



# Stadt Kamen

Der Bürgermeister

**Vorlage**

**Nr. 002/2011**

Fachbereich Planung, Bauen, Umwelt

vom: 26.01.2011

## Beschlussvorlage

öffentlich

PUA

TOP-Nr.	Beratungsfolge
	Planungs- und Umweltausschuss

Bezeichnung des TOP

Stellungnahme der Stadt zum Nahverkehrsplan NWL (Nahverkehr Westfalen-Lippe)

### **Beschlussvorschlag:**

Der Planungs- und Umweltausschuss beschließt die unter Stellungnahme der Verwaltung gemachten Ausführungen als Stellungnahme der Stadt Kamen im Rahmen der Beteiligung an der Aufstellung des Nahverkehrsplanes des NWL.

### **Sachverhalt und Begründung (einschl. finanzielle Möglichkeit der Verwirklichung):**

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) stellt derzeit seinen ersten Nahverkehrsplan auf. Im Rahmen dieser Aufstellung hat die Stadt Kamen die Möglichkeit erhalten zum vorgelegten Entwurf dem Kreis Unna gegenüber eine Stellungnahme abzugeben. Der Kreis Unna ist als Träger öffentlicher Belange in das Aufstellungsverfahren eingebunden und leitet die Stellungnahmen der Städte und Gemeinden im Kreis Unna gesammelt an den NWL weiter.

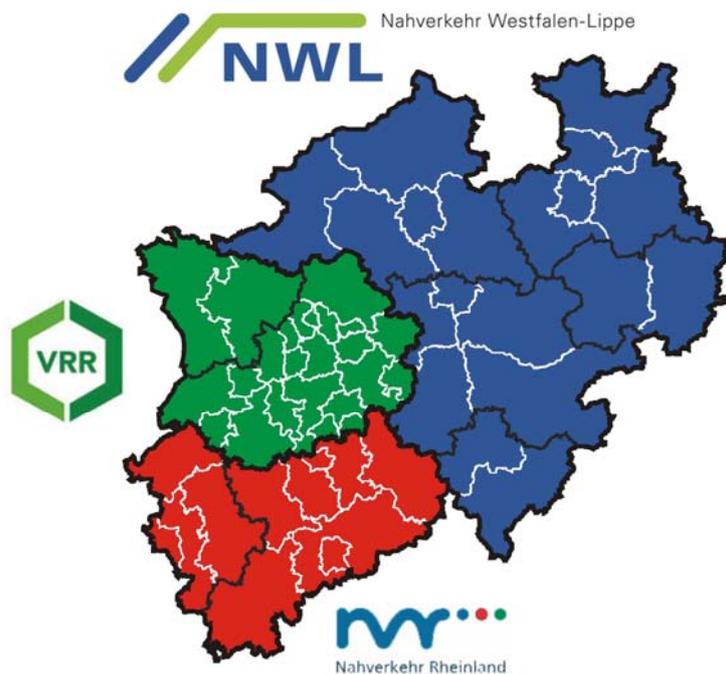
Der NWL wurde aus den westfälischen Zweckverbänden Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (NPV), Verkehrsverbund OstWestfalenLippe (VVOWL), Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS), Zweckverband SPNV Münster (ZVM) und dem Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe (ZRL) gegründet. Ziel ist die gemeinsame Aufgabenwahrnehmung in der Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Auf den NWL ging somit zum 1.1.2008 die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) von den bis dahin zuständigen einzelnen westfälischen Zweckverbänden über.

Gesetzliche Grundlage hierfür ist das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), das die Aufgabenträgerschaft regelt. Der NWL ist nach § 5 ÖPNVG NRW neben dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) einer von drei SPNV-Aufgabenträgern in Nordrhein-Westfalen.

