



Bezirksregierung Münster Bezirksplanungsbehörde

Geschäftsstelle des Regionalrates

Tel.: 0251/411-1755 Fax.: 0251/411-1751 eMail: geschaeftsstelle@bezreg-muenster.nrw.de

Sitzungsvorlage 42/2012

Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP)

Projektanmeldung für den Bereich Schiene

- Anlagen:**
1. Liste der zusätzlichen Projektvorschläge für das Münsterland
 2. Liste der bereits vom Land NRW vorgesehenen Projektvorschläge
 3. Eingegangenen Stellungnahmen aus der Region

Berichterstatter: Abteilungsdirektor Gerhard Hösel

Bearbeiter: Leitender Regierungsdirektor Dieter Kleinpaß
Tel.: 0251 / 411 – 1430

Regierungsbauamtsrat Frank Langenhorst
Tel.: 0251 / 411 – 2352

Regierungsbauamtmann Christian Tepe
Tel.: 0251 / 411 – 1416

Diese Vorlage ist Beratungsgrundlage zu

- TOP 2 der Sitzung der Verkehrskommission am 03.09.2012**
- TOP der Sitzung der Strukturkommission am
- TOP 5 der Sitzung des Regionalrates am 17.09.2012**

Beschlussvorschlag: Zustimmung zur Anlage 1 (Zusätzliche Anmeldungen für die Projektbewertung)

für die Verkehrskommission:

- Zustimmung** Kenntnisnahme

für die Strukturkommission:

- Zustimmung Kenntnisnahme

für den Regionalrat:

- Zustimmung** Kenntnisnahme

Sachdarstellung

Wie mit der informatorischen Sitzungsvorlage **31/2012** angekündigt, steht die erste, vorgezogene Beteiligungsrunde der Regionalräte zur Projektanmeldung im Rahmen der Neuaufstellung des BVWP im Bereich Schiene an. In der **Anlage 2** sind nochmals die Vorhaben aufgeführt, die das Land NRW bereits von sich aus gegenüber dem Bund für den Bereich Schiene zur Projektbewertung melden will. Die als Grundlage für den anstehenden Beschlussvorschlag dienende **Anlage 1** enthält zusätzliche Projektvorschläge für das Münsterland, die vom Bund einer Bewertung unterzogen werden sollen.

Zur Vorbereitung dieses ersten regionalen Votums sind von der Bezirksregierung Münster Stellungnahmen der Kreise/Kreisfreien Städte, der IHK'en und - zum Abgleich mit dem Nahverkehr - der SPNV-Zweckverbände, hier des NWL, erbeten worden. Alle eingegangenen Projektvorschläge (hier als **Anlage 3** gebündelt beigefügt) sind im Beschlussvorschlag (Anlage 1) berücksichtigt worden, wobei die vorschlagende Stelle jeweils benannt wurde.

Kriterium für die Aufnahme in den künftigen Bundesschienenwegebedarfsplan als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) ist eine **fernverkehrliche Relevanz**.

Nach § 3, Abs. 1 BSWAG sollen in den Bedarfsplan Schienenverkehrsstrecken des **Fern- und Nahverkehrs**, Schienenverkehrsknoten und Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße sowie der direkten Verknüpfung von Fernverkehrsstrecken mit internationalen Verkehrsflughäfen dienen aufgenommen werden. Zu den Ausbaumaßnahmen können auch Projekte zur Elektrifizierung an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes gehören (hiermit sind allerdings keine bloßen Erhaltungsinvestitionen gemeint).

Hinsichtlich der gesondert zu behandelnden Nahverkehrsmaßnahmen gilt es, folgendes zu bedenken:

Für **Investitionen in reine Nahverkehrsmaßnahmen** stellt der Bund auf der Grundlage des § 8 Abs. 2 BSWAG Mittel zur Verbesserung des Nahverkehrs zur Verfügung. Die mit den reinen Nahverkehrsmitteln finanzierten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) dienen der Verbesserung

und dem Ausbau innerhalb des Bestandsnetzes. Dies spiegelt sich auch in den Regelungen für Maßnahmen nach § 8 Abs. 2 BSWAG wider, auf deren Basis die Mittel für den SPNV im Rahmen der Bundesfinanzierung der Bestandsnetzinvestitionen zur Verfügung gestellt werden. Zudem kommen insbesondere die Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz, aber auch Investitionen in Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans in erheblichem Umfang dem Nahverkehr zugute. Damit wird die in § 8 Abs. 2 BSWAG festgelegte "Bundes-Quote" von 20 % für den Nahverkehr nach Berechnung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) übererfüllt.

