0 Uhr)</p>	<p>Die letzten Züge ab Hameln Richtung Paderborn fahren täglich um 20:29. Daher die Angabe bis 20 Uhr. Für So fehlt jedoch die Ziffer 2 vor der 0.</p>	<p>Korrektur Betriebszeit ab Hameln So: „8–20“</p>
<p>S. 186: Die Angabe der Fahrgastzahlen Bünde – Löhne ist doppelt.</p>	<p>Der Hinweis ist richtig.</p>	<p>redaktionelle Überarbeitung</p>
<p>S. 216: Nach den angegebenen Fahrgastzahlen müsste aufgrund der Angebotsgrundsätze der Abschnitt Bielefeld – Lage bis nach 23 Uhr bedient werden. Es sollten zumindest die bislang nur freitags bis sonntags angebotenen Spätverbindungen auf beiden Linien täglich angeboten werden (RE 82 ggf. nur bis Detmold).</p>	<p>Der Hinweis ist richtig.</p>	<p>Ergänzung in Kap. 4.4, Karte 14 und Auflistung auf Seite 74: "Bielefeld - Detmold Ausweitung bis nach 23 Uhr"</p>
<p>S. 219: Der Punkt „Verdichtung im Abschnitt Münster – Warendorf gehört in den vorhergehenden Absatz.</p>	<p>„Verdichtung im Abschnitt Münster – Warendorf“ steht hier falsch und wird gestrichen</p>	<p>Ergänzung im Handlungskonzept der Strecken 404 und 405, Fahrplanangebot: "Einrichtung einer täglichen Verbindung nach 23 Uhr von Bielefeld über Lage nach Detmold (RE 82)"</p>
<p>S. 223: Die Herstellung eines Anschlusses in Rheda-Wiedenbrück an den RE 6 Richtung Hamm ist anzustreben.</p>	<p>Die Anregung wird übernommen.</p>	<p>redaktionelle Überarbeitung</p>
<p>S. 237: Ein RRX-Systemhalt in Werne an der Lippe sollte klar gefordert werden, um die verkehrliche Bedeutung dieses RRX-Streckenastes zu erhöhen.</p>	<p>Die Anregung wird übernommen.</p>	<p>Ergänzung im Handlungskonzept der Strecke 406, Verknüpfungen: „Herstellung eines Anschlusses in Rheda-Wiedenbrück an die RE 6 Richtung Hamm“</p>
<p>S. 237: Ein RRX-Systemhalt in Werne an der Lippe sollte klar gefordert werden, um die verkehrliche Bedeutung dieses RRX-Streckenastes zu erhöhen.</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</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S. 241/242: Die HVZ-Problematik muss gelöst werden, bevor ein zusätzlicher Halt in Lünen-Alstedde eingerichtet wird.</p> <p>S. 245: Die Aussage „Die Halte Nordbögge und Do-Scharnhorst müssen, wie bisher bei der RE 1, tagsüber neu auch bei der RE 11 alternierend bedient werden.“ ist so nicht ganz korrekt. Beim RE 1 wurden immer entweder beide Halte bedient oder nicht bedient, beim RE 11 ist die Bedienung i. d. R. jeweils eines der beiden Halte möglich.</p> <p>Der Satz „Die RE 6 als die am stärksten nachgefragte Linie verkehrt im Abschnitt Dortmund – Düsseldorf in den Morgen- und Abendstunden nur mit stark eingeschränkten Betriebszeiten.“ ist durch den neuen Fahrplan überholt und gilt nur noch eingeschränkt für die Morgenstunden.</p> <p>S. 247: Die Betriebszeit Bocholt – Wesel ist an Sonntagen nur 11 bis 22 Uhr (nicht 10 – 23, erste Ankunft Wesel 10:56 Uhr) und damit die mit Abstand schlechteste im NWL, zumal es sich dabei um die morgendliche Lastrichtung handelt. Auch die anderen Zeiten müssten nach den Grundsätzen auf Seite 73 teilweise korrigiert werden.</p> <p>S. 263: Die Bedienung des Abschnitts Schwerte – Iserlohn geht freitags (ebenso wie samstags) bis 23 Uhr, nicht 22 Uhr.</p> <p>S. 265: Der Spätkurs zwischen Schwerte und Iserlohn sollte an allen Betriebstagen angeboten werden.</p>	<p>werden soll, ob zusätzliche Halte des RRX in diesem Abschnitt möglich sind.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Die Züge verkehren von 10:33 bis 22:33 ab Bocholt. Und beziehen sich auf den Knoten Wesel. In der Logik der Angaben für Mo-Fr und Sa ist für So „11-23“ Uhr korrekt.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Dieser Zug ist bereits zum Fahrplan 2012 täglich angemeldet worden.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Änderung des Satzes: “Die Halte Nordbögge und Do-Scharnhorst können, wie bisher bei der RE 1, tagsüber neu auch bei der RE 11 nur zweistündlich bedient werden.“</p> <p>Änderung des Satzes: “ Die RE 6 als die am stärksten nachgefragte Linie verkehrt im Abschnitt Dortmund – Düsseldorf in den Morgenstunden nur mit eingeschränkten Betriebszeiten.“</p> <p>Anpassung der Betriebszeit ab Bocholt: „So 11-23“</p> <p>Anpassung der Darstellung der Betriebszeiten: ab Dortmund: Mo-Do 5-22, Fr 5-23, Sa 7-23, So 7-22 ab Iserlohn Mo-Fr 6-23, Sa 8*-23, So 9*-23 * ab Schwerte 7-23</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Die Ausweitung des 30-Minuten-Taktes auf diesem Abschnitt sollte auch aufgrund des drastisch reduzierten parallelen Busangebots geprüft werden.</p> <p>S. 265 (ebenso S. 283): Warum soll die Fahrverbindung zwischen den beiden Strecken im Bahnhof Iserlohn ohne Oberleitung hergestellt werden? Das wäre für RE 16 und RB 91 im Störfall nicht hilfreich.</p> <p>S. 268: Zur Verdichtung des Angebots ist zu prüfen, zunächst HVZ-Kurse auf dem Abschnitt Lüdenscheid – Hagen nur mit wenigen Zwischenhalten und ab Hagen auf einem anderen Weg (Schwerte oder Witten) nach Dortmund Hbf zu führen.</p> <p>S. 269: Die Übersicht über die Betriebszeiten ist irreführend, der Abschnitt Bestwig – Warburg sollte getrennt dargestellt werden (teilweise deutlich früherer Betriebsschluss).</p> <p>S. 271: Bei der Verknüpfung Richtung Düsseldorf besteht in den Tagesrandstunden Verbesserungsbedarf, da dann der RE 13 nicht auf dem Abschnitt Hagen – Düsseldorf verkehrt.</p> <p>Die neu entstandene 2-Stunden-Lücke abends zwischen Warburg und Hagen sollte zumindest auf dem Abschnitt Bestwig – Hagen wieder geschlossen werden.</p>	<p>Gemäß der im Kap. 4.3 formulierten Eckwerte sind HVZ-Verdichter erst ab 2.000 Rkm/kmBL vorgesehen.</p> <p>Mit einer Weichenverbindung im Bahnhof Iserlohn können Fahrzeuge die Strecke 433 im Störfall (Sperrung zwischen Schwerte und Iserlohn) über Iserlohn-Letmathe verlassen bzw. Kurzpendel inkl. bei mehrtägigem Betrieb Tankfahrten eingerichtet werden. Heute muss aufgrund fehlender Tankfahrten SEV gefahren werden bzw. entfallen Fahrzeuge da sie eingeschlossen nicht ans Betriebswerk fahren können.</p> <p>Der Abschnitt Hagen – Lüdenscheid liegt mit 1.100 Rkm/kmBL unter dem Schwellenwert von 2.000 für eine Verdichtung des Angebotes in der HVZ.</p> <p>Die Anregung wird aufgenommen.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Die Schließung der durch Späterlegung der letzten Fahrt Richtung Hagen (wg. tgl. neuem Anschluss von Kassel)</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Ergänzung und Anpassung der Darstellung der Betriebszeiten: ab Bestwig Ri. Winterberg: Mo-Do 8-20, Fr 8-20, Sa 7-18, So 8-18 ab Winterberg: Mo-Do 6-20, Fr 6-20, Sa 8-19, So 10-19</p> <p>Der Text wird ergänzt.</p> <p>Der Lückenschluss wird im Text ergänzt.</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S. 274: Beim Ausbau der Infrastruktur ist insbesondere auch der eingleisige Abschnitt östlich von Brilon Wald zu verbessern, um die Fahrplanstabilität des RE 17 zu verbessern und das Verkehren zusätzlicher Züge (u. a. Güterverkehr) zu ermöglichen.</p> <p>S. 275 und 277: Es ist ein Gesamtkonzept für die Anbindung des Raumes Menden – Hemer – Iserlohn und des Südastes der Hönnetalbahn an Dortmund zu erstellen. Erst unter Berücksichtigung dieses Konzepts kann auch eine tragfähige Entscheidung über einen zusätzlichen Halt zwischen Schwerte und Fröndenberg gefällt werden.</p> <p>S. 280: Es sollte darauf hingewiesen werden, dass eine Reaktivierung des Abschnitts Korbach – Frankenberg die Bedeutung der Strecke Korbach – Brilon Wald nachhaltig steigert.</p> <p>S. 281: Die Wochenend-Spätzüge Siegen – Finnentrop fehlen in der Darstellung der Betriebszeiten.</p> <p>S. 283/284: Zu prüfen ist, ob eine direkte Weiterführung des RE 99 im Zwei-Stunden-Takt bis Hagen mit wenigen Zwischenhalten (ähnlich früherer IR) und Erreichen des ITF-Knotens zur Minute 30 (Anschluss RE 4 in beide Richtungen)</p>	<p>entstandenen Lücke soll soweit wirtschaftlich vertretbar geschlossen werden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die RE 17 weist keine Auffälligkeiten bei der Pünktlichkeit auf, die zudem in diesem Zusammenhang stünden. Ein Zuwachs des Güterverkehrs in dem Maß, dass hierfür die Infrastruktur in dem Abschnitt erweitert werden müsste, ist derzeit nicht erkennbar. Der NVP umfasst zudem nur Planungen des SPNV.</p> <p>Dies ist bei den für die Einrichtung eines neuen Halts im zugrunde liegenden Betriebskonzept dann entsprechend zu berücksichtigen.</p> <p>Der Abschnitt Korbach – Frankenberg liegt außerhalb des NWL. Zu einer möglichen Reaktivierung bzw. deren Folgen werden daher keine Aussagen getroffen.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Derzeit ist aufgrund der abgeschlossenen Verkehrsverträge</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Ergänzung der Darstellung der Betriebszeiten ab Siegen: Mo-Do 5-23, Fr 5-23*, Sa 5-23*, So 6-23 * zusätzliche Verbindung Siegen – Finnentrop nach 1 Uhr.</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>möglich ist (Direktverbindung Frankfurt – Hagen).</p> <p>Weiterhin sollten beschleunigte HVZ-Kurse Richtung Dortmund unter Umgehung von Hagen Hbf. geprüft werden, entweder durch Flügelung des RE 16 von Siegen in Letmathe und Führung über Witten oder durch Flügelung der RB 53 in Schwerte und Führung von Dieselnügen über Hohenlimburg bspw. nach Finnentrop.</p> <p>S. 298/299: Kurzfristig sollte ein Anschluss des letzten RE 7 Münster – Hagen an den RE 4 geschaffen werden (heute an 23:37 Uhr, ab 23:32 Uhr). In Wuppertal würde dadurch auch noch die RB 48 nach Köln erreicht.</p> <p>S. 300: Streckenskizze: Au (Sieg) liegt bereits im NVR.</p> <p>S. 303: In der Übersicht Bedienungszeiten muss es Herdorf heißen (statt Herford),</p> <p>S. 310: Der Satz „Ab Ende 2015 werden dann voraussichtlich alle Leistungen einmal im Wettbewerb vergeben sein, viele schon zum zweiten Mal.“ gilt nicht für die S 4 (sieht man einmal von der erfolglosen Ausschreibung zeitgleich mit der RB 52 ab).</p> <p>S. 313: Der Brutto-Anreizvertrag sollte kurz erläutert werden, der Begriff ist selbst in Fachkreisen nicht unbedingt geläufig. Die angedachten Reaktivierungsstrecken sollten bei den Ausschreibungspaketen als Erweiterungsoptionen berücksichtigt werden.</p>	<p>keine Änderung möglich.</p> <p>Verbesserungsmöglichkeiten der Anbindung der Ruhr-Sieg-Strecke nach Dortmund bestehen in der Tat. Dem Vorschlag des MK im Rahmen der Überlegungen zur Weiterentwicklung das Angebotes eingehend zu prüfen und abzuwägen wird gefolgt.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig. Der Satz wird angepasst.</p> <p>Für die Reaktivierungsstrecken sind erst entsprechende Entscheidungen zur Finanzierung der Infrastrukturprojekte und der Betriebsleistungen erforderlich. Erst danach kann eine Berücksichtigung</p>	<p>Das Handlungskonzept zur KBS 440 wird unter Fahrplanangebot entsprechend ergänzt.</p> <p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 455/485, Verknüpfungen: „Herstellung eines Anschlusses der letzten Fahrt der RE 7 in Hagen an die RE 4 Richtung Düsseldorf, auch zur Herstellung einer Spätverbindung nach Köln über Anschluss in Wuppertal an die RB 48.</p> <p>Änderung: Die Grafik der Linien wird um den NVR-Bereich ergänzt.</p> <p>Änderung: Die Korrektur wird übernommen.</p> <p>Anpassung des Satzes auf Seite 310: „Ab Ende 2015 werden dann voraussichtlich alle Leistungen (mit Ausnahme der S 4) einmal im Wettbewerb vergeben sein, viele schon zum zweiten Mal.“</p> <p>Ergänzung Teil D, Kap. 5 nach Satz 1: „In einem Brutto-Anreizvertrag liegt das Einnahmenrisiko grundsätzlich beim Aufgabenträger. Um das Einnahmenrisiko für den Aufgabenträger zu minimie-</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S. 315: RE-Netz Niedersachsen umfasst auch Minden – Hannover, bitte in Karte nachtragen.</p>	<p>in Ausschreibungspaketen erfolgen.</p> <p>Die Anmerkung ist richtig.</p>	<p>ren, wird über Bonus-/Malus-Regelungen gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Anreiz mit dem Ziel einer Sicherung und Steigerung der Einnahmen geschaffen.“</p> <p>Die Karte wird entsprechend angepasst.</p>
<p>106. VCD NRW</p> <p>Dem im Entwurf genannten Management von Fahrgeld, Qualität, Daten und Content möchten wir in unserer Stellungnahme als Anregung für Handlungsoptionen etwas voranstellen, weil es nicht flächendeckend im NWL verfügbar ist.</p> <p>Das Mobilitätsmanagement (MM)</p> <p>MM hat im Wesentlichen das Ziel, bestehende Verkehrsangebote und die vorhandene Infrastruktur effizienter, umwelt- und sozialverträglicher (nachhaltig) zu nutzen. MM ist hierbei ein Hilfsmittel zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage, hin zum Umweltverbund. MM bietet/entwickelt durch "weiche" Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service Optionen das Mobilitätsverhalten und die Einstellungen zur Mobilität zu verändern. Dabei übernehmen z.B. Unternehmen und Betriebe Verantwortung für den von ihnen verursachten Verkehr und kooperieren mit Kommunen, Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbietern.</p> <p>Kommunales Mobilitätsmanagement</p> <p>Ein in Kommunen bewährtes Mittel zur Einbindung von Unternehmen (Arbeitnehmerinnen, Unternehmensleitung), Schulen (Eltern/Lehrer/Schüler) und Seniorengruppen in die örtliche Verkehrsplanung und zur Förderung einer sozial- und umweltverträglicheren Mobilität ist das kommunale Mobilitätsmanagement (KMM). Das KMM soll an das Bewusstsein des einzelnen Verkehrsteilnehmers appellieren und sein Verhalten bei der Verkehrsmittelwahl verändern, zu Gunsten des Umweltverbunds und anderer Formen nachhaltiger Mobilität.</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>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Das KMM hilft Kommunen zudem das bestehende Mobilitätsangebot vertieft zu überprüfen, konkrete Verbesserungsvorschläge auszuarbeiten und gemeinsam mit den verschiedenen Mobilitätsanbietern die notwendigen Anpassungen kostengünstiger gestalten zu können.</p> <p>Ziele des KMM können U. a. sein: - die Verringerung des PKW Verkehrs im Umfeld von Schulen - die Förderung des Betrieblichen Mobilitätsmanagement BMM in Unternehmen zur Angebotsverbesserung, Fahrtkostenreduzierung, Gesundheitsförderung und zur Schonung von Umwelt- und Klima. Durch das Erheben und Analysieren der Mobilitätsbedürfnisse der verschiedenen Bevölkerungsgruppen kann ein individueller Maßnahmenmix entwickelt werden, der den Verkehrsteilnehmern den Umstieg auf den Umweltverbund und die Nutzung der Vielfalt der klima- und umweltfreundlichen Mobilitätsangebote im Alltag erleichtert oder die Auslastung der eingesetzten Verkehrsträger steigert. Die Maßnahmen des KMM sollen hierbei als Basis für eine langfristige Veränderung und Erweiterung der Verkehrsmittelnutzung dienen. Durch die Informationsvermittlung und verbesserten Nutzungsmöglichkeiten soll zudem eine multimodale Verkehrsmittelnutzung gefördert werden, wobei die Alltagstauglichkeit hierbei im Vordergrund stehen soll.</p> <p>Bevor wir seitenscharf auf den Entwurf eingehen seien zwei Punkte vorangestellt:</p> <p>1. Obere Ruhrtalbahn (S. 271)</p> <p>Es fehlt eine Darstellung der Vielzahl der Infrastrukturmängel damit im NVP erkennbar ist, dass die Probleme erkannt sind und wie zeitlich und strategisch deren Beseitigung angegangen werden kann.</p>	<p>Die sich aus den Infrastrukturdefiziten ergebenden Schlüsse und verkehrlichen Ziele sind im NVP formuliert. Die Abarbeitung der Ziele die eine Beseitigung der Defizite bzw. Optimierung der Infrastruktur voraussetzt, geht über den Inhalt eines NVP hinaus.</p>	<p>Ergänzung der Beschreibung „Aktuelle Situation“ für die Strecke 435/438:</p> <p>„Die Strecke KBS 435 (Dortmund /) Hagen - Fröndenberg – Meschede – Brilon Wald - Warburg ist dieselbetrieben und bis Brilon Wald zweigleisig. Der 52 km lange Abschnitt zwischen Brilon Wald und Warburg ist eingleisig. Der</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
		<p>Abzweig zur KBS 433 nach Dortmund über den die RE 57 verkehrt (Schwerter Kurve) sowie der ab 12/2011 in Betrieb gehende Streckenabschnitt Brilon Wald – Brilon Stadt sind eingleisig.</p> <p>Betriebliche Eingleisigkeiten bestehen im Elleringhäuser Tunnel zwischen Olsberg und Brilon Wald (Brandschutz) sowie aufgrund der höhengleichen Bahnsteigzuwege in Wickede, Neheim, Freienohl und Bestwig. Der eingleisige Abschnitt zwischen Brilon Wald und Warburg verfügt über Begegnungsstellen in Messinghausen, Scherfede und Marsberg, der zweigleisige Abschnitt zwischen Schwerte und Brilon Wald über Überholmöglichkeiten in Fröndenberg (im Gleisvorfeld), Arnsberg (Westf), Wennemen, Meschede, Bestwig und Brilon Wald. In Bestwig bestehen eine Flügelungsanlage und ein Zentralstellwerk. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 90-140 km/h. Die Strecke wird neben dem SPNV von einzelnen Güterzügen befahren.</p> <p>Die Strecke KBS 438 Bestwig – Winterberg ist eingleisig und dieselbetrieben. Sie zweigt an der Abzweigstelle Nuttlar kurz hinter Bestwig von der Oberen Ruhrtalbahn ab. In Siedlinghausen besteht eine Kreuzungsmöglichkeit. Eine weitere Kreuzungsmöglichkeit für den Bahnhof Bigge ist fest eingeplant. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Ist die Forderung des HSK nach einem durchgehenden 2-gleisigen Ausbau samt Elektrifizierung geeignet aufgrund seiner Dimensionen nie realisiert zu werden? Bei der Revision des BWVP ist die KBS 435 durchgefallen. Wir fordern daher mindestens den Ausbau des Bf Bredelar zu einem Kreuzungsbahnhof im Verspätungsfall. 4 Weichen und 2 Gleise sind vorhanden aber nicht signaltechnisch verfügbar. Es ist auch nachzuweisen welcher Abschnitt zwischen Brilon Wald und Warburg der beste ist um wieder 2gleisig aufgebaut zu werden statt Geld „nur“ in Weichen zu investieren. Geeignet erscheint uns der Abschnitt Bredelar – Marsberg – Westheim. Damit wäre die Durchlässigkeit für Güterverkehr tagsüber wieder gegeben.</p> <p>2. „formulierte Fahrzeuganforderungen“</p> <p>Im Entwurf fehlen Begriffe wie „Elektromobil“ und „Hybrid“. Die Dieselpreise werden weiter steigen. Wie sieht die Zukunft der Dieselnetze aus? Die Aussage „Strom wird zur Primärenergie“ zeigt, wohin der Ausbau erneuerbarer Energien geht. Ein Ausblick diesbezüglich ist wichtig, denn dabei können sich weitere Strecken ergeben, bei denen eine Elektrifizierung Sinn macht.