Karte 1 Verbandsmitglieder des NWL



Karte 2 SPNV-Aufgabenträger in NRW



Nach § 5 (3) ÖPNVG NRW hat der NWL in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsplanung im ÖPNV hinzuwirken. Dazu werden im Gesetz folgende Aspekte besonders herausgestellt:

- Fortentwicklung der Gemeinschaftstarife
- Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs
- Ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV

- Einheitliche Beförderungsbedingungen
- Produkt- und Qualitätsstandards
- Fahrgastinformations- und Betriebssysteme
- Ein übergreifendes Marketing
- Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme entsprechender Regelungen in den Tarifbestimmungen

Nach § 8 (1) ÖPNVG NRW stellt der NWL zur Sicherung und Verbesserung des SPNV einen Nahverkehrsplan unter Berücksichtigung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung auf. Mit diesem Instrument gibt der NWL den Rahmen für die künftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrsangebotes auf der Schiene vor.

Bereits vor dem Zusammenschluss zum NWL haben die Mitgliedsverbände Nahverkehrspläne aufgestellt. Der Nahverkehrsplan des ZRL stammt vom Dezember 2007. Mit dem nun vorgelegten Entwurf des NWL-Nahverkehrsplanes wird erstmalig ein gemeinsamer Nahverkehrsplan für das gesamte NWL-Gebiet aufgestellt.

Der Entwurf für den Nahverkehrsplan befasst sich im Einzelnen mit:

- Handlungsrahmen des SPNV
  - rechtliche, planerische und strukturelle Rahmenbedingungen
- Anforderungen an den überregionalen SPNV
  - Fernverkehr im NWL
  - Rhein-Ruhr-Express
  - SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse
  - Flughafenverbindungen
- Zielvorgaben für das SPNV-Fahrplanangebot
  - Verbindungen
  - Bedienungshäufigkeit
  - Knotenpunkte
  - Verknüpfung Bahn und Bus
  - Qualität
- Anforderungen an die SPNV-Fahrzeuge
- Anforderungen an die Streckeninfrastruktur
- Vorgaben für die Stationsinfrastruktur
- Erweiterung der Infrastruktur
  - Einrichtung neuer Stationen
  - Reaktivierung von Strecken
  - Bau neuer Strecken
- Tarif und Vertrieb
- Fahrgastinformation
- Streckenspezifische Handlungskonzepte
- Wettbewerb
- Finanzierung des SPNV

Im Nachfolgenden sind auszugsweise die wesentliche Aussagen des Entwurfes für den Nahverkehrsplan des NWL - bezogen auf die Belange - der Stadt Kamen zusammengefasst:

## 1. Leitbild und Ziele

Der NWL definiert zur Erfüllung des Leitbildes den Menschen in Westfalen-Lippe eine Mobilität zu ermöglichen, die ihren Bedürfnissen entspricht, folgende Ziele:

1. Mobilität für alle: Für alle Nutzergruppen – Berufsverkehr, Bildungsverkehr, Freizeit- und Tourismusverkehr etc. – eine angemessene Bedienung bereitstellen.
2. Integriertes und zukunftsorientiertes System: Verknüpfung der SPNV-Linien untereinander mit gesicherten Umsteigezeiten, sowie Anbindung an den Fernverkehr, sowie zum Busverkehr und anderen Verkehrssektoren (P&R, B&R).

3. Hohe Qualität und Zuverlässigkeit: An den Bedürfnissen der Bevölkerung ausgerichtetes Leistungsangebot mit ausreichenden Kapazitäten, barrierefreiem Zugang, Pünktlichkeit, Sauberkeit und Service.
4. Wirtschaftlichkeit durch effizienten Mitteleinsatz: Vergabe der Betriebsleistungen im Wettbewerb, wodurch bereits in der Vergangenheit die Qualität des Angebotes verbessert werden konnte.
5. Sicherung und zielgerichteter Ausbau der Infrastruktur: Mit gezielten Investitionen in die Infrastruktur die Qualität des SPNV verbessern, die Kosten reduzieren und neue Potentiale erschließen.
6. Transparente und verständliche Tarif- und Vertriebssysteme: Möglichst einfache Nutzung des SPNV mit dem Ziel der Vereinheitlichung der Tarifbestimmungen und der Beförderungsbedingungen auf NRW-Ebene.
7. Einbringung der westfälischen Positionen und Anforderungen in NRW: Ziel dabei ist eine gerechte Verteilung der für den SPNV zur Verfügung stehenden Mittel sowohl für den Betrieb als auch für die Infrastruktur.
8. Kompetenzen der NWL-Mitgliedsverbände effektiv einsetzen

## 2. Handlungsrahmen

Aus dem europäischen Rechtsrahmen (u.a. der europäischen Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft), dem Rechtsrahmen auf Bundesebene (Allgemeine Eisenbahngesetz und Regionalisierungsgesetz) sowie dem ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen ergibt sich der Handlungsrahmen für den NWL.

