

69.4

Volker Klöpper

Fon 1071

Unna, 07.05.26

Stellungnahme des Kreises Unna zum Entwurf des NWL-Nahverkehrsplans Vernetzte Mobilität 2025plus

Genereller Hinweis I

Selbst unter Berücksichtigung, dass der letzte NVP vor 15 Jahren erstellt wurde, ist der vorliegende Entwurf deutlich zu umfangreich. Die Länge des Dokuments, aber auch vielfache Wiederholungen von bereits ausgeführten Aspekten, erschweren die Lesbarkeit und insbesondere die Identifikation der wesentlichen planerischen Aussagen und Zielsetzungen des NVP.

Genereller Hinweis II

Die zur Verfügung gestellte Frist zur Stellungnahme zum NVP-Entwurf war deutlich zu kurz. Eine fundierte Bewertung auf kommunaler Ebene und eine Einbindung der politischen Gremien, der Bürgerschaft und/oder weiterer relevanter Initiativen und Institutionen vor Abgabe der Stellungnahmen waren hierdurch nicht möglich.

Genereller Hinweis III

Dass alle im NVP enthaltenen Maßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt gestellt werden (vgl. Kapitel B3.12) stellt grundsätzlich keinen Mangel dar. Allerdings müsste nach dem Verständnis des Kreises Unna dann - nicht nur für die Infrastrukturmaßnahmen - eine Priorisierung der Maßnahmen bereits im NVP erfolgen und diese nicht in einen Zeitraum nach der NVP-Erstellung verlagert werden, der sich dann einer umfassenden Beteiligung der Gebietskörperschaften entzieht (selbst wenn eine Priorisierung der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt werden sollte). Dies gilt umso mehr, da mit großer Gewissheit davon auszugehen ist, dass tatsächlich viele der Maßnahmen, die für sich überwiegend zu begrüßen sind, aus finanziellen Gründen zumindest kurz- bis mittelfristig nicht werden umsetzbar sein.

S. 73, Zeile 1ff. (Kapitel B1.9.4 Wege)

Die Relation Dortmund – Lünen wird richtigerweise als die stärkste Pendlerrelation im gesamten NWL-Gebiet dargestellt. Dennoch wird bis dato diese Relation ausschließlich mit Regionalbahnen bedient, schwächere Relationen hingegen werden mit RE-Linien und/oder S-Bahnen bedient (z.B. Dortmund – Unna). Hier ist eine Aufwertung erforderlich, die auch mit den RE-Linien RRX 3 in Richtung Münster sowie RE51 in Richtung Gronau geplant sind. Nicht wirklich absehbar ist aber der zeitliche Horizont. Eine Umsetzung der RE51 bis 2032 ist deshalb für die Stadt Lünen von hoher Relevanz.

U.a. S. 161, Zeile 19ff. (Kapitel B3.1 Strategische Ausrichtung des NWL)

Der NWL betont seine Rolle als „innovativer Partner und Multiplikator“, der nicht in originäre Zuständigkeiten Dritter eingreift. Vor dem Hintergrund der absehbaren gesetzlichen Änderungen, die den NWL in Zukunft voraussichtlich auf die Hinwirkungsaufgaben beschränken wird, muss es bei diesem Selbstverständnis bleiben. Ein Eingriff in die Zuständigkeiten der kommunalen ÖSPV-Aufgabenträger muss auch weiterhin ausbleiben. Unabhängig hiervon ist die freiwillige Übertragung von Aufgaben der kommunalen Aufgabenträger auf den NWL natürlich denkbar.

S. 169, Zeile 35 (Kapitel B3.2.2 Bedienungsstandards im SPNV)

Angesichts der (im regionalen AK zum NVP-Entwurf beschriebenen) Ausrichtung des neuen NVP als Vision für die Entwicklung des Mobilitätsangebots im Verbundraum verwundert die Anwendung von nachfrageorientierten Bedienungsstandards im SPNV. Da die Finanzierung der im NVP hinterlegten Maßnahmen zunächst keine wesentliche Rolle spielt bzw. ohnehin alle Maßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt stehen, könnten im Sinne der Mobilitätswende auch angebotsorientierte Standards definiert werden.