</p> <p>Zum Entwurf im einzelnen: S. 21 Zu „Vorrang für SPNV beim Ausbau der Infrastruktur“: Beim Vorrang bei Konflikten an BÜ ist zu hinterfragen, dass i. d. R. der Bahnbetrieb 100% der Lasten trägt. Warum wird z. Bsp. der RE17 seit 5 Jahren östlich von Brilon Wald mit einer La20 eingeschränkt? Warum finanziert z. Bsp. der Straßenbaulastträger nicht zu 100% auf seine Kosten an der Bedeutung der Bahn gemessen völlig untergeordneten Straße einen Sicherungsposten um den Bahnverkehr nicht zu benachteiligen?</p>	<p>Der NWL fordert weiterhin einen Ausbau und eine Beschleunigung der Strecke unabhängig vom Neigetechnik-einsatz. Der NWL geht davon aus, dass unabhängig von der Bedarfsplanüberprüfung die Strecke weiterhin Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans sein wird. Dieses schließt nicht aus, dass auch ein Ausbau einzelner Abschnitte oder Bahnhöfe sinnvoll sein kann.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der NWL fordert in Kap. 6 einen Abbau bestehender Langsamfahrstellen. Dieses gilt aus für Dauer-Langsamfahrstellen, die in das VzG aufgenommen wurden. Die weiteren Fragestellungen fallen nicht in den Regelungsbedarf eines Nahverkehrs-</p>	<p>auf der Strecke beträgt 60 km/h.</p> <p>Aktuell werden auf der Oberen Ruhrtalbahn Fahrzeuge der Baureihen VT 612 (RE 17), VT 628 (RE 17), VT 640 (RE 57) und VT 648 (RE 57) eingesetzt.“</p> <p>Keine Änderung:</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S. 32 1,2 Mio. Menschen leben nicht nur „ohne SPNV-Anschluss“, sie haben auch keinen direkten Zugang zu Fahrkarten des Regional- und Fernverkehrs, es sei denn, am Ort existiert ein Reisebüro mit DB-Vertrieb.</p> <p>S. 34 Die beiden stärksten Pendlerverflechtungen ohne SPNV sind zugleich die beiden nicht mehr existenten Bahnstrecken (Siegen – Netphen, Iserlohn – Hemer/Menden) mit der besten Nutzen-Kosten-Relation in der IGVP!</p> <p>S. 37ff Weite Teile des NWL-Gebiets sind vom direkten Zugang zum Fernverkehr ausgeschlossen, dies gilt sowohl für das westliche Münsterland wie auch für das gesamte Sauer- und Siegerland.</p> <p>S. 42 Die Aufgabenträgerschaft des Bundes für den Schienenfernverkehr im Sinne eines „Deutschland-Taktes“ unterstreichen wir. Siehe www.deutschlandtakt.de</p> <p>S. 61 Die genannte stündliche Verbindung von Münster – Dortmund mit der RB50 kann nicht als zielkonform angesehen werden. Sie ist extrem störanfällig und insgesamt zu langsam.</p>	<p>plans.</p> <p>Die Vertriebssituation im NWL ist auf der Seite 156 dargestellt. Der Vertrieb wird im NWL über stationäre Vertriebsstellen und über Automaten im Zug abgewickelt.</p> <p>Aus der Darstellung der strukturellen Rahmenbedingungen in Kap. 2.3 ist nicht unmittelbar abzuleiten, dass starke Pendlerbeziehungen ohne SPNV-Bedienung ein Defizit darstellen. In diesen Korridoren besteht in der Regel ein gutes Angebot im ÖPNV. Ob ein SPNV in diesen Verbindungen sinnvoll sein kann, ist von der jeweiligen örtlichen Situation abhängig.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auf der Seite 42 sind die Aufgaben des Bundes in Bezug auf den Fernverkehr dargestellt.</p> <p>Die RB 50 ist in Kap. 4.2.1 als direkte Anbindung des Oberzentrums Münster an den Ruhrgebietskorridor nicht zielkonform. Hier erfüllt erst der RRX die Anforderung. In Kap. 4.2.2 wird dargestellt, ob eine Direktverbindung zw. den Oberzentren besteht. Dieses ist mit der RB 50 zw. Münster und Dortmund der Fall, auch wenn die Reisegeschwindigkeit</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S. 68 Für die RB 54 gilt der genannte Systemwechsel Diesellektrisch nicht, denn für den Bereich Hemer/Menden ist eine Direktverbindung nach Dortmund mit einer Fahrzeit unter 50 Min. möglich und durch die Sonderfahrten während der Landesgartenschau nachgewiesen (mit Talent der PEG). Diese Lösungsstrategie ist daher nachzutragen. Das die Stadt Menden zu ihrem Ratsbeschluss steht, sich für die Bahnstrecke Hemer – Menden – Dortmund einzusetzen, hat der Ausschuss Umwelt-Planen-Bauen jüngst am 24.2.201 1 bestätigt.</p> <p>S. 69 Die Zahl der stündlichen Bedienungen allein ist nicht hinreichend, notwendig ist eine angenäherte Gleichverteilung (3 Bed./h = Ca. alle 20min, 2 Bed./h = Ca. alle 30min). Als Negativbeispiel kann die Relation Hagen – Schwerte angeführt werden mit 3 Bedienungen je Stunde ab Hagen zur Minute x.58, x.13 und x.21.</p> <p>S. 74 Eine Ausdehnung der RE13 Düsseldorf- Hamm bis nach 23.00 Uhr ist erforderlich, da nur so sinnvolle Anschlüsse von Düsseldorf Richtung Sauerland möglich sind. Die letzte Fahrt der RE13 ab Düsseldorf findet leider bereits um 20:12 statt.</p> <p>S. 79 (oben): Nicht nur „Menden sondern Verbesserung des gesamten Städtebands Iserlohn – Hemer – Menden an das Oberzentrum Dortmund.</p>	<p>keit und die Pünktlichkeit besser sein könnten.</p> <p>Siehe Anmerkungen zur Stellungnahme des Märkischen Kreises, Punkt II.6</p> <p>Die angestrebte Verteilung von drei stündlichen Verbindungen wird im 3. Absatz auf Seite 69 dargestellt. Dabei soll möglichst eine Grundbedienung im Halbstundentakt gewährleistet werden, der von einer schnelleren Linie überlagert wird. Aufgrund übergeordneter Zwänge kann nicht auf allen (Teil-)Abschnitten eine gleichmäßige Verteilung umgesetzt werden.</p> <p>Von Düsseldorf besteht eine letzte Verbindung Richtung Sauerland mit der RE 1 um 22:22 über Dortmund. Ziel ist die Verbindung über Dortmund noch ausweiten.</p> <p>In Kap. 4.6 wird das Angebot im bestehenden Netz behandelt, in dem Hemer nicht angebunden ist. Zu Aussagen zur Reaktivierung siehe Anmerkungen zur Stellungnahme des Märkischen Kreises, Punkt II.6. Iserlohn ist bereits im Halbstundentakt der RB 53 an Dortmund angebunden.</p>	<p>Siehe Änderungen zur Stellungnahme des Märkischen Kreises, Punkt II.6</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S. 80f Um die in Kap. 1 genannte globale Zielsetzung, die auf S. 66 mit max. 60 min dann näher definiert wird, zu erreichen, ist ein grundsätzliches Konzept für sämtliche schienenferne Orte, z.B. Schmallenberg nach Norden oder Warstein erforderlich. Von diesen Orten benötigt der Fahrgast meist schon 60 min mit dem Bus, bis er überhaupt den nächsten Bahnhof erreicht und dort in den Zug einsteigen kann.</p> <p>Für Schmallenberg fehlt die Achse des SB9 nach Altenhundem (nur 30 Min. Fahrzeit).</p> <p>S. 81 Sonderverkehre, etwa zur Allerheiligenkirmes nach Soest oder zum Skispringen nach Willingen sind in besonderer Weise geeignet, neue Kunden für den ÖV zu gewinnen, aber für die gewünschten Sonderverkehre muss auch die Infrastruktur vorhanden sein; so sind Sonderzüge zu Eishockeyspielen in Iserlohn mangels Gleiskapazitäten schlicht nicht möglich. Beim alljährlichen Großereignis Silvesterlauf Werl > Soest konnte bisher kein besonderes Engagement des SPNV beobachtet werden. Jeglicher Hinweis auf die nahen Bahnhöfe und das gute Angebot fehlen dort bei der Öffentlichkeitsarbeit.</p> <p>S. 82ff Zur Qualität gehört zwingend auch ein Kapitel „Sauberkeit in den Fahrzeugen“, von daher ist eine Quote von 25 % Zugbegleitern u. U. zu gering. Besonders bei Langläufern über 209 km wie bei der RE 17. Eine Quote von 25 % an Schwachlasttagen und auch an den nachfragestärksten Tagen wird auch aus Kreisen des Kontrollpersonals nicht verstanden.</p> <p>S. 85 Auch für das Flügeln u. Stärken von Fahrzeugen sollte eine Maximalzeit von 4 min festgelegt werden, derzeitige Zwangspausen von 7 min sind fahrgastfeindlich und in der Realität auch nicht erforderlich (s. RB 53 in Schwerte, normaler Fahrplan 7min, zurzeit wg. Baustelle Hörde problemlos in 5 min).</p>	<p>Das auf Seite 66 genannte Ziel bezieht sich auf SPNV-Stationen, nicht auf die Anbindung schienenferner Bereiche.</p> <p>Die Anmerkungen bezügl. der Anbindung von Schmallenberg sind richtig.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Anforderungen an die Infrastruktur orientieren sich an den erforderlichen Leistungen für den Regelfahrplan. Für Iserlohn ist die Schaffung einer zusätzlichen Weichenverbindung in Kap. 6.4.3 enthalten.</p> <p>Die 25 % werden als Mindestservicequote festgelegt. Die Begleitquote kann auch höher liegen, wenn ausreichend Mittel zur Finanzierung zur Verfügung stehen. Dieses ist auch aus Sicht des NWL wünschenswert.</p> <p>In Kap. 5.1 werden die technischen Voraussetzungen an die Fahrzeuge für kurze Zugwenden beschrieben, keine anzustrebenden Höchstzeiten. Die Zeiten für Kuppel- und Flügelvorgänge</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Änderung: Die Karte 16a wird um die Achse Schmallenberg Lennestadt Altenhundem ergänzt und die Bezeichnung „Grevenbrück in Lennestadt- Grevenbrück geändert.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S. 86 Zu 5.2: Für alle Fahrgäste, die länger als 15 min unterwegs sind, sollte auch in der HVZ ein Sitzplatz vorhanden sein.</p> <p>S. 91 Neben den Mehrzweck-/Fahrradabteilen sollten keine 1.Klasse-Abteile angeordnet werden, um die MZ-Bereiche von normalen Kunden möglichst frei zu halten.</p> <p>S. 100 Die Beschleunigung Hagen – Siegen ist auch ohne Neigetechnik erforderlich, ggf. sind Direktverbindungen Richtung Dortmund (parallel zur A 45) zu prüfen. Auch hier gibt es schon historische Langsamfahrstellen wie die La bei der Lennequerung Rönkhausen.</p> <p>S. 101 Der 2-gleisige Ausbau Siegen – Köln ist unabhängig vom Ausbau des Knotens Köln immer richtig und wichtig!</p> <p>S. 102 La-Stellen sind generell in max. 1 Jahr zu beseitigen, dies gilt z.B. auch für RE 17 im Bereich Marsberg (Tunnel Beringhausen). Es ist kaum vorstellbar dass solche Mängel bei Autobahnen über solche Zeiträume hingenommen würden. Es müsste erklärt werden, welchen Vorteil ein GWB nur bis Eiserfeld haben soll. Der Ausbau der Zufahrt Dortmund Hbf sowie die Anlage eines Bahnsteigs an Gleis 1 sind mehr als sinnvoll. Das bedeutet die Reaktivierung des dritten Streckengleises bis Dortmund-West km 166,9.</p>	<p>sind auch von vielen anderen Rahmenbedingungen abhängig.</p> <p>Als Ziel ist bereits formuliert, dass ausreichende Sitzplatzkapazitäten bereitgestellt werden sollen.</p> <p>Nach den Vorstellungen des NWL sollen 1. Klasse-Bereiche nur bedingt durch die Abstimmung mit Nachbaraufgabenträgern vorgesehen werden. (S. 91)</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Der NWL unterstützt die Forderung zum Ausbau Ruhr-Sieg-Strecke.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Der NWL fordert in Kap. 6 einen Abbau bestehender Langsamfahrstellen. Dieses gilt auch für Dauer-Langsamfahrstellen, die in das VzG aufgenommen wurden. Der Bereich des GWB wird bis Nieder-</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Änderung Kap.6.3.3 : „Ausbau Hagen – Siegen – Gießen“ „Die Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Siegen – Gießen ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. Der NWL fordert weiterhin einen Ausbau und eine Beschleunigung der Strecke unabhängig vom Neigetechneinsatz. Der NWL geht davon aus, dass unabhängig von der Bedarfsplanüberprüfung die Strecke weiterhin Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans sein wird.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Änderung: Der Bereich des GWB wird bis Niederschelden erweitert.</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S. 103 Unsere Forderung ist der durchgängige Halbstundentakt im Nahverkehr auf allen nach Münster führenden Strecken ("Münsterland-Takt"). Der ZVM hat dies als verkehrliche Ziele benannt, allerdings keine zeitlichen Ziele angegeben.</p> <p>S. 106 Ist für Nuttlar – Winterberg (jetzt 60 km/h) keine Geschwindigkeitserhöhung geplant? Was steht dem entgegen? Wie steht es mit den Aussagen des Gutachtens von IVV aus 1998 zu der Strecke? Soll die Strecke mit der Reaktivierung von Brunskappel und Wulmeringhausen eine Nahverkehrsfunktion bekommen und den Bus größtenteils ersetzen können?</p> <p>Welche planerischen Aussagen können gemacht werden zu dem schlechten Zustand, dass an Sonntagen keinerlei Busverkehr zw. Winterberg und Frankenberg(Eder) angeboten wird?</p> <p>S. 123 Es müssen auch Reaktivierungen von Strecken möglich sein, die heute dauerhaft stillgelegt bzw. sogar abgebaut sind. Die Reaktivierung muss sich am verkehrlichen Nutzen orientieren.</p> <p>S. 140 Als Punkt 8.2.9 ist die Strecke Menden – Hemer (- Iserlohn) aufzunehmen und dabei insbesondere eine Prüfung der Direktverbindung nach Dortmund, so wie dies durch die Sonderfahrten des Oesetalbahn e.V. demonstriert worden ist. Langfristig ist die Wiederherstellung der Verbindung nach Iserlohn</p>	<p>scheiden erweitert.</p> <p>Die Umsetzung ist abhängig von den dazu erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen und einer Finanzierung der erforderlichen zusätzlichen Leistungen. Zeithorizonte können daher nicht genannt werden.</p> <p>Beim Ausbau der Strecke Bestwig – Winterberg steht die Einrichtung des Kreuzungsbahnhofs Bigge im Vordergrund um einen betrieblich optimierten Stundentakt umsetzen zu können.</p> <p>Aussagen zum Busverkehr fallen nicht in den Regelungsbedarf des Nahverkehrsplans SPNV.</p> <p>Siehe Stellungnahme des Märkischen Kreises</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Änderung des 1. Absatzes auf Seite 123: „Dieses umfasst neben Maßnahmen zum Ausbau der heute genutzten Infrastruktur auch die Möglichkeiten einer Erweiterung der Infrastruktur durch neue Stationen, durch die Reaktivierung des SPNV auf bestehenden Strecken, die heute nur im Güterverkehr genutzt werden, auf stillgelegten Strecken oder die Ergänzung des SPNV-Netzes durch Neubauabschnitte.“</p> <p>Siehe Stellungnahme des Märkischen Kreises</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>anzustreben, wodurch die nachfragestarke Pendlerbeziehung wieder durch eine SPNV-Verbindung dargestellt würde.</p> <p>S. 143 Der Abschnitt Hemer – Iserlohn ist entsprechend hier als Punkt 8.3.3 als Neubaustrecke (ggf. als Stadtbahn) zu listen. Zur ehemaligen Strecke Wennemen – Schmallenberg zitieren wir aus der Synopse zum Regionalplan-Verfahren TA Oberbereich Dortmund (örtl. Teil):</p> <p>„Die Trassensicherung ist regionalplanerisch erwünscht. Auch bei geringen Reaktivierungschancen soll die Trasse als zusammenhängendes Grundstück erhalten bleiben und für lineare Infrastrukturen gesichert werden.“ Es ist keinesfalls ausreichend, den „Trassenverlauf“ für eine spätere Reaktivierung zu sichern, notwendig ist die Beibehaltung der Widmung, auch wenn ein Radweg angelegt werden soll. Es fehlt eine komplette Liste der infrage kommenden Trassen.</p> <p>S. 151 Es fehlt gegenwärtig eine analoge Kragenlösung für die Ballungsrandzone im nördlichen Märkischen Kreis (Iserlohn, Hemer, Menden); auch für diese Städte sollte eine VRR-Zone generiert werden, so dass Verbundfahrten nach Wuppertal, Essen oder Düsseldorf möglich werden ohne auf den NRW-Tarif angewiesen zu sein.</p> <p>S. 153 Für größere Entfernungen im NRW-Tarif ist z. Bsp. eine Fahrt Hönnetalbahn – Bus – Ruhr-Sieg-Strecke nicht möglich. Siehe S. 277: nur eine Optimierung der Zug-Bus-Zug-Verknüpfung reicht nicht aus.</p> <p>S. 155 da sich eine zügige Vereinheitlichung der Tarife nicht realisieren lässt, sollte für die anstehende „Regionale Südwestfalen“ in den Kreisen SO, MK, HSK, OE und SI zumindest ein einheitliches Regionale-Ticket kreiert werden oder die Tarife Ruhr- Lippe und Westfalen-Süd verschmolzen werden.</p>	<p>Siehe Stellungnahme des Märkischen Kreises</p> <p>Die Sicherung einer bestehenden Widmung dient der Sicherung des Trassenverlaufes und ist somit in der bestehenden Formulierung impliziert. Die Erstellung einer kompletten Liste zur Aufnahme in den Nahverkehrsplan müsste mit Beteiligung der Gebietskörperschaften erfolgen. Dieses ist unabhängig vom Nahverkehrsplan oder für eine Fortschreibung denkbar.</p> <p>Die Weiterentwicklung der Übergangsregelungen (Kragen) ist Aufgabe des Landesarbeitskreises zum NRW-Tarif unter Führung des KCM</p> <p>Dies ist im Rahmen der Entwicklung einer NWL weiten Tariflandschaft zu berücksichtigen und findet außerhalb des NVP Rahmens statt.</p> <p>Die Schaffung von Tarifangeboten ist Aufgabe der jeweiligen Tarifgemeinschaften und überschreitet den planerischen Einflussbereich des NVP.</p>	<p>Siehe Stellungnahme des Märkischen Kreises</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S. 156 Es ist zu berücksichtigen, dass die 79 Kommunen (=1,2 Mio Einwohner) keinen SPNV-Anschluss und somit auch keinen Zugang zu relationsbezogenen Fahrkarten über den Verbund bzw. über NRW hinaus haben außer via Internet, dies ist insbesondere für ältere Menschen deutliches Hindernis, der Busfahrer hat bestenfalls NRW-Pauschaltickets, es muss in jedem Ort ein Ticketerwerb (Automat oder personenbezogen) wieder möglich sein.</p>	<p>Die Vertriebssituation im NWL ist auf der Seite 156 dargestellt. Der Vertrieb wird im NWL über stationäre Vertriebsstellen und über Automaten im Zug abgewickelt. Der Fahrkartenvertrieb in schienenfernen Gemeinden fällt nicht in den Bereich des SPNV-Nahverkehrsplans.</p>	
<p>S. 159 Zu „Der Automat im Zug sichert eine ausreichend hohe Vertriebsqualität - insbesondere im ländlichen Raum“: S. Pkt. Vorher: 1,2 Mio. Menschen haben keinen Bahnhof, sind aber U. U. schon eine Stunde zuvor mit dem Bus unterwegs.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	Keine Änderung
<p>S. 164 Die Zuverlässigkeit der ZRL-Monitore ist zumindest in Neheim-Hüsten inakzeptabel. In 2011 hat es bis jetzt keinerlei Anzeige gegeben. Das Verschulden liegt auf Seite der DB. Hier ist eine kritische Bewertung bzgl. der normalen und der erreichten EDV-Verfügbarkeiten nötig.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Fehler sind inzwischen behoben.</p>	Keine Änderung
<p>S. 237 Bei der vorgesehenen Prüfung zusätzlicher Halte sollte besonders Werne berücksichtigt werden, des Weiteren mindestens ein weiterer Halt, z.B. Ascheberg.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	Keine Änderung
<p>S. 242 Lünen-Alstedde ist sicherlich wünschenswert, könnte aber die Kapazitätsprobleme weiter verschärfen. Ist der Verdichterzug die schnellere Lösung? Perspektivisch sollten die Bahnsteige verlängert werden.</p>	<p>Die Ziele sind hinlänglich formuliert. Die zeitliche Abarbeitung – ggf. mit Zwischenlösung- geschieht außerhalb des NVP.</p>	Keine Änderung
<p>S. 262 Sinnvoll ist auch die Prüfung, ob ein zusätzlicher Halt Do-West neue günstige Verbindungen, etwa zur Uni ermöglicht.</p>	<p>Aussagen zu zusätzlichen Halten außerhalb des NWL sollen im NWL-Nahverkehrsplan nicht getroffen werden. Gleichwohl sind kapazitätsschwächende Maßnahmen kontraproduktiv, den ohnehin schon dichten Verkehr in der Einfahrt von Do Hbf stabiler zu gestalten.</p>	Keine Änderung

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S. 264 der 30min-Takt zwischen Schwerte und Iserlohn ist nötig, zumal gerade das parallele Busangebot halbiert worden ist. Insbesondere ist eine tägliche Spätverbindung nötig, zurzeit nur am Wochenende. Eine Beschleunigung im Bf. Kalthof und im Bf. Schwerte ist nötig wegen heutiger Standzeiten von 7min. Die Expresszüge lehnen wir ab. Die Infrastruktur ist auszubauen. Die taktmäßige Verknüpfung mit der RE7 in beide Richtungen, würde eine Verschiebung des Fahrplans um 15min bedeuten, dies muss in einer Detailplanung betrachtet werden. Die Weichenverbindung im Bf. Iserlohn ist grundsätzlich richtig.</p> <p>S. 268 Wichtig ist eine grundsätzliche Beschleunigung der Gesamtstrecke, die derzeitige Reisezeit ist im Vergleich zum MIV via A45 völlig indiskutabel. Hier könnte es eher Sinn machen über Expresszüge nachzudenken (nur mit Halt in Lüdenscheid, Brügge (wg. Richtungswechsel), Hagen Hbf, Dortmund Hbf). Evtl. nicht über Herdecke sondern über Schwerte oder Witten.</p> <p>S. 269 VzG Nr. 2550: Die Bandbreite „100-140 km/h“ wird den zahlreichen Geschwindigkeitseinschränkungen und deren Ursachen nicht gerecht. Zu „2103 Dortmund Hbf – DO. Signal-Iduna-Park: Dieser Abschnitt wird bis km 166,9 eingleisig betrieben für 6 Züge je Stunde (und ist damit unabhängig von der parallelen Strecke 2801 mit der S5).</p> <p>S. 269: Die Bandbreite „100-140 km/h“ bei der Oberen Ruhrtalbahn hatten wir unzureichend kommentiert. <u>Richtig ist:</u> 2550 Hagen – Brilon Wald 80 – 140 [insgesamt 8,5 km mit 80 km/h bzw. 24 km mit bis zu 90 km/h] 2550 Brilon Wald – Warburg 90 – 120 2550 Schwerte Ost – Bestwig [Doppelung, ist oben in "2550 Hagen" enthalten]</p> <p>Die Angaben bei den anderen Strecken scheinen uns auch nicht alle korrekt zu sein.</p> <p>S. 270 Olsberg hat mittlerweile 76cm Bahnsteighöhe.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Der Abschnitt Hagen – Lüdenscheid liegt mit 1.100 Rkm/kmBL unter dem Schwellenwert von 2.000 für eine Verdichtung des Angebotes in der HVZ.</p> <p>Die Anregung wird übernommen.</p> <p>Die Anregung wird übernommen.</p> <p>Der Hinweis ist richtig.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Die Streckenangaben werden korrigiert und die Geschwindigkeitsangaben weiter differenziert.</p> <p>Siehe oben</p> <p>Die Darstellung wird angepasst.</p> <p>Die Angaben werden überprüft und</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S. 270: Die Bahnsteighöhe Westheim beträgt nicht 38 cm sondern eher 0 cm. Die Bahnsteighöhen Hoppecke, Messinghausen, Beringhausen fehlen.</p> <p>S. 271 Die vorgesehene Mittelbindung ist gut, sollte aber zwecks Fahrplanstabilität für die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen mindestens Bredelar und Westheim verwendet werden. Güterzüge müssen deshalb weitgehend über Schwerte abgefahren werden während die A46 sich weiter durch die Landschaft frisst. Zu „verknüpftes System der Korridore Hellweg und Obere Ruhr“: Z. Bsp. unterdrückt die Fahrplanauskunft der DB AG Sonntags ab 1502 Kassel-Wilh. Den Übergang in Warburg (westf) 153.5 auf 1538 zum RE17. Wenn schon ein Auffangkonzept zur MDV umgesetzt wird ist das Finden dieser Übergänge für die Nachfrage eine Voraussetzung.</p> <p>Mind. ein weiterer Halt in Halt Hoppecke (zu diesem und 2 weitere Bahnhöfe) wurde bereits 2007 in einer Unterschriftenaktion gefordert: Der RE 3919 (als Konsens der Beteiligten) soll im Berufsverkehr 16:44 nach dem Willen vieler Pendler dort halten um U. a. den Weg nach Brilon Wald zu ersparen. Dies wäre auch für die Mitarbeiter der unmittelbar am Hp gelegenen großen Firma Hoppecke interessant. Es fehlen planerische Aussagen zu Hoppecke, Messinghausen und Beringhausen.</p> <p>S. 274: Zu „Infrastruktur Stationen“: Können hier aktuelle evtl. gesicherte Zahlen zu den Umsetzungsjahren mitgeteilt werden?</p> <p>S.275 Für den möglichen zusätzlichen Haltepunkt ist es nicht ausreichend, diese Entscheidung dem Kreis Unna sowie Schwerte und Fröndenberg zu überlassen. Hier ist die Entwicklung der Oesetalbahn zu berücksichtigen womit der MK sowie die Städte Menden und Hemer zu beteiligen sind. In der Summe ist Langschede zu bevorzugen wg. Raumschließung und Flügelung. Mitzudenken ist der Geschwindigkeitseinbruch auf 100 km/h für alle Züge aufgrund</p>	<p>Der Hinweis ist richtig.</p> <p>Aus der Stabilität der RE 17 ist keine Zweigleisigkeit ableitbar. Laut DB Netz kann je Stunde zusätzlich zum SPNV ein Güterzug den Abschnitt passieren.</p> <p>Der Hinweis wird an die DB weitergeleitet, mit Ziel, hier kurzfristig diese Verbindungen aufzuführen.</p> <p>Die Anregung wird für die Weiterentwicklung der Jahresfahrpläne übernommen.</p> <p>Aktuell werden folgende Zeitpunkte zur vrsl. Inbetriebnahme genannt: Olsberg (2011), Bestwig (2012), Schwerte (2014), Arnsberg (2013), Wickede (2013), Meschede (2015), Freienohl (2015) Neheim-Hüsten (2016) und Fröndenberg (2016).</p> <p>Zur Einrichtung eines neuen Haltepunktes sind ua. eine bauliche wie betriebliche Machbarkeitsstudie wie auch eine Potentialuntersuchung erforderlich. Hierin wird sich die Erschließungswirkung der einzelnen Standorte entspre-</p>	<p>nachgetragen.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>der nie angepassten Reste des ehem. Haltes Langschede.</p> <p>S. 277 Für die Zukunft der Hönnetalbahn von zentraler Bedeutung ist die Beschleunigung sowie mittelfristig die Direktverbindung nach Dortmund: hier ist zudem die Einbindung der Oesetalbahn zu betrachten. Hemer hat' mehr Einwohner als Balve und Neuenrade zusammen.</p> <p>Die Busverknüpfung der Ruhr-Sieg-Strecke mit der Hönnetalbahn ist in 2010 verbessert worden, aber immer noch unattraktiv.</p> <p>S. 279 Eine Stärkung ergibt sich durch die Reaktivierung von Korbach – Frankenberg.</p> <p>S. 280 Die Höchstgeschwindigkeit ist unserer Meinung nach auf 100 km/h angehoben worden. Ebenso sollten Kreuzungen in Willingen und Usseln möglich sein.</p> <p>S. 281 Die Beschleunigung der Ruhr-Sieg-Strecke ist aus dem gleichen Grund wie bei der RB52 nötig, die MIV-Konkurrenz durch die A45 ist sonst auf Dauer übermächtig. Überlegenswert erscheint, ab Ca. Finnentrop über Direktverbindungen im Berufsverkehr nach Dortmund unter Auslassung von Hagen nachzudenken.</p> <p>S. 283 KB440: Bitte die aktuelle Überprüfung des BVWP nachtragen.</p> <p>S. 294 Unserer Einschätzung nach haben die DSW21 kein Interesse an der S 4.</p> <p>S. 297 Auf der Wupperstrecke ist im Abschnitt Hagen – Hamm ein ganztägiger 30min-Takt zu realisieren.</p>	<p>chend widerspiegeln.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Abschnitt Korbach – Frankenberg liegt außerhalb des NWL. Zu einer möglichen Reaktivierung werden daher keine Aussagen getroffen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. In der Tat besteht eine Kreuzungsmöglichkeit in Willingen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der NWL ist mit den Ergebnissen der Überprüfung des BVWP nicht einverstanden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei einem Angebot mit zwei Zügen pro Stunde ist grundsätzlich eine Verteilung</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Die Angaben werden überprüft und nachgetragen.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>S. 313 Es sollte definiert werden was ein Brutto-Vertrag ist. Nicht jeder Leser weiß das.</p> <p>S. 314 Die Oesetalbahn ist als Option in das Sauerlandnetz aufzunehmen und Meinerzhagen – Brügge/Lüdenscheid ins Kölner Dieselnetz.</p> <p>Zur redaktionellen Überarbeitung</p> <p>S. 54 „Fahrplanjahrplan“ S. 276 Frömern statt Frömmern S. 295 2. Zeile „Dortmund-Lütgendortmund“: „t“ fehlt S. 296 Nur als Bsp. für die Überarbeitung: „Fahrzeitverkürzungen“ S. 337 „B“ fehlt: „-elange“</p>	<p>im Halbstundentakt wünschenswert. Da insbesondere bei langlaufenden RE-Linien die Einbindung in andere Korridore und Knoten im Vordergrund stehen kann, ist diese Verteilung nicht überall umsetzbar.</p> <p>Die Oesetalbahn liegt außerhalb der Planung der Netze und muss zuvor näher untersucht werden Meinerzhagen – Brügge gehört nicht zum 12/2013 in Betrieb gehenden Kölner Dieselnetz, sondern muss – soweit es umgesetzt wird – aus diesem entwickelt werden.</p>	<p>Ergänzung Teil D, Kap. 5 nach Satz 1: „In einem Brutto-Anreizvertrag liegt das Einnahmenrisiko grundsätzlich beim Aufgabenträger. Um das Einnahmenrisiko für den Aufgabenträger zu minimieren, wird über Bonus-/Malus-Regelungen gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Anreiz mit dem Ziel einer Sicherung und Steigerung der Einnahmen geschaffen.“</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Redaktionelle Überarbeitung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>107. VCD Kreisverband Dortmund-Unna</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 Strecke nach Münster 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 Ost-West-Strecke in Richtung Hamm, 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 Mitte-Deutschland-Verbindung 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 Strecke Dortmund – Schwerte –</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>

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 Dortmunder Hbf 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 RegioStadtBahn-Planungen 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>
<p>108. Fahrgastbeirat VVOWL</p> <p>Entwurf 1. Nahverkehrsplan NWL Bezug: Stellungnahme der IHK Lippe</p>		

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>der Fahrgastbeirat des VVOWL hat sich auf seinen beiden letzten Sitzungen sehr intensiv mit dem Entwurf des ersten Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe auseinandergesetzt. Etliche Anregungen des Beirats sind in die Stellungnahme des VVOWL eingegangen.</p> <p>Die Industrie- und Handelskammer Lippe zu Detmold hat in ihrer Stellungnahme explizit zu der Strecke 405 Paderborn – Detmold – Herford Stellung genommen. Diese Argumentation haben wir auf unserer Sitzung am 23.02.2011 diskutiert und möchten Sie aufgreifen und mit der nachfolgenden Begründung unterstützen und erweitern. Wir dürfen deshalb die Bitte äußern, diese Überlegungen in die weitere Beratung des NVP mit einzubeziehen.</p> <p>Der Fahrgastbeirat des VVOWL sieht an verschiedenen Stellen des vorliegenden Entwurfs des Nahverkehrsplans eine gravierende Benachteiligung großer Städte und Agglomerationen und kleineren Städten mit Einrichtungen von überregionaler Bedeutung. Besonders betroffen sind von dieser Benachteiligung die Städte Detmold und Arnsberg als Sitz von Regierungspräsidien und ihr Umland. Im Ergebnis eröffnet der NVP die erhebliche Verschlechterung der Erreichbarkeit dieser für das Land NRW besonders wichtigen Städte und deren Einrichtungen gegenüber dem derzeitigen Angebot bzw. verhindert eine den Standorten angemessene Ausweitung des Angebots.</p> <p>Der Fahrgastbeirat will damit nicht grundsätzlich ein erweitertes Angebot fordern, sondern ein bedarfsgerecht strukturiertes Angebot.</p> <p>Im Einzelnen:</p> <p>Der Entwurf des NVP des NWL sieht vor (Kap. 2.3.1, Abs. 4 und Kap. 4.4.)</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>1) als wesentliches Kriterium für die Bedeutung von Städten und deren Erreichbarkeit deren Einordnung als Ober- und Mittelzentren).</p>	<p>Die Einordnung als Mittelzentren ist bei der Betrachtung nicht relevant. In Kap. 4.2.1 geht es um Verbindungen von den westfälischen Oberzentren in die Metropolregionen, in Kap. 4.2.2 um die Verbindungen der Oberzentren untereinander und in Kap. 4.2.3 um die</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf																
<p>2) als praktisch einziges Kriterium für die Bedienungszeit der Regionalverkehrslinien die Fahrgastzahlen (Reisendenkilometer).</p> <p>Beide Kriterien sind nicht geeignet, den Bedürfnissen einer ganzen Reihe von Städten nach überregionaler Erreichbarkeit im Zuständigkeitsbereich des NWL Rechnung zu tragen.</p> <p><u>I. Grundsätzlich betroffene Städte</u></p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td><u>Einwohnerzahlen</u></td> </tr> <tr> <td>Gütersloh</td> <td>96468 Einwohner</td> </tr> <tr> <td>Iserlohn</td> <td>95500 Einwohner</td> </tr> <tr> <td>Minden</td> <td>82418 Einwohner</td> </tr> <tr> <td>Rheine</td> <td>76442 Einwohner</td> </tr> <tr> <td>Lüdenscheid</td> <td>76347 Einwohner</td> </tr> <tr> <td>Arnsberg</td> <td>75000 Einwohner</td> </tr> <tr> <td>Detmold</td> <td>73199 Einwohner</td> </tr> </table> <p>Agglomerationen: Städtedreieck Detmold – Lage – Lemgo: 147.000 Einwohner Städtedreieck Herford-Hiddenhausen-Löhne: 124.000 Einwohner</p> <p>zum Vergleich Agglomeration Siegen (Netphen, Kreuztal): 156.000 Einwohner</p> <p>Weiter betroffene Städte sind alle Standorte von überregional bedeutenden Bildungseinrichtungen, wie Hochschulen und Fachhochschulen. Diese haben ein ausgeprägt abweichendes Fahrgastaufkommen von Einpendlern und Besuchern sowie Tagungsteilnehmern. Diese Nachfragegruppen bevorzugen Ankunftszeiten nach 22 Uhr oder sind sogar darauf angewiesen, um das Ziel zu erreichen.</p> <p><u>II. Regionale Erreichbarkeit</u></p>		<u>Einwohnerzahlen</u>	Gütersloh	96468 Einwohner	Iserlohn	95500 Einwohner	Minden	82418 Einwohner	Rheine	76442 Einwohner	Lüdenscheid	76347 Einwohner	Arnsberg	75000 Einwohner	Detmold	73199 Einwohner	<p>Anbindung aller Stationen an die Oberzentren.</p> <p>Die Reisendenzahlen sind für den NWL der erste Gradmesser für die Bedeutung einer Verbindung. In der Regel sind auf den Linien, die starke Mittelzentren wie Gütersloh, Minden und Rheine bedienen auch hohe Reisendenzahlen festzustellen. Es gibt jedoch auch starke Mittelzentren wie Lüdenscheid, Iserlohn, Arnsberg, Detmold oder Bocholt, die nicht an den Hauptachsen liegen und nur über Strecken mit einem niedrigeren Ausbaustandard angebunden sind. Auch diese sind zumeist gut erreichbar (Iserlohn im Halbstundentakt von Dortmund und im Halbstundentakt von Hagen, Detmold zweimal stündlich von Bielefeld, Arnsberg zweimal stündlich von Hagen/Dortmund). Lüdenscheid und Bocholt werden nur stündlich bedient, bedingt durch die räumliche Lage und die Infrastruktur.</p>	
	<u>Einwohnerzahlen</u>																	
Gütersloh	96468 Einwohner																	
Iserlohn	95500 Einwohner																	
Minden	82418 Einwohner																	
Rheine	76442 Einwohner																	
Lüdenscheid	76347 Einwohner																	
Arnsberg	75000 Einwohner																	
Detmold	73199 Einwohner																	

Anlage 1 zur Vorlage 113/11 zum Nahverkehrsplan NWL

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf																												
<p>Letzte Zugabfahrten von nächstgelegenen Oberzentren <u>täglich</u></p> <table border="0"> <tr> <td><u>Gütersloh</u></td> <td>96468 Einwohner</td> <td>von Bielefeld</td> <td>0.02 Uhr</td> </tr> <tr> <td><u>Iserlohn</u></td> <td>95500 Einwohner</td> <td>von Hagen</td> <td>0.24 Uhr</td> </tr> <tr> <td><u>Minden</u></td> <td>82418 Einwohner</td> <td>von Bielefeld</td> <td>23.22 Uhr</td> </tr> <tr> <td><u>Rheine</u></td> <td>76442 Einwohner</td> <td>von Münster</td> <td>0.11 Uhr</td> </tr> <tr> <td><u>Lüdenscheid</u></td> <td>76347 Einwohner</td> <td>von Hagen</td> <td>21.11 Uhr</td> </tr> <tr> <td><u>Arnsberg</u></td> <td>75000 Einwohner</td> <td>von Dortmund</td> <td>23.23 Uhr</td> </tr> <tr> <td><u>Detmold</u></td> <td>73199 Einwohner</td> <td>von Bielefeld</td> <td>20.50 Uhr</td> </tr> </table> <p>*mit Umsteigen und Fahrzeitverlängerung 22.09 Uhr</p> <p>Die Städte Gütersloh und Minden – genauso die nach Einwohnerzahlen noch kleineren Städte Herford, Bad Oeynhausen, Lippstadt profitieren dabei in ihrer Erreichbarkeit von der Lage an einer Verbindung zwischen Oberzentren innerhalb und außerhalb von NRW und verfügen über eine bis nach Mitternacht gesicherte Erreichbarkeit. Die Stadt Rheine ist bis weit nach Mitternacht täglich von Münster erreichbar, weil an der Strecke mehrere aufkommensstarke kleinere Städte liegen, die einen starken Pendlerstrom nach Münster erzeugen. Iserlohn profitiert von einem Verkehrskonzept, das das Oberzentrum Siegen an den Rhein-Ruhr-Raum anschließt.</p> <p>Die Stadt Arnsberg wird mit einem Zug mit verlängerter Fahrzeit in der Spätlage aus Richtung NRW bedient. Die Fahrzeitverlängerung (Umweg Schwerte) ist vertretbar, um die Nachfrage zu bündeln.</p> <p>Die Städte Detmold und Lüdenscheid haben die letzten Verbindung vom nächstgelegenen Oberzentrum aus bereits zu einer Zeit, zu der nicht einmal Kultur- und Bildungsveranstaltungen besucht werden können und werden nur am Wochenende später bedient.</p> <p>Für Detmold gilt gleiches für die Erreichbarkeit vom Oberzentrum Paderborn aus (letzte Abfahrt 21.20 Uhr).</p> <p><u>Überregionale Erreichbarkeit</u></p>	<u>Gütersloh</u>	96468 Einwohner	von Bielefeld	0.02 Uhr	<u>Iserlohn</u>	95500 Einwohner	von Hagen	0.24 Uhr	<u>Minden</u>	82418 Einwohner	von Bielefeld	23.22 Uhr	<u>Rheine</u>	76442 Einwohner	von Münster	0.11 Uhr	<u>Lüdenscheid</u>	76347 Einwohner	von Hagen	21.11 Uhr	<u>Arnsberg</u>	75000 Einwohner	von Dortmund	23.23 Uhr	<u>Detmold</u>	73199 Einwohner	von Bielefeld	20.50 Uhr	<p>Aus Kap. 4.4 ergibt sich bereits für Strecken ab 1.000 Rkm/kmBL eine Bedienung bis nach 22 Uhr. Dieses bedeutet Ausweitungen auch für die genannten Verbindungen nach Lüdenscheid, Arnsberg und Detmold.</p> <p>Darüber hinaus können Über die angestrebten NWL-Standards für einzelne Strecken weitere regional spezifische Anforderungen bestehen, z. B. Spät- und Nachtangebote. Diese sind in der streckenspezifischen Darstellung in Teil B enthalten.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<u>Gütersloh</u>	96468 Einwohner	von Bielefeld	0.02 Uhr																											
<u>Iserlohn</u>	95500 Einwohner	von Hagen	0.24 Uhr																											
<u>Minden</u>	82418 Einwohner	von Bielefeld	23.22 Uhr																											
<u>Rheine</u>	76442 Einwohner	von Münster	0.11 Uhr																											
<u>Lüdenscheid</u>	76347 Einwohner	von Hagen	21.11 Uhr																											
<u>Arnsberg</u>	75000 Einwohner	von Dortmund	23.23 Uhr																											
<u>Detmold</u>	73199 Einwohner	von Bielefeld	20.50 Uhr																											
<p>Im Unterschied zu den anderen Städten ähnlicher Größe haben die Städte Arnsberg und Detmold (einschließlich der Nachbarstädte Lage und Lemgo) nur</p>	<p>Auch andere Städte dieser Größenordnung, die nicht an Hauptstrecken liegen,</p>	<p>Keine Änderung</p>																												

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>in eine Richtung Anschluss an das ICE/IC-Netz. Aufgrund der Lage am Rande des Landes NRW ist die zweite Richtung der Fernverkehrsbindung in Richtung Süden/Südosten das Oberzentrum Kassel mit dem ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe und damit der zweite wichtige Zugang in das Fernverkehrsnetz. Die Erreichbarkeit ist jedoch besonders schlecht (lange Fahrzeit, nach Detmold, mehrfaches Umsteigen). die Fahrgastzahlen sind verhältnismäßig gering.</p> <p>Letzte Verbindungen: Kassel-Wilhelmshöhe ab 21.00 Uhr Arnsberg an 23.00 Uhr.</p> <p>Diese Verbindung wäre nach dem NVP-Entwurf des NWL disponibel, weil sie nicht den Kriterien der erforderlichen Fahrgastzahlen entspricht.</p> <p>Kassel-Wilhelmshöhe ab 19.48 Detmold: an 22.00, 2x umsteigen, verlängerte Fahrzeit durch Umweg und Aufenthalt von ca. 40 Minuten.</p> <p>Diese Verbindung ist ein Zufallsprodukt mehrerer Linien.</p> <p>Fazit:</p> <p>Im Vergleich zu anderen gleich großen Städten und Agglomerationen werden die Agglomeration im Städtedreieck Detmold – Lage – Lemgo besonders schlecht bedient. Für Arnsberg ist die abendliche Erreichbarkeit nach dem NVP nicht gesichert.</p> <p>III. Die Kriterien des NVP</p> <p>1. Fahrgastzahlen als Maßstab der Bedienungszeit</p> <p>Für die angesprochenen Städte soll der Betriebsschluss um 22.00 Uhr liegen. Lediglich an Wochenenden sieht der NVP längere Bedienungszeiten für den Freizeitverkehr vor.</p> <p>Fahrgastzahlen sind nur ein bedingt taugliches Kriterium.</p>	<p>haben einen ICE-Anschluss nur aus einer Richtung (Bocholt, Iserlohn, Lüdenscheid), bedingt durch deren Lage. Da Minden und Gütersloh direkt an der ICE-Strecke liegen, bestehen hier bessere Verbindungen.</p> <p>Detmold ist eindeutig auf Bielefeld und Arnsberg eindeutig auf Dortmund ausgerichtet. Kassel-Wilhelmshöhe ist von beiden Städten deutlich über 100 Bahnkilometer entfernt. Hier ist eine Anbindung, die ebenfalls sinnvoll ist, allein aufgrund des langen Weges unkomfortabler und auch, insbesondere in den Tagesrandlagen, schwerer umsetzbar.</p> <p>Zur Anbindung von Detmold an die MDV siehe auch Anmerkungen zur Stellungnahme des VVOWL zu Kap .4.6</p> <p>Arnsberg ist täglich aus Richtung Dortmund bis 0:20 Uhr (Ankunft Arnsberg) erreichbar.</p>	

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Fahrgastzahlen hängen ab</p> <ul style="list-style-type: none"> - von der Linienlänge. - von der Anzahl der Zwischenhalte - von der Struktur der Zwischenhalte. <p>Hohe Fahrgastzahlen werden erreicht bei</p> <ul style="list-style-type: none"> - relativ langen Linien, - starken Pendlerströmen. <p>Hohe Fahrgastzahlen sagen nichts darüber aus</p> <ul style="list-style-type: none"> - welche Entfernungen diese Fahrgäste zurücklegen (zurückgelegt haben), - welche Bedeutung die Erreichbarkeit für den Zielort hat. <p>Der Abendverkehr wird nicht von Pendlerströmen dominiert, sondern hängt wesentlich ab von der Struktur des Standortes und der sozialen Struktur der Bewohner.</p> <p>An Standorten mit wissenschaftlichen Einrichtungen, Hochschulen und Fachhochschulen, Wirtschaftseinrichtungen und größeren Gewerbebetrieben sowie Verwaltungen ist das Aufkommen an Reisenden über große Entfernungen, die aus dem Fernverkehrsnetz kommen, besonders hoch. Das Aufkommen solcher Reisender korrespondiert mit den Funktionen des jeweiligen Standorts. Dementsprechend ist die abendliche Erreichbarkeit für solche Standorte deutlich wichtiger als für Strukturen, die durch hohe Zahl von Arbeitnehmern und Schülern geprägt werden, die zum nächsten Oberzentrum pendeln.</p>	<p>Um den Zusammenhang mit der Linienlänge aufzulösen wird der durchschnittliche Querschnitt als Reisenden-km je km Betriebslänge (Rkm/kmBL) festgestellt (Kap. 4.1). Betrachtet werden Streckenabschnitte zwischen Knotenpunkten und Zwischenstationen, an denen sich die Nachfrage deutlich ändert. So entsteht eine Vergleichbarkeit langer und kurzer Streckenabschnitte und von Abschnitten mit vielen oder wenigen Stationen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>Die Festlegung des Betriebsschlusses auf der Grundlage von Fahrgastzahlen ist daher sachlich nicht gerechtfertigt.</p> <p>2. Die Unterscheidung von Mittel- und Oberzentren</p> <p>Die Abgrenzung von „Oberzentren“ und „Mittelzentren“ als Kriterium für die</p>	<p>Es können einzelne Strecken weitere regional spezifische Anforderungen bestehen (siehe oben). Dies kann auch aufgrund der Funktionen von Städten erfolgen.</p> <p>Die Einordnung als Mittelzentren ist bei</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Bedeutung der Erschließung ist sachlich nicht gerechtfertigt. Dies gilt in besonderem Maße für die „Mittelzentren“ Arnsberg und Detmold.</p> <p>Beide Städte sind * Sitze von Regierungspräsidien, * Standorte von Industrie- und Handelskammern, beides Einrichtungen, die sonst nur in Oberzentren angesiedelt sind.</p> <p>Detmold ist Standort * einer international nachgefragten Musikhochschule * und der Hochschule Ostwestfalen-Lippe, beides Einrichtungen, die sonst nur in Oberzentren angesiedelt sind.</p> <p>Daraus folgt für beide Städte ein erheblich höheres Aufkommen an Reisenden aus dem Fernverkehr. Zugleich ist für diese Städte und ihre Einrichtungen die Erreichbarkeit hinsichtlich Qualität und Reisezeit ein wichtiger Standortfaktor.</p> <p>Eine Gleichsetzung mit Mittelzentren, die Einwohnerzahlen von 10.000 oder 20.000 Einwohnern aufweisen, entspricht nicht den Verkehrsbedürfnissen solcher Städte und ist nicht sachgerecht.</p> <p>Fazit:</p> <p>Die vom NVP verwendeten Kriterien für die Bedienungszeiten von Linien berücksichtigen nicht die tatsächlichen Strukturen und werden daher der Verantwortung des NWL für die Verkehrserschließung der Region nicht gerecht.</p> <p><u>IV. Die praktischen Lösungsansätze</u></p> <p><u>1. Herkömmliche Betriebszeiten</u></p> <p>Aufgrund früherer Usancen der DB (Besetzung von Stellwerken) wurde der Betriebsschluss von einzelnen Strecken immer früher gelegt. Im Zuge einer zunehmenden Modernisierung und aufgrund des derzeitigen Trassenpreissystems spielen diese Kriterien aber keine Rolle mehr.</p>	<p>der Aufstellung der Anforderungen nicht relevant (siehe oben).</p> <p>Auch wenn Detmold und Arnsberg bestimmte Funktionen haben, sind sie nicht mit Oberzentren gleichzusetzen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p><u>2. Nachfrageloch um 21 Uhr</u></p> <p>Es ist aus vielen praktischen Erfahrungen bekannt, dass die Nachfrage auf vielen Linien nicht kontinuierlich nachlässt, sondern nach Geschäftsschluss des Einzelhandels (20.00 Uhr) erheblich nachlässt, um nach 22 Uhr erneut anzusteigen (Fernverkehrsreisende, Flugreisende, einpendelnde Studenten, Schluss von Freizeit-Kultur- und Bildungsveranstaltungen)</p> <p><u>3. Daraus folgt:</u></p> <p>Rechtfertigt die Nachfrage keinen Stundentakt am Abend mehr, so ist die letzte Verkehrsverbindung nicht, wie im NVP vorgesehen, früh im Takt, sondern – nach 2 Stunden im Takt – oder nachfragegerecht abhängig von Anschlüssen einzurichten.</p> <p><u>4. Daraus folgt konkret beispielsweise:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - letzte Tagesverbindungen ab Kassel nach Arnsberg (wie derzeit bestehend) und Detmold (in gleicher Zeitlage, also nach 22 Uhr), - letzte Tagesverbindung ab Bielefeld nach Detmold gegen 22.50 Uhr – täglich, nicht nur am Wochenende, möglichst mit Anschlussaufnahme aus dem RE-Netz (Ankunft 23.00 Uhr). <p>Dabei kann in vielen Fällen auch nach dem Takt des Tagesverkehrs gefahren werden. In der Regel bestehen keine anschließenden weiteren Verkehrsangebote bzw. können bedarfsorientiert mit den Aufgabenträgern des ÖPNV abgestimmt werden.</p> <p><u>V. Lösungsansätze für den NVP</u></p> <p>Der mit 20 Uhr bzw. 22 Uhr festgelegte Betriebsschluss für Linien mit geringeren Fahrgastzahlen ist mit einem Vermerk zu versehen, der spätere Bedienungen absichert und rechtfertigt.</p> <p>Textvorschlag (Kap. 4.4):</p>	<p>Spätere Bedienungen über die angestrebten NWL-Standards hinaus sind auch nach der bisherigen Formulierung in Kap. 4, S. 75, 2. Absatz möglich.</p>	

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Sofern strukturelle Erfordernisse der bedienten Ziele oder die Anbindung an Zubringer des Fern- und Regionalverkehrs dies rechtfertigen, sind Fahrten nach 20 Uhr bzw. 22 Uhr anzubieten, gegebenenfalls durch Übergang auf einen 2-Stunden-Takt oder durch Verbindungen, die wichtige Anschlüsse aufnehmen. In diesen Fällen kann auch später als der tagsüber angebotene Takt gefahren werden, wenn keine weiteren Netzanschlüsse sichergestellt werden müssen.</p>	<p>Elemente des vorgeschlagenen Textes werden im o.g. Kapitel ergänzt.</p>	<p>Ergänzung in Kap. 4, S. 75, 2. Absatz: Über die angestrebten NWL-Standards hinaus bestehen für einzelne Strecken weitere regional spezifische Anforderungen aufgrund struktureller Erfordernisse. Dieses sind z. B. Spät- und Nachtangebote, insbesondere aus den Ruhrgebietszentren Dortmund, Essen und Hagen und den westfälischen Zentren Münster, Bielefeld, Hamm, Paderborn und Siegen, aber auch Verkehre zur Anbindung an den Fernverkehr oder Zu- bzw. Abbringer zum Fernverkehr. In diesen Fällen kann auch auf einen 2-Stunden-Takt übergegangen werden oder später als in der Taktlage gefahren werden, wenn keine weiteren Netzanschlüsse sichergestellt werden müssen.“</p>
<p>109. Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)</p> <p>Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 09.11.2010. Den Entwurf zum o. g. Beteiligungsverfahren haben wir zur Kenntnis genommen. Von unserer Seite bestehen keine Einwände oder Bedenken.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>110. Bezirksregierung Arnsberg</p> <p>Teil D: Finanzierung des SPNV 1.2: Verteilung der Regionalisierungsmittel nach § 11 ÖPNVG NRW Absatz 1, Satz 2: „Im Jahr 2010 sind dieses ca. <u>262,5</u> Mio. €.“</p>		<p>Die Zahl wird entsprechend angepasst.</p>
<p>111. Bezirksregierung Detmold</p> <p>zu Teil A, Kapitel 3.4.4 (Seite 57):</p> <p>Auf der Grundlage der Zielsetzungen im gültigen Regionalplan, Teilabschnitt</p>	<p>Im Zusammenhang mit der Reaktivie-</p>	<p>Änderung Kap. 3.4.4.:</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>(TA) Paderborn-Höxter 2008 (vergl. Ziffer B.V.1.2, Ziel 7 und Ziffer B.V.1.5, Ziel 2) wird eine deutlichere Formulierung der Notwendigkeit einer Einbindung des Flughafens Paderborn/Lippstadt in das schienengebundene ÖPNV-Netz angeregt. Die aktuelle Zielformulierung des NVP-Entwurfs einer zu verbessernden Anbindung des Flughafens an die Region erscheint hier als zu allgemein gehalten.</p> <p>zu Teil A, Kapitel 6.3.6 (Seite 103):</p> <p>Auf der Grundlage der Zielsetzungen im gültigen Regionalplan „Gebietsentwicklungsplan (GEP), TA Oberbereich Bielefeld 2004“ (vergl. Ziffer B.V.1.2, Ziel 2) wird eine deutlich verstärkte Betonung der Notwendigkeit eines 4-gleisigen Streckenausbaus zwischen den Bahnhöfen Minden und Wunstorf, auch für die Belange des Schienenpersonennahverkehrs, angeregt. Gerade auch vor dem Hintergrund des sehr kritisch zu bewertenden Ergebnisses der Herausnahme der Strecke aus dem Zielnetz des Bedarfsplans als Folge der aktuellen „Überprüfung des Bundesverkehrsminister vom November 2010, erscheint eine verstärkte inhaltliche Auseinandersetzung mit der Thematik U. a. im Nahverkehrsplan des NWL als wünschenswert.</p>	<p>rung der Almetalbahn Paderborn – Büren ist eine Schienenanbindung geprüft worden [siehe Kapitel 8.2.8], mit dem Ergebnis, dass die Reaktivierung auf der alten Bahntrasse, ohne eine direkte Führung zum Flughafen, voranzubringen ist. Kap. 3.4.4 wird entsprechend ergänzt</p>	<p>Ziel des NWL ist eine von den Reisezeiten wie auch Bedienungszeiten her verbesserte Anbindung des Flughafens Paderborn/Lippstadt an die Region. Eine Schienenanbindung ist im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Almetalbahn Paderborn – Büren geprüft worden [siehe Kapitel 8.2.8], mit dem Ergebnis, dass die Reaktivierung auf der alten Bahntrasse, ohne eine direkte Führung zum Flughafen, voranzubringen ist. Eine Verbesserung der Anbindung der Hellwegregion sowie insbesondere des Hochsauerlandkreises, um eine im Vergleich mit dem Pkw zumindest annähernd konkurrenzfähige Anbindung zu ermöglichen, kann nur in Kombination mit Buskonzepten und optimalen Bus-Schiene-Verknüpfungen erreicht werden.</p> <p>Anpassung des letzten Absatzes in Kap. 6.3.6: „Darüber hinaus sind im Bundesverkehrswegeplan die Ausbaustrecken Minden – Wunstorf – Seelze (zweigleisiger Ausbau/Neubau) und Minden – Nienburg – Rotenburg (zweigleisiger Ausbau) als neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs und enthalten. Der NWL geht davon aus, dass unabhängig von der Bedarfsplanüberprüfung die Strecke weiterhin Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans sein wird.</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>zu Teil A, Kapitel 8.2.5 (Seiten 134/135):</p> <p>Auf der Grundlage der Zielsetzungen im gültigen Regionalplan „Gebietsentwicklungsplan (GEP), TA Oberbereich Bielefeld 2004“ (vergl. Ziffer B.V.1.2, Ziel 6) wird angeregt, dass sich der NVP des NWL, im Rahmen der sich verdichtenden Planungen zur Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs auf der TWE-Strecke, mit der Thematik einer in diesem Zusammenhang deutlich zu verbessernden Verknüpfungssituation der Schienenstrecken im zukünftigen Knoten Gütersloh auseinandersetzt. Die derzeitige „Verknüpfung“ zwischen den Punkten Gütersloh/Nord und Gütersloh/Hbf. (Seite 135: fußläufig 10 min.) entspräche in keiner Weise den Selbstgesetzten Maßstäben des NVP-Entwurfs.</p> <p>Des Weiteren weise ich daraufhin, das in Teil A, Kapitel 2.2.4 (Seite 27) es nicht mehr Bezirksplanungsbehörde heißt, sondern jetzt Regionalplanungsbehörde heißen muss.</p>	<p>Siehe Anmerkungen zur Stellungnahme der Stadt Gütersloh</p>	<p>Ergänzung im Handlungskonzept zur Strecke 370: „Infrastruktur Strecken:“ „Ausbau der Strecke Minden – Seelze zur Herstellung einer durchgängigen Viergleisigkeit zwischen Bielefeld und Hannover als Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans“</p> <p>Siehe Änderungen zur Stellungnahme der Stadt Gütersloh</p> <p>Der Begriff wird angepasst.</p>
<p>112. Straßen NRW</p> <p>Für den Zeitraum der Umsetzung der Maßnahmen bitte ich folgende zu berücksichtigen:</p> <p>Die im Plan angesprochenen streckenspezifischen Handlungskonzepte für den SPNV sind im Bereich von Kreuzungs- oder Verknüpfungspunkten auf die in der Bau- und Unterhaltungslast der Straßenbauverwaltung stehenden Bundesfern- und Landesstraßen frühzeitig mit den zuständigen Regionalniederlassungen, Abteilung Betrieb und Verkehr, abzustimmen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Die regionalen Zuständigkeiten finden Sie auf den Seiten von straßen.nrw.de: <u>http://www.strassen.nrw.de/einrichtungen/nl/index.html</u></p> <p>Aufgrund des generalisierenden Maßstabes des Planes sind konkrete Prüfungen der Auswirkungen einzelner Handlungskonzepte auf die in der Baulast des Bundes und Landes stehenden Straßen einschließlich der dazugehörigen Anlagen und Flächen sowie auf geplante Straßenbauvorhaben nicht möglich. Ich weise aber darauf hin, dass insbesondere im Zuge von Streckenausbaumaßnahmen, wie sie z. B. unter der Ordnungsziffer 411, 415/416, 435/438 (Teil B) beschrieben worden sind, die Belange der Straßenbauverwaltung rechtzeitig zu berücksichtigen sind. Ich bitte Sie sicherzustellen, frühzeitig auf die zuständige Regionalniederlassung zuzugehen. Die entsprechenden Berührungspunkte, erforderlichen Regelungen und Auflagen sind insofern im Rahmen einer frühzeitigen Beteiligung hinreichend zu klären.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung</p>
<p>113. DB Fernverkehr AG</p> <p>Strecke 400 Hamm – Gütersloh – Bielefeld</p> <p>Zum Absatz „Zusätzliche dritte stündliche Leistung (+ 0,83 Mio. Zkm/a)“: Aus unserer Sicht sind in diesem Fall Trassenkonflikte zwischen Nah- und Fernverkehr zu befürchten. Ggf. sind Überholungen des Nv durch den Fv erforderlich. Wir bitten deshalb um Abstimmung bei Konkretisierung der Pläne.</p> <p>Strecke 425 Münster – Dülmen – Haltern –Essen</p> <p>Zum Absatz „Zusätzliche dritte stündliche Leistung Münster – Essen (+ 0,30 Mio. Zkm/a)“: Bei einer Ausdehnung des Nahverkehrsangebotes ist aus Sicht von DB Fernverkehr mit einer Kannibalisierung des Fernverkehrsangebotes sowie mit Trassenkonflikten zu rechnen. Wir bitten deshalb um Abstimmung bei einer Konkretisierung der Pläne, um ein für alle Seiten tragfähiges und erfolgreiches Verkehrskonzept anbieten zu können.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Umsetzung würde im Rahmen der Weiterentwicklung des ITF NRW erfolgen. Hier ist die DB Netz AG eingebunden.</p> <p>Siehe oben</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>

Stellungnahme	Anmerkungen NWL	Änderungen NVP-Entwurf
<p>Strecke 430 Hamm – Soest – Paderborn – Altenbeken – Warburg (- Kassel)</p> <p>Zu den Absätzen Auf- und Ausbau eines transparenten, qualitativ hochwertigen und schnellen Zugangebotes in der Achse nach Kassel-Wilhelmshöhe" und „Einführen des Stundentaktes zwischen Paderborn und Warburg (+0,27 Mio. Zugkm)":</p> <p>Bei einer Ausdehnung des Nahverkehrsangebotes ist aus Sicht von DB Fernverkehr mit einer Kannibalisierung des Fernverkehrsangebotes sowie ggf. mit Trassenkonflikten zu rechnen.</p> <p>Wir bitten deshalb um Abstimmung bei einer Konkretisierung der Pläne, um ein für alle Seiten tragfähiges und erfolgreiches Verkehrskonzept anbieten zu können.</p>	<p>Siehe oben</p> <p>In der Verbindung Hamm – Paderborn – Kassel ist die Erforderlichkeit eines schnellen Regionalverkehrsangebotes erst durch den Wegfall von Leistungen des Fernverkehrs entstanden. Sollten Pläne umsetzbar sein, in denen ein Fernverkehr integriert ist, würde dies ausdrücklich auch den Interessen des NWL entsprechen.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Keine Änderung</p>