Der zur Konkretisierung der öffentlichen Verkehrsinteressen aufzustellende Nahverkehrsplan muss dabei u.a. die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, vorhandene Verkehrsstrukturen und die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus beachten. Auf Grundlage der vorhandenen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen und einer Prognose der zur erwartenden Verkehrsentwicklung sollen Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot festgelegt werden, u.a. Mindestanforderungen für Betriebszeiten und Zugfolgen, Anschlussbeziehungen, Pünktlichkeit, Fahrzeuge und Stationen.

## 3. Strukturelle Rahmenbedingungen – Bevölkerungsentwicklung/Verkehrsentwicklung

In den nächsten 5 Jahren wird nach den Bevölkerungsvorausrechnungen des statistischen Landesamtes die Bevölkerungszahl im Gebiet des NWL um ca. 1,3% sinken. Dabei ist der Bevölkerungsrückgang vor allem in der Ballungsrandzone abzusehen. Bereits in den letzten 5 Jahren ist die Bevölkerungszahl im NWL um ca. 1,1 % gesunken. In dem gleichen Zeitraum konnte jedoch die Nachfrage im SPNV bei nahezu unverändertem Leistungsangebot im NWL um 19% gesteigert werden.

Dies zeigt, dass die leicht rückläufige Zahl an Einwohnern keinen maßgeblichen Einfluss auf die Nutzung des SPNV hat. Vielmehr ist gem. der Verkehrsprognose 2025 des Bundesverkehrsministeriums im Zusammenhang mit der allgemeinen Verkehrsentwicklung mit einer jährlichen Steigerung des Eisenbahnverkehrs um 1,1% zu rechnen.

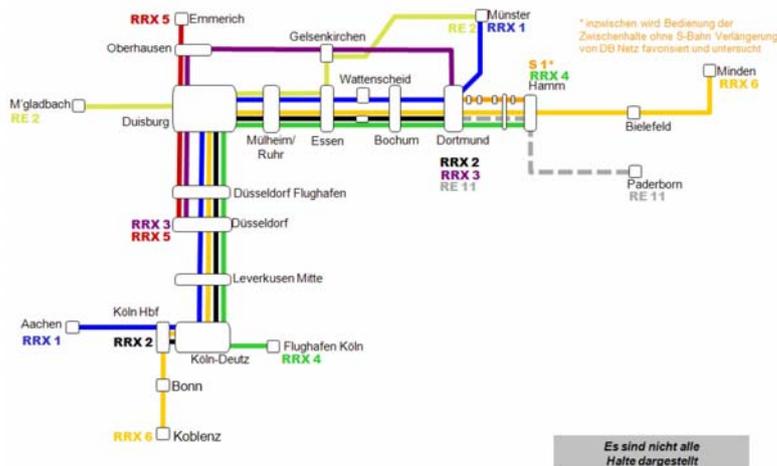
## 4. Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Der RRX ist ein Verkehrsprojekt, das im Jahre 2006 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch das Bundesverkehrsministerium unter Beteiligung des Verkehrsministeriums des Landes NRW initiiert wurde. Ziel ist es, die infrastrukturellen Voraussetzungen zu

schaffen, um betriebliche Mehrleistungen auf dem nachfragestarken Rhein-Ruhr-Korridor zwischen Dortmund und Köln zu ermöglichen. Dabei soll die Netzinfrastruktur so ausgebaut werden, dass eine reibungslose betriebliche Abwicklung zwischen Fernverkehr und Nahverkehr realisiert werden kann. Grundlage hierfür waren fest definierte Betriebskonzepte für Fern- und Nahverkehr sowie definierte Qualitätsanforderungen bezgl. der Fahrzeuge und Stationen.

In der Machbarkeitsstudie wurde das Leistungsangebot aus dem ITF NRW aus dem Jahre 2005 zugrunde gelegt. Die Planungen der Bundesstudie gehen von denen im Bild dargestellten sechs RRX Linien aus (Abb. 2).

Abb. 2 Planfall 2a der Bundesstudie (inkl. RE 2 alt und RE 11alt)



Ergänzend hierzu sieht die Machbarkeitsstudie aus 2006 für den Abschnitt Dortmund-Hamm die stündliche Verlängerung der S-Bahn-Linie 1 von/nach Hamm vor.

Der NWL sieht für die Weiterentwicklung des RRX Anpassungsbedarf, da sich seit der Fertigstellung der Studie grundlegende Änderungen ergeben haben bzw. geplant sind, u.a. das neue RE-Konzept 2011, Entwicklungen im Fahrzeugbereich oder auslaufende Verkehrsverträge. Für den NWL dient das RRX-Konzept der Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur und hat eine hohe Bedeutung, so dass der Planungsablauf beschleunigt werden sollte. Der RRX ist aus Sicht des NWL das „Rückgrat“ des überregionalen SPNV in NRW.

Dabei zeigt sich die herausragende Bedeutung der Achse Hamm-Dortmund-Düsseldorf-Köln durch die Nachfrageentwicklung der letzten Jahre. Allein im Abschnitt Dortmund-Hamm stieg das Fahrgastaufkommen von 1999 auf 2006 von 13.800 auf 16.300 Reisende im Querschnitt und entspricht damit schon fast dem in der RRX-Studie prognostizierten Aufkommen (16.400). Zwischen Dortmund und Kamen wurde die Prognose bereits 2008 um 200 Reisende überschritten.

Durch die Einführung eines neuen RE-Konzeptes im Dezember 2010 wurden bereits deutliche Kapazitätsausweitungen und Angebotsverbesserungen im SPNV-Angebot in NRW vorgenommen, so wurde z.B. die RE 1 von fünf auf sechs Doppelstockwagen erweitert.



## **5. Fahrgastnachfrage im NWL**

Aufgrund von Erhebungen aus dem Jahr 2008 zeigt sich, dass der Streckenabschnitt Hamm-Dortmund zu den nachfragestärksten Abschnitten im NWL gehört, mit über 10.000 Reisendenkilometer je km Betriebslänge.

## **6. Anbindung an die nächstgelegenen Oberzentren**

Ziel der Weiterentwicklung des ITF NRW ist, dass von jeder Station ein Oberzentrum in NRW innerhalb von 60 Minuten erreicht werden soll. Während dies in der Fläche des NWL nicht überall realisiert werden kann, ist dies in der Ballungsrandlage des Kreises Unna kein Problem.

## **7. Bedienhäufigkeit/Taktfolge**

Die Bedienhäufigkeiten werden anhand der Nachfragezahlen beurteilt. Für Strecken mit 7.500 und mehr Reisenden km je km Betriebslänge sind aus Sicht des NWL mindestens 3 stündliche Verbindungen erforderlich. Dabei soll auf diesen Strecken eine Grundbedienung aller Stationen im Halbstundentakt angestrebt werden, überlagert durch eine schnelle RE- oder RRX-Linie.

## **8. Bedienungszeiten**

Mit der Einführung des integralen Taktfahrplans (ITF NRW) im Jahr 1998 wurde landesweit erstmalig eine Mindestbedienungszeit für jede Strecke bis 20 Uhr umgesetzt. Der NWL definiert für die Anforderungen an die Bedienzeiten Schwellenwerte, bei 5.000 und mehr Reisenden km je km Betriebslänge sind dies montags bis samstags von 5 bis 0 Uhr und sonntags von 6 bis 0 Uhr.