S. 170, Zeile 24 (Kapitel B3.2.2 Bedienungsstandards im SPNV)

Die Anwendung der nachfrageorientierten Bedienungsstandards auch auf die Wochenenden wird angesichts der Nachfrageentwicklung begrüßt.

S.174, Zeile 32 (Kapitel B3.2.4 Integrierte Verkehrsentwicklung)

Um eine Nutzung des Gesamtsystems ÖPNV zu ermöglichen, müssen auch im Spätverkehr Mobilitätsketten funktionieren und Angebote hierfür aufeinander abgestimmt sein. Insofern kann den Ausführungen im Abschnitt „Bedienungszeiten“ grundsätzlich zugestimmt werden. In der Realität scheitern entsprechende Angebote des ÖSPV, die als Abbringer vom SPNV funktionieren, aber häufig an finanziellen Restriktionen bzw. betrieblichen Zwängen. Eine Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger bei der Planung integrierter Netze wird somit prinzipiell begrüßt. Einseitige Empfehlungen, die „vor Ort“ nicht umsetzbar sind, würden hingegen nicht weiterhelfen. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, was mit den „gezielten Maßnahmen“ (s. Zeile 36) konkret gemeint ist.

U.a. S. 200, Zeile 11 (Kapitel B3.11 Fahrgastinformation und digitale Systeme)

Die gegenseitige Buchbarkeit zumindest von radbox.nrw und DeinRadschloss wurde nach hiesigem Kenntnisstand bereits im Zusammenhang mit der seinerzeitigen Vorstellung von radbox.nrw angekündigt und sollte nun tatsächlich absehbar realisiert werden, um die Potentiale von radbox.nrw ausschöpfen zu können. Darüber hinaus ist mit Blick auf die Situation im Kreis Unna darauf hinzuweisen, dass eine Einbindung der bestehenden Radstationen und Radparkhäuser in das radbox.nrw-System weiterhin nicht absehbar ist. U.a. aufgrund ungeklärter technischer, aber insbesondere finanzieller Fragen kommt eine kurzfristige Umstellung des Zugangssystems auf radbox.nrw nicht in Frage. Im Sinne einer vernetzten Mobilität über Kreisgrenzen hinweg wird der NWL in dieser Problematik um eine weitergehende Unterstützung gebeten.

S. 211, Zeile 21 (Kapitel B4.1.1.2 Fahrplanbezogene Maßnahmen)

Die Überlegung, die Strecke Hamm – Dortmund - Duisburg als Stammstrecke zu werten, auf der es keine Überholungen durch den Fernverkehr gibt, stammt mindestens schon aus der Zeit der Konzeption des Rhein-Ruhr-Express (RRX). Die Bemühungen des NWL – auch im Schulterschluss mit den anderen Aufgabenträgern – endlich zu einer Umsetzung dieser Maßnahme zu kommen, werden daher ausdrücklich begrüßt und unterstützt.

S. 215, Zeile 3/Tabelle 7 (Kapitel B4.1.2.1 Taktverdichtungen ohne Infrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf)

Die vorgesehene Angebotsausweitung zwischen Lünen und Dortmund samstags auf drei Fahrten/h wird ausdrücklich begrüßt.

S. 215ff. (Kapitel B4.1.2.2 Ausweitung der Betriebszeit im Frühverkehr und B4.1.2.3 Ausweitung der Betriebszeit im Spätverkehr)

Die vorgesehenen Angebotsausweitungen im Früh- bzw. Spätverkehr zur Erfüllung der Bedienungsstandards (u.a. auf den Linien RE 1, RE 7 und RE 13) werden begrüßt.

S. 217, Zeile 13 (Kapitel B4.1.2.4 Ausweitung der Betriebszeit im Nachtverkehr an Wochenenden)

Die generell bzw. insbesondere im Korridor Hagen – Unna – Hamm vorgesehene Ausweitung der Betriebszeiten im Nachtverkehr an Wochenenden erscheint grundsätzlich sinnvoll. Angesichts des geänderten Freizeitverhaltens, das auch Auswirkungen auf die ÖPNV-Nutzung in den Nachtstunden hat, sollte die Nachfrageentwicklung nach Umsetzung regelmäßig überprüft werden, um ggf. unzureichend genutzte Angebote wieder einstellen zu können.

S-236f. (Kapitel B4.1.5.1 Prioritäten und finanzielle Rahmenbedingungen [von Reaktivierungen])

Die Ausführungen zur Priorisierung des Ausbaus bzw. der Sanierung des vorhandenen Netzes können grundsätzlich nachvollzogen werden. Ausnahmen von einer solchen generellen Regelung müssen aber möglich sein. Der Kreis Unna betont in diesem Zusammenhang die Bedeutung der Wiederherstellung eines SPNV-Anschlusses für die Stadt Bergkamen, der nicht a priori verworfen werden darf (s. auch unten). Im Hinblick auf die Wiederherstellung eines SPNV-Anschlusses für die Stadt Bergkamen ist es aus Sicht des Kreises Unna ebenfalls relevant, die Belange der Städte Lünen und Kamen angemessen zu berücksichtigen. Nach aktuellem Stand der Erkenntnisse sollte dabei eine Anbindung über die Hamm-Osterfelder Bahn vorrangig betrachtet werden.

S. 255, Zeile 3ff. (Kapitel B4.1.5.3 Aktuelle Reaktivierungsprojekte; hier: SPNV-Anbindung von Bergkamen)

Die Stadt Bergkamen und der Kreis Unna bitten um einen zeitnahen Abschluss der Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der SPNV-Anbindung Bergkamens und die Vorstellung der Ergebnisse. Sollte die Machbarkeitsstudie nicht vor dem Übergang der SPNV-Aufgabenträgerschaft vom NWL auf Schiene.NRW abgeschlossen werden können, ist sicherzustellen, dass die Machbarkeitsstudie unter der Regie von Schiene.NRW abgeschlossen wird.

Unabhängig von den konkreten Ergebnissen der Machbarkeitsstudie wird darum gebeten, dass sich der NWL weiterhin für eine SPNV-Anbindung Bergkamens einsetzt.

Für die Stadt Lünen ist im Zusammenhang mit den Überlegungen zur SPNV-Anbindung Bergkamens aber auch die Hamm-Osterfelder Bahn im Abschnitt Recklinghausen bis Lünen durchaus von Bedeutung. Im Bereich des ehemaligen Steag-Kohlekraftwerks entsteht aktuell ein neuer Industriepark mit ca. 1.500 Arbeitsplätzen (Zentrallager Rossmann). Ein weiterer großer Arbeitgeber im unmittelbaren Umfeld ist das Lippe-Werk mit Remondis (ca. 1.600 Arbeitsplätze). Für dieses hochverdichtete Gewerbe- und Industrieareal wird an der Brunnenstraße perspektivisch städtischerseits ein Bahnhof vorgesehen. Es wäre schön, wenn dies an dieser – oder einer anderen geeigneten Stelle – Erwähnung finden könnte. Auch grundsätzlich wären Aussagen zu einer eventuellen Nutzung der Hamm-Osterfelder-Bahn für den SPNV im NVP wünschenswert, über die dann auch eine SPNV-Anbindung Bergkamens ermöglicht werden könnte (s. auch oben).

S. 272ff. (Kapitel B4.1.8.1 Ersatzverkehre)

Angesicht weiter zunehmender Bautätigkeit im Netz und der anstehenden Generalsanierung zweier, den Kreis Unna berührender Korridore (Hamm – Unna – Hagen, 1. Halbjahr 2028; Hamm – Dortmund – Köln, 2. Halbjahr 2033) sind folgende Punkte von besonderer Bedeutung für den Kreis Unna:

- Es wird eine frühzeitige Abstimmung bei der Planung der Ersatzverkehre mit den lokalen ÖSPV-Aufgabenträgern erwartet, um
 - o gemeinsam intelligente Ersatzkonzepte zu entwickeln, die den Fahrgastströmen bestmöglich gerecht werden und die Einschränkungen für die Fahrgäste aus dem Kreis Unna minimieren,
 - o eine Verzahnung der Ersatzkonzepte mit dem ÖSPV zu ermöglichen,
 - o betriebliche Konflikte zwischen SEV und ÖSPV an den zentralen Knoten und weiteren relevanten Haltestellen zu vermeiden.

- Die Fahrgastinformation ist zwingend zu verbessern, insbesondere auch mit Ist-Daten zu Pünktlichkeit/Position der Ersatzverkehre.
- Die Fahrpläne der Ersatzverkehre sollten so geplant werden, dass auch in den verkehrlichen Spitzenzeiten Anschlüsse sicher erreicht werden können. Gleichfalls sollten Fahrzeugumläufe über ausreichende Wendezeiten verfügen, damit sich eventuelle Verspätungen nicht über einen längeren Zeitraum „durchschleppen“ und/oder Reservefahrzeuge an neuralgischen Punkten vorgehalten werden.
- Die Mitnahme von Fahrrädern etc. ist nach Möglichkeit generell, insbesondere aber für die Ersatzverkehre bei den Generalsanierungen sicherzustellen.
- Die Schaffung barrierefreier Wegeketten ist bei den eingesetzten Bussen, der Auswahl der Haltestellen(kanten) für die Ersatzverkehre, den Wegen zwischen Haltestelle des Ersatzverkehrs und verbleibendem SPNV sowie der Fahrgastinformation zu berücksichtigen.
- Generell sollten die zum Einsatz kommenden Busse für die Ersatzverkehre qualitative Mindestanforderungen erfüllen, um die ohnehin schon erheblichen Beeinträchtigungen für die Fahrgäste nicht noch weiter zu erhöhen.
- Eine kontinuierliche Überprüfung (u.a. auch durch Profitester) und ggf. Anpassung der Ersatzverkehre ist zu gewährleisten. Wie die aktuelle Situation rund um die Ersatzverkehre im Rahmen der Generalsanierung Hagen – Köln zeigt, reichen entsprechende Abstimmungen im Vorfeld nicht aus, um einen qualitativ hochwertigen Ersatzverkehr zu gewährleisten.

S. 290, Zeile 14ff. (Kapitel Maßnahmen zur Stabilisierung des Angebots)

Die Herauslösung des Kurzläufers Dortmund – Lünen – Dortmund aus der RB 51 wird sehr begrüßt, da bei Verspätungen aus Enschede kommend diese Leistung sehr häufig ersatzlos ausfällt. Eine Herauslösung würde zudem den Einsatz von Elektrofahrzeugen ermöglichen. Die Thematik „Diesel unter Fahrdraht“ würde entfallen.

S. 300, Zeile 18ff. (Kapitel B4.2.3.4 Deutschlandtakt/Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes)

Obwohl richtigerweise von einer ABS Lünen – Münster gesprochen wird, soll tatsächlich nur zwischen Werne und MS-Amelsbüren ein zweigleisiger Ausbau erfolgen. Hier ist auf die Notwendigkeit hinzuweisen, auch das Teilstück Lünen – Werne, welches in der Urplanung der Strecke stets zweigleisig geplant und vorbereitet worden ist, in die Ausbauplanungen mit einzubeziehen. (vgl. S. 304 Zeile 21ff).

S. 314, Zeile 39ff (Kapitel B4.2.5.3 Neue Stationen an Bestandsstrecken)

Der geplante Neubau des Haltepunkts Lünen-Alstedde wird begrüßt.

S. 349, Zeile 11 (Kapitel 4.8.2 Gemeinsame Vertriebslösungen)

Eine Vereinheitlichung und Reduktion von Apps ist grundsätzlich im Fahrgastinteresse – allerdings nur, wenn ein flächendeckender Einsatz der verbleibenden App(s) auch für alle Angebot der vernetzten Mobilität möglich ist. Solange dies nicht der Fall ist, kommt eine nennenswerte Reduktion der Zahl der Apps kaum in Frage. Der Kreis Unna spricht sich insofern gegen entsprechende Vorgaben des NWL aus, beteiligt sich aber gerne an den skizzierten Überlegungen zur Schaffung einer multimodalen Mobilitätsplattform im NWL-Raum.

S. 354, Zeile 11 (Kapitel B4.10.1 Fahrplandatenmanagement und Fahrgastinformation)

Der Kreis Unna spricht sich für Erhalt der vom ZRL beschafften DFI-Monitore in den Zugangsbereichen diverser Bahnhöfe aus, da diese auch aktuell noch einen Mehrwert für die Fahrgäste bieten.

S. 392ff. (Kapitel B4.12 Korridorspezifische Handlungskonzepte, Korridor 8 Münster Hbf – Werne – Lünen Hbf – Dortmund Hbf)

Der zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen Werne und Münster ist eines der zentralen Infrastrukturprojekte im Kreis Unna und daher von großer Bedeutung. Das Vorantreiben dieses Projekts sollte daher gemeinsames Ziel von NWL und Kreis Unna sein bzw. bleiben, um ggf. schon vor 2040 in diesem Korridor zu Verbesserungen kommen zu können.

Dass es nach Umsetzung dennoch nur bei einem stündlichen Angebot in der Relation Werne – Lünen – Dortmund Hbf. bleibt, ist allerdings eindeutig zu wenig. Trotz der im Entwurf des Nahverkehrsplans skizzierten Restriktionen bitten die Städte Werne und Lünen sowie der Kreis Unna daher darum, sich auch weiterhin für ein zweites Angebot pro Stunde in der genannten Relation einzusetzen (entweder über einen Halt des RRX 3 in Werne oder eine Durchbindung der S 50 bis Dortmund Hbf) und dies auch entsprechend im NVP zu verankern.

Die Zielnetzplanung 2032 sieht für den Abschnitt Dortmund – Lünen vier Leistungen vor, dies ist auch grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings kann von einem (angenäherten) 15min-Takt nicht die Rede sein. Die Zugfolge soll ab Dortmund zu den Minuten .08, .13, .31 und .35 erfolgen, d.h. innerhalb von 27 Minuten fahren 4 Züge, in den folgenden 33 Minuten aber kein einziger. Dies ist schlechter als heute, hier ist eine bessere Verteilung der Fahrten zwingend erforderlich.

S. 415ff. (Kapitel B4.12 Korridorspezifische Handlungskonzepte, Korridor 14 Enschede – Gronau – Coesfeld – Lünen Hbf – Dortmund Hbf)

Die Planungen zur Angebotsverdichtung von Lünen aus Richtung Coesfeld mit RB51 und RE51 werden grundsätzlich begrüßt. Um eine hinreichende betriebliche Stabilität gewährleisten zu können, sollten die zweigleisigen Abschnitte bzw. Ausweichstellen nicht nur am Regelfahrplan orientiert sein, sondern auch den Störungsfall berücksichtigen.

S. 459ff. (Kapitel B4.12 Korridorspezifische Handlungskonzepte, Korridor 25 Dortmund Hbf – Kamen – Hamm Hbf)

Die Planungen im Korridor werden grundsätzlich begrüßt und der Infrastrukturausbau als sinnvoll und notwendig angesehen. Ob es aber mittelfristig überhaupt zu einer Realisierung kommen kann und wird, ist aus Sicht des Kreises Unna fraglich. In jedem Fall sollte sichergestellt werden, dass die heutigen RE-/RRX-Halte an den Stationen in Kamen (Kamen Bf. und Methler) sowie Bönen (Nordböge) nicht entfallen, bevor die von Dortmund aus verlängerte S-Bahn tatsächlich ihren Betrieb aufnehmen kann. Für Kamen Bf. im Speziellen soll somit der Erhalt von (mindestens) vier Abfahrten pro Stunden in beide Richtungen gewährleistet werden. Wünschenswert wäre in diesem Zusammenhang eine bessere zeitliche Verteilung der Abfahrten – idealerweise mit einem (zumindest angenäherten) 15-Minuten-Takt.

S. 467ff. (Kapitel B4.12 Korridorspezifische Handlungskonzepte, Korridor 27 Dortmund Hbf – Dortmund-Hörde – Holzwickede – Soest)

Die Überlegungen für einen Regionalexpress Hellwegregion – Bochum werden vom Kreis Unna begrüßt. Sinnvoll dürfte eine solche Linie aber nur bei entsprechenden Verknüpfungen zum übrigen SPNV und dem kommunalen ÖPNV in Dortmund (insbesondere über den Bahnhof Hörde) sowie einer konkurrenzfähigen Reisegeschwindigkeit sein (Beschleunigung im Bereich Dorstfeld erforderlich).

S. 473ff. (Kapitel B4.12 Korridorspezifische Handlungskonzepte, Korridor 29 Hagen Hbf – Unna – Hamm Hbf)

Die geplante dritte Leistung zwischen Hagen und Hamm wird auch vom Kreis Unna als erforderlich angesehen. Die entsprechenden Planungen sollten weiterverfolgt und konkretisiert werden. Gleiches gilt für Taktergänzungen am Morgen sowie am frühen Abend.

Die im Zielnetz 2032 vorgesehene Verlängerung des RE 13 bis Münster wird prinzipiell positiv bewertet. Angesichts der weiteren Planungen für diese Linie (Verlängerung über Münster hinaus bis nach Zwolle, Verlängerung über das heutige Linienende Venlo hinaus bis nach Eindhoven) stellt sich die Frage, wie bei einer derart langlaufenden Linie eine akzeptable Pünktlichkeit erreicht werden soll. Im Rahmen der weiteren Planungen zur Umsetzung des Zielnetzes 2040 sollten die Planungen für die RE 13 daher noch einmal kritisch überprüft werden.

Angesichts der derzeit sehr hohen Unpünktlichkeit und Ausfallquote werden sämtliche Maßnahmen zur Stabilisierung des Betriebs – wie etwa die angestrebte überschlagene Wende – ausdrücklich begrüßt. Jedoch wurden in der Vergangenheit deutlich weitergehende Maßnahmen, beispielsweise eine Teilung der Linie (etwa im Raum Köln), diskutiert. Eine erneute Prüfung solcher umfassenden Ansätze wird empfohlen.

Die aktuell vorgesehene Ausschreibung für den Fahrplan ab 2031 mit einer RRX-B-Flotte (Kapazitätserhöhung von 510 auf 800 Sitzplätze) wird begrüßt. Der Betrieb in Doppeltraktion mit der Möglichkeit einer Teilung zur Stabilisierung bei Engpässen ist grundsätzlich sinnvoll, wird jedoch derzeit zu häufig angewendet und führt dann zu erheblichen Kapazitätsdefiziten. Dies sollte zukünftig verbessert werden.

Der derzeit knappe Umstieg zwischen RE 17 und RE 7 am Bahnhof Schwerte ist nicht zufriedenstellend. Zudem ist die Bedienung potenzieller neuer Stationen für den RE 7 bislang nicht vorgesehen. Diese sollten zwingend berücksichtigt werden.

S. 477ff. (Kapitel B4.12 Korridorspezifische Handlungskonzepte, Korridor 30 Dortmund Hbf/Hagen Hbf – Fröndenberg – Bestwig – Winterberg/Brilon Stadt/Warburg)

Die geplante Fortführung bis Warburg sowie perspektivisch bis Kassel wird positiv bewertet. Gleichzeitig ist festzustellen, dass die derzeitige Pünktlichkeit ausbaufähig ist, was sich durch eine Verlängerung der Linie weiter verschärfen könnte. Dies sollte entsprechend berücksichtigt werden.

Der geplante zweigleisige Ausbau der sogenannten „Schwerter Kurve“ wird begrüßt. Die Auswirkungen auf den laufenden Betrieb sind bei Umsetzung des Ausbaus möglichst gering zu halten.

Die teilweise Elektrifizierung des Abschnitts Schwerte–Fröndenberg für den Einsatz von BEMU-Fahrzeugen wird positiv bewertet. Eine Umsetzung mit möglichst geringen betrieblichen Einschränkungen ist anzustreben. Die aktuelle Ausschreibung im Sauerlandnetz für die Fahrplanjahre 2029–2040 sieht weiterhin dieselbetriebene Fahrzeuge vor. Ein schnellerer Umstieg auf alternative Antriebe wäre wünschenswert.

Die angesprochene, dringliche Instandsetzung mehrerer Brückenbauwerke (s. S. 480, Zeile 43) sollte konkretisiert werden, da es sich hierbei um besonders sensible Infrastrukturelemente handelt, deren Ausfall erheblichen Auswirkungen (z.B. durch Sperrungen und lange Bauzeiten) nach sich ziehen kann.

S. 482ff. (Kapitel B4.12 Korridorspezifische Handlungskonzepte, Korridor 31 Hagen Hbf – Schwerte/Unna – Fröndenberg – Menden – Neuenrade)

Die neue Linie von Hemer bzw. Menden über Fröndenberg und Schwerte nach Hagen wird teilweise als RB 58 (s. z.B. auf S. 234, dort ab Neuenrade) und teilweise als RB54 bezeichnet (s. z.B. auf S. 483). Dies sollte noch einmal überprüft und vereinheitlicht werden. Auch finden sich im NVP-Entwurf widersprüchliche Aussagen zur möglichen Realisierung der geplanten Haltepunkte zwischen Fröndenberg und Schwerte (Fröndenberg-Langschede, Schwerte-Geisecke und Schwerte Ost). Dies sollte ebenfalls noch einmal überprüft werden (Hinweis: in der Netzgrafik des KC ITF zum Zielnetz 2040 sind alle drei Haltepunkte dargestellt). Die Städte Fröndenberg/Ruhr und Schwerte sowie der Kreis Unna haben zumindest ein großes Interesse daran, dass spätestens mit der Umsetzung des Zielnetzes 2040 alle genannten Haltepunkte realisiert werden können.

Unter „Neue Stationen im SPNV“ (s. S. 484, Zeile 37ff.) fehlt die Station Schwerte-Westhofen, die u.a. in der Grafik auf S. 483 dargestellt ist.

Der Kreis Unna bittet darum, dass sich der NWL weiterhin bei DB InfraGo für eine möglichst frühzeitige Wiederaufnahme des Betriebs auf der RB54 einsetzt. Die im Rahmen der Beseitigung der infrastrukturellen Schäden vorgesehene Erhöhung der Reisegeschwindigkeit zwischen Unna und Fröndenberg wird sowohl wegen der damit verbundenen Attraktivitätssteigerung der Linie als auch der Verbesserung der Anschlusssituation in Unna begrüßt.

Zum Thema Fahrzeugeinsatz im Sauerlandnetz s. Korridor 30.

S. 489ff. (Kapitel B4.12 Korridorspezifische Handlungskonzepte, Korridor 33 Dortmund Hbf – Dortmund-Hörde – Schwerte – Iserlohn)

Die Einführung batterieelektrischer Triebwagen wird begrüßt. Die getroffene Aussage, wonach das Angebot der RB53 entsprechend der Nachfrage ausreichend sei (vgl. S. 490, Zeile 12 – 13), entspricht jedoch nicht der subjektiven Wahrnehmung. In der Praxis kommt es regelmäßig zu Kapazitätsengpässen. Aus Sicht von Stadt Schwerte und Kreis Unna wären darüber hinaus Taktverdichtungen im Abendbereich sowie samstags tagsüber wünschenswert.

Die geplante Schaffung einer Weichenverbindung zwischen den bislang getrennten Strecken in Richtung Letmathe und Schwerte im Bereich Iserlohn wird zur Stabilisierung des Betriebs ebenfalls positiv bewertet. Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen zum Ausgleich der strukturellen Nachteile der Stichstrecke in Richtung Iserlohn wünschenswert.

S. 497ff. (Kapitel B4.12 Korridorspezifische Handlungskonzepte, Korridor 35 (Dortmund Hbf/) Hagen Hbf – Letmathe – Iserlohn/Finnentrop – Olpe/Siegen Hbf)

Die Planungen zur Verlängerung der RB 92 im Zielnetz 2040 über Schwerte bis nach Dortmund Hbf werden ausdrücklich begrüßt, da sich hierdurch die Anbindung des Kreises Unna an das Siegerland/die Ruhr-Sieg-Strecke deutlich verbessern würde. Ein zweigleisiger Ausbau im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Station in Westhofen sollte den laufenden Betrieb möglichst nicht beeinträchtigen. Ein zeitlich abgestimmter Umstieg in Schwerte zum RE 13 (mit geplanter Durchbindung über Hamm und Münster bis Zwohle) wird ebenfalls positiv bewertet.