Demnach wird der Bund die Hürde "fernverkehrliche Relevanz" voraussichtlich relativ hoch ansetzen, so dass der Nachweis wesentlicher Fernverkehrsfunktionen, unter Berücksichtigung der Güterverkehre, ausschlaggebend sein wird.

Da diese Gewichtung von hier allerdings in ihren maßnahmenbezogenen Auswirkungen vorab nicht eingeschätzt werden kann, haben alle gemeldeten Vorhaben Eingang in die **Anlage 1** gefunden. Dabei empfehle ich eine Beschlussfassung, mit der - trotz zu erwartender fachlicher Vorbehalte des Bundes - alle gelisteten Maßnahmen für die anstehende Projektbewertung vorgeschlagen werden.

Die im Zuge der vorgeschalteten Abfrage aus der Region gemeldeten Vorschläge wurden in die vom Landesverkehrsministerium (MWEBWV, nunmehr als MBWSV) vorgegebene Tabelle eingearbeitet. Bei der dazu geforderten "argumentativen Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz" (s. **Anlage 1, letzte Spalte**) habe ich die Aspekte aus den Stellungnahmen übernommen.

Zum weiteren Verfahrensablauf sowie zu wesentlichen Zwischenergebnissen im Zuge der Bund - Länder - Beteiligung werde ich die Verkehrskommission, ggf. auch den Regionalrat informiert halten, und zwar auch im Vorfeld der erst in 2014 anstehenden "zweiten Beteiligungsrunde der Regionalräte" (s. dazu bereits meine informatorische Sitzungsvorlage **31/2012**)

Zusätzliche Projektvorschläge des Regionalrates zur Fortschreibung des BVWP 2015 (Vorhaben innerhalb des Münsterlandes)

lfd. Nr.	Benennung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz
1	Schienenseitige Anbindung des Flughafens Münster-Osnabrück (FMO) an das nationale und internationale Schienennetz <i>[Anlage 3.1 u. 3.1 b - Stadt Münster]</i>	<i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1]</i> Neubaumaßnahme zur schienenseitigen Anbindung des Flughafens Münster-Osnabrück (FMO) an das Schienennetz. Die Maßnahme ist in der integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW und in der Fortschreibung der Regionalplanes hinsichtlich möglicher Streckenführungen (Anbindungsalternativen an das bestehende Schienennetz, z.B. die interregional bedeutende Strecke Münster - Rheine - Emden und die Hauptverkehrsstrecke Ruhrgebiet - Münster - Osnabrück) beschrieben. <i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1 b]</i> Aus verkehrlicher Sicht ist eine Anbindung an die Strecke Münster - Rheine im Streckenabschnitt zwischen Greven und Reckenfeld sinnvoll (im Entwurf des Regionalplans als regionalplanerisch vorgeschlagene Variante enthalten), um eine Anbindung aus Richtung Münster (Ruhrgebiet/Köln) und aus Richtung Rheine (Hengelo / Niederlande / Emsland) zu erreichen. An die Strecke Münster - Osnabrück ist eine Anbindung im Abschnitt zwischen Kattenvenne und Lengerich verkehrlich sinnvoll, um den FMO mit (perspektivisch zusätzlichen) Fernzügen über Osnabrück (Bremen/Hamburg) und Münster an das Fernverkehrsnetz anzubinden.	<i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1]</i> Die Standortqualität des internationalen Verkehrsflughafens soll durch eine Anbindung an das nationale und internationale Schienennetz erhöht werden und die intermodale Erreichbarkeit und Verknüpfung soll ergänzt und ausgebaut werden. Die Maßnahme hat auch einen euregionalen Mehrwert für das grenzüberschreitende Einzugsgebiet der EUREGIO.
2	Elektrifizierung der Strecke Münster - Enschede <i>[Anlage 3.1 u. 3.1 b - Stadt Münster]</i> <i>[Anlage 3.2 - Zweckverband NWL]</i>	<i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1]</i> Steigerung der Streckengeschwindigkeit und Erhöhung der Taktfrequenz durch die Elektrifizierung und den punktuellen zweigleisigen Ausbau zur Ermöglichung des Begegnungsverkehrs bei erhöhter Taktichte. Die 2001 aufgenommene Schienenverbindung des Oberzentrums Münster und des westlichen Münsterlandes mit der Netzwerkstad Twente, hier Enschede, wird sehr gut angenommen. Die Fahrgastzahlen steigen kontinuierlich. Auch diese Maßnahme ist in der Fortschreibung des Regionalplanes Münsterland thematisiert. Die Elektrifizierung der Strecke Münster - Enschede ist auch Inhalt im Nahverkehrsplan des NWL. <i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1 b]</i> Die Elektrifizierung der Strecke Münster - Enschede wurde auch vom NWL als Maßnahme eingebracht. Der zweigleisige Ausbau Altenberge - Nordwalde (zur Erreichung der Fahrbarkeit eines Halbstundentaktes im SPNV) ist über den VIBP abgedeckt und damit	<i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1]</i> In Enschede gibt es weitere Anschlüsse nach Hengelo, Rotterdam, Amsterdam. Hier wird auf niederländischer Seite die Durchbindung bis zum Eisenbahnknotenpunkt Hengelo thematisiert. Damit haben die Maßnahmen internationalen Charakter und dienen gerade in den Bahnknotenpunkten der Optimierung der Fernverkehrsrelationen. <i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1 b]</i> Als fernverkehrliche Relevanz wird eine verbesserte Anbindung an den Fernverkehr in Münster und Enschede gesehen. Auf der niederländischen Seite hat sich die Tweede Kamer der Staten-Generaal für eine Führung der Verkehre von Münster über Enschede hinaus Richtung Hengelo in das niederländische Netz ausgesprochen. Dieses auch vom NWL definierte Ziel einer überregionalen internationalen Verbindung ist bei Planungen zur Elektrifizierung der Strecke Münster - Enschede zu berücksichtigen.