## **9. Knotenpunkte**

Wichtiger Knotenpunkt für Kamen im NWL Gebiet ist Hamm und außerhalb des NWL Gebietes Dortmund. An den Knotenpunkten sollen einerseits schnelle Umstiege möglich sein, andererseits sollen Verbindungen auch verlässlich sein, wozu eine längere Umstiegszeit zum Abpuffern von kleinen Verspätungen beiträgt. Angestrebt werden Übergangszeiten von 5 bis 15 Minuten, bei bahnsteiggleichen Anschlüssen kann die Übergangszeit 3 Minuten betragen. Bezogen auf Kamen ist aus Sicht des NWL im Knoten Dortmund die Verknüpfung der Linien RE 6 und RE 4 (Hamm/Kamen <-> Witten/Wupperschienen) verbesserungswürdig.

## **10. Verknüpfung zwischen Bahn und Bus**

Die fußläufige Entfernung zwischen Bahnsteigen und den Bushaltestellen sollen maximal 300 m betragen. Technische Systeme sollen die Anschlusssicherung zwischen Bus und Bahn sicherstellen, z.B. Monitore mit der Anzeige der Ist-Informationen. Die Ausgestaltung der einzelnen Verknüpfungsbeziehungen soll in den ÖPNV-Nahverkehrsplänen der Kreise dargestellt werden.

## 11. Qualität

Ein gutes SPNV-Angebot zeichnet sich durch eine hohe Qualität aus, die somit entscheidend zu einem marktgerechten und wirtschaftlichen Erfolg beiträgt. Hierbei sind Takt, Verbindungen und Anschlüsse die Schlüsselfaktoren.

Qualitätsaspekte sollen durch den NWL in Ausschreibungen der Verkehrsleistungen berücksichtigt werden.

Weiteres Qualitätsmerkmal ist u.a. der Service. Der NWL strebt an, dass mindestens auf 25 % aller Linien Zugbegleiter eingesetzt werden. Darüber hinaus sollen ab 19 Uhr bis Betriebsschluss alle Züge begleitet werden.

Bei der Pünktlichkeit hat der NWL einen Zielwert von 95% der Verbindungen mit max. 3 Minuten Verspätung. Auch eine bessere Sicherung von Anschlüssen wird angestrebt. Insbesondere für die letzten Züge im Abendverkehr sind die Anschlüsse sicherzustellen.

Bei neu zu vergebenden Verkehrsleistungen soll eine Qualitätsüberwachung durch ein geeignetes Qualitäts-Management-System erfolgen.

## 12. Anforderungen an die SPNV-Fahrzeuge

Die Qualität der Fahrzeuge im SPNV hat aus Sicht des NWL für die Fahrgäste eine hohe Bedeutung. Daher werden im Nahverkehrsplan umfangreiche Anforderungen an die einzusetzenden Fahrzeuge formuliert, u. a.:

- Ausreichende Sitzplatzkapazitäten, die jedoch in Verkehrsspitzenzeiten nicht immer erreicht werden können. Einen Handlungsbedarf sieht der NWL, wenn über einen Zeitraum von 15 Minuten die verfügbaren Sitzplätze nicht ausreichen und wenn die Überschreitung 140% der verfügbaren Sitzplätze oder 40% der ausgewiesenen Stellplätze übersteigt.
- Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, z.B. durch die Gestaltung der Sitzplätze, Rollstuhlplätze, behindertengerechtem WC, Spaltbreite, Rampen etc.
- Niveaugleicher Einstieg bei einer Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante
- Klimatisierung aller Fahrzeuge
- Durchgängigkeit über die gesamte Zuglänge
- Sitzplatzqualität
- Mehrzweckbereiche mit Rollstuhlplätzen (mind. 2 je Zug/Zugteil) und auch Fahrradplätzen (nach regionalen Bedürfnissen)

Ein 1. Klasse-Bereich wird seitens des NWL nicht gefordert, da bei Einhaltung der gemachten Anforderungen alle Sitzplätze eine hohe Qualität aufweisen und allen Fahrgästen zur Verfügung stehen sollen.

## 13. Anforderungen an die Streckeninfrastruktur

Ziel des NWL für die Streckeninfrastruktur ist ein zielgerichteter Ausbau, um die Anforderungen an das Fahrplanangebot in einer hohen Qualität und Zuverlässigkeit umsetzen zu können. Dazu soll das bestehende Netz weiter ausgebaut werden.

Für den schnellen Regionalverkehr ist eine mögliche Fahrgeschwindigkeit von 160 km/h wünschenswert. Die wird u.a. auf der Strecke Dortmund-Hamm-Bielefeld bereits erreicht.

Bezogen auf Kamen werden seitens des NWL folgende Erweiterungen der Streckeninfrastruktur gefordert:

- Ausbau zwischen Dortmund und Hamm. Hier bestehen aufgrund der hohen Streckenbelegung heute Angebotseinschränkungen durch das Auslassen von Zughalften. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Führung des RRX ist hier eine Kapazitätsausweitung durch bauliche Maßnahmen zu untersuchen. Der dringlich erforderliche Streckenausbau ist in der Fortschreibung künftiger Ausbaupläne von Bund und Land zu verankern.
- Ausbau des Knoten Hamms, u.a. für eine unabhängigere Führung der derzeit die ICE-Strecke kreuzenden Linie Ruhrgebiet-Hamm (RE1)
- Ausbau Ostkopf Dortmund zur Beseitigung eines Engpasses bei der Ausfädelung der Strecke nach Hamm

#### 14. Vorgaben für die Stationsinfrastruktur

Die Stationen prägen als Zugangsstellen zum SPNV den ersten Eindruck der Fahrgäste. Die Gestaltung und das Erscheinungsbild der Stationen haben wesentlichen Einfluss auf die Wahrnehmung des SPNV. Im Nahverkehrsplan des NWL werden eine Reihe von Vorgaben für die Verkehrstationen gemacht.

Die Stationen in Kamen werden von der DB Station&Service AG betrieben. Bahnsteige, Bahnsteigausstattung sowie Zuwegung zu den Bahnsteigen liegen in der Zuständigkeit des Infrastrukturbetreibers, wohingegen die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes mit z.B. Park&Ride, Bike&Ride sowie den ÖPNV-Haltestellen in den Aufgabenbereich der Kommune fallen. Maßnahmen im Aufgabenbereich der Kommunen werden durch den NWL mit Fördermitteln unterstützt.

Die Bahnhöfe der Station&Service AG sind gemäß ihrer verkehrlichen Bedeutung in sechs Kategorien eingeordnet worden:

Kategorie 1: „Fernverkehrsknoten“

Kategorie 2: „Fernverkehrssystemhalt“ mit allen wichtigen Funktionen und Dienstleistungen rund um die Bahnreise und einer Betreuung der Reisenden durch DB-Mitarbeiter in der Hauptverkehrszeit

Kategorie 3: „Regionalknoten mit möglichem Fernverkehrshalt“, meist ist hier ein Empfangsgebäude vorhanden, auf eine permanente Kundenbetreuung durch DB Mitarbeiter wird aus Kostengründen weitgehend verzichtet

Kategorie 4: „hoch frequentierter Nahverkehrssystemhalt/Nahverkehrsknoten“

Kategorie 5: „Nahverkehrssystemhalt“

Kategorie 6: „Nahverkehrshalt“

Der Bahnhof Kamen ist in die Kategorie 4 eingestuft, der Haltepunkt Methler in die Kategorie 6.

Als Basisleistungen für alle Kategorien sind von DB Station&Service lediglich der Bahnsteig mit Bahnhofsschild, Fahrplanaushang, Infoflächen für Eisenbahnverkehrsunternehmen, Abfallbehälter, Flächen für Fahrkartenautomaten, ein Wegeleitsystem sowie die regelmäßige Reinigung vorgesehen. Eine Bahnhofsuhr und eine Sitzgelegenheit werden erst ab Kategorie 5 zugesichert, ein Wetterschutz ab Kategorie 4 eine Fahrgastinformationsanlage mit Zuganzeiger oder Lautsprecher erst ab Kategorie 3.

Der NWL formuliert für alle Stationen in seinem Bereich weitere Anforderungen:

- Wetterschutz und Sitzgelegenheit
- Mindestens eine gut sichtbare Uhr
- Informationsvitrinen mit Fahrplan, Linienplan sowie Serviceinformationen
- Fahrgastinformation in Form von Infomonitoren, Infosäulen oder Lautsprechern
- Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig

Weitere Vorgaben für die Stationsinfrastruktur sind Bahnsteighöhen, die einen niveaugleichen Einstieg ermöglichen. Hierbei gilt eine Höhe von 76 cm als landesweiter Standard. Des Weiteren sollen die Bahnsteiglängen so dimensioniert sein, dass auch in den Hauptverkehrszeiten ausreichende Fahrzeugkapazitäten bereitgestellt werden können.

## 15. Tarif

Im Bereich des NWL gibt es derzeit 6 Tarifsysteme, darunter den Ruhr-Lippe-Tarif, der im Hochsauerlandkreis, im Kreis Unna, im Kreis Soest, Märkischen Kreis und in der Stadt Hamm gilt. Hinzu kommt noch der NRW-Tarif der seit 2005 als Nahverkehrstarif für längere Strecken in Nordrhein-Westfalen für Bahn, Bus, Stadt- und Straßenbahn über die Grenzen von Verkehrsverbänden hinweg gilt.

Um die Möglichkeiten einer vollständigen Harmonisierung bei der Preisbildung aller Verbundtarife innerhalb des NWL zu prüfen, hält der NWL zunächst eine tiefgreifende Analyse für erforderlich. U.a. auf Initiative des NWL wurde hierfür der Arbeitskreis „Tarife in Westfalen“ gegründet.

## 16. Streckenspezifische Handlungskonzepte

Im Nahverkehrsplan des NWL werden alle Strecken im NWL mit einer kurzen Darstellung der Lage der Strecke, des SPNV-Angebotes und der aktuellen Nachfrage sowie einer kurzen Beschreibung der aktuellen Situation dargestellt. Im Handlungskonzept für die Strecken werden die streckenspezifischen Anforderungen unter den folgenden Punkten zusammengefasst:

- Übergeordnete Planungen
- Verknüpfungen
- Fahrplanangebot
- Fahrzeuge
- Infrastruktur Strecken
- Infrastruktur Stationen

Durch Kamen verlaufen die Strecken Hamm-Dortmund (415/416), sowie die Strecke Hamm-Unna-Schwerte-Hagen (455/485), wobei letztere keinen Halt auf dem Gebiet der Stadt Kamen hat. Das streckenbezogene Handlungskonzept für die Strecke 415/416 im Nahverkehrsplan des NWL ist als Anlage „Auszug Nahverkehrsplan – S. 243 - 246“ abgebildet.

### **Stellungnahme der Verwaltung zum Nahverkehrsplan des NWL:**

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.

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.

Auf Grund der besonderen Bedeutung am Rande des VRR für Einpendler in Richtung Ruhrgebiet 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 Ruhgebiet/Düsseldorf umstiegsfrei anzubieten. Daher wird seitens der Stadt Kamen ebenfalls ausdrücklich die Verbesserung der Haltepolitik bei dem RE 11 gefordert. Vor Allem für den Haltepunkt Methler mit 2 Halten je Stunde ist ein 30-Minuten-Takt anzustreben, für den Bahnhof Kamen sollte ein gleichmäßiger 15-Minuten-Takt Ziel sein. Die hierfür notwendigen Streckenausbaumaßnahmen sind dringend in entsprechende Ausbaupläne aufzunehmen.

Im Bereich der Streckeninfrastruktur sollte noch der Umbau der niveaugleichen Bahnübergänge in Kamen-Südkamen und Dortmund-Husen mit in das Handlungskonzept aufgenommen werden.

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 weitergehende 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. Hier sollte auch eine Anzeige der Zugabfahrten mit Ist-Zeiten eingerichtet werden.

Ausdrücklich begrüßt werden die Ausführungen des NWL zum RRX, mit der Notwendigkeit, das Konzept der Bundesstudie aufgrund der aktuellen Entwicklungen weiterzuentwickeln und anzupassen.

### **Anlagen:**

Auszug Nahverkehrsplan S. 243-246