Zusätzliche Projektvorschläge des Regionalrates zur Fortschreibung des BVWP 2015 (Vorhaben innerhalb des Münsterlandes)

lfd. Nr.	Benennung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz
		<p>wohl nicht Teil der Meldung für den BVWP.</p> <p><i>[aus der Stellungnahme des Zweckverbands NWL - Anlage 3.2]</i></p> <p>Die Nachfrage auf der Strecke Münster - Enschede ist nach der Reaktivierung des Abschnittes Gronau - Enschede mit der Wiederherstellung der internationalen Verbindung in die Niederlande und der Steigerung der Qualität des Fahrplans, der Fahrzeuge und der Stationen in 10 Jahren um über 100% gestiegen. Die Kapazitätsgrenze dieser Strecke ist erreicht. Es können in nachfragestarken Zeiten keine zusätzlichen Züge und keine zusätzlichen Platzkapazitäten umgesetzt werden.</p> <p>Mit einer Elektrifizierung der Strecke können weitere Kapazitäten geschaffen werden</p>	<p><i>[aus der Stellungnahme des Zweckverbands NWL - Anlage 3.2]</i></p> <p>Verbesserte Anbindung der Region Gronau / Steinfurt an das Fernverkehrsnetz in Münster und das niederländische Netz in Enschede.</p>
3	<p>Maßnahmen zum Ausbau des Knotenpunkt Münster</p> <p><i>[Anlage 3.1 u. 3.1 b - Stadt Münster]</i></p> <p><i>[Anlage 3.2 - Zweckverband NWL]</i></p>	<p><i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1]</i></p> <p>Maßnahmen zum Ausbau des Knotenpunktbahnhofes Münster, hier insbesondere zur Leistungssteigerung im Streckenabschnitt Münster Hbf und Münster Zentrum Nord.</p> <p><i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1 b]</i></p> <p>Der Knotenpunktbahnhof Münster ist schon heute stark ausgelastet.</p> <p><i>[aus der Stellungnahme des Zweckverbands NWL - Anlage 3.2]</i></p> <p><u>Erhöhung der Kapazität</u></p> <p>Der BVWP 2003 umfasst als weitere Vorhaben verschiedene Knotenmaßnahmen (siehe im BVWP Abb. 7 mit Knoten, die für einen Ausbau vorgesehen sind), darunter in Westfalen-Lippe auch der</p>	<p><i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1]</i></p> <p>Im bestehenden BVWP 2003 ist Münster bereits als Knotenmaßnahme zur Beseitigung von Engpässen enthalten, dieses ist auch bei der Neuaufstellung zu berücksichtigen.</p> <p><i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1 b]</i></p> <p>Für den Knotenpunktbahnhof Münster ist es für die Stadt Münster aber auch für den ZVM und den NWL wichtig, dass dieser auch im BVWP 2015 als Maßnahme erhalten bleibt.</p> <p>Und gerade perspektivisch sind im Zuge des Ausbaus der Strecke Lünen - Münster und im weiteren Verlauf in Richtung Hamburg, der Aufnahme weiterer Fernverkehrsleistungen auch durch neue Verkehrsunternehmen - wie gerade aktuell durch den HKX - und ab 2016 den ICx, der vorgesehenen Ausweitungen im SPNV (z.B. Taktverdichtungen und WLE-Reaktivierung) sowie des prognostizierten Anstiegs im Schienengüterverkehr (Seehafen-Hinterland-Verbindungen) Optimierungen der Weichenverbindungen und Fahrstraßen, einschließlich einer Flexibilisierung im Abschnitt bis Münster Zentrum Nord (z.B. Gleiswechselbetrieb), erforderlich. Der Knotenpunktbahnhof Münster darf hier nicht zum Engpass werden.</p> <p><i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1]</i></p> <p>Im bestehenden BVWP 2003 ist Münster bereits als Knotenmaßnahme zur Beseitigung von Engpässen enthalten, dieses ist auch bei der Neuaufstellung zu berücksichtigen.</p>

Zusätzliche Projektvorschläge des Regionalrates zur Fortschreibung des BVWP 2015 (Vorhaben innerhalb des Münsterlandes)

lfd. Nr.	Benennung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz
		<p>Knoten Münster. Dieser muss auch im BVWP 2015 enthalten sein.</p> <p>Der Knoten Münster steht im Zusammenhang mit der Maßnahme ABS Münster - Lünen. Die Anpassung des Knotens Münster zur Aufnahme der zusätzlichen Verkehre muss im Projekt ABS Münster - Lünen abgedeckt werden.</p> <p>Darüber hinaus sind beim Ausbau des Knotens Münster die Anforderungen und Perspektiven für den SPNV und der Fernverkehr allgemein zu berücksichtigen. Dabei ist aus Sicht des NWL der Abschnitt Münster Hbf - Münster Zentrum Nord einzubeziehen um Münster Hbf insgesamt eine höhere Flexibilität zu erreichen.</p>	
4	<p>Ausbau der Fernverkehrsstrecke Münster - Bremen - Hamburg (ABS) zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit</p> <p><i>[Anlage 3.1 - Stadt Münster]</i></p> <p><i>[Anlage 3.4 - IHK Nord Westfalen]</i></p>	<p><i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1]</i></p> <p>Beseitigung der bestehenden Engpässe und Ausbaulücken zur Steigerung der Reisegeschwindigkeit von 140/160/200 km/h auf 230 km/h.</p> <p><i>[aus der Stellungnahme der IHK Nord Westfalen - Anlage 3.4]</i></p> <p>Aus der Schienenstrecke (Dortmund -) Münster - Hamburg auf Vmax. 230 km/h.</p> <p>In den letzten 20 Jahren gab es sowohl bei der Infrastruktur als in der Bedienungsqualität keine Verbesserung - im Gegenteil. Die erzielbaren durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit auf der Relation Hamburg - Dortmund liegt trotz der günstigen Streckencharakteristik (überwiegend flaches Gelände, geringe Kurvenanteile/-radien, wenige Unterwegshalte) bei 122 km/h und damit zum Teil deutlich unterhalb der erzielbaren Durchschnittsgeschwindigkeiten auf vielen anderen Metropolverbindungen (siehe Tabelle in der Stellungnahme der IHK Nord Westfalen - Anlage 3.4).</p> <p>Die Deutsche Bahn hat angekündigt, diese Fernverkehrsachse ab dem Jahr 2016 / 2017 mit der neuen Generation der ICx-Triebzüge (Nachfolger der lokbespannten ICs) zu bedienen. Diese Fahrzeuge sind auf eine Höchstgeschwindigkeit (Vmax) von 230 km/h ausgelegt. Aus diesem Grund sollte im Rahmen einer ersten, groben Nutzen-Kosten-Abschätzung untersucht werden, inwieweit sich auf den freien Streckenabschnitt zwischen Münster und Osnabrück, Osnabrück und Bremen sowie Bremen und Hamburg durch einen Ausbau für eine Vmax von 230 km/h gesamtwirtschaftlich positive Effekte</p>	<p><i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1]</i></p> <p>Die Strecke ist in der Verlängerung der Schienenstrecke Ruhrgebiet - Dortmund - Münster Bestandteil des von der EU vorgelegten europäischen Kernnetzes für Hochgeschwindigkeitsverkehr. Die Maßnahme ist vor dem Hintergrund des wachsenden Verkehrsaufkommens und der für das Jahr 2016 vorgesehenen Bedienungsaufnahme eines neuen Schnellzuges (ICX) zu werten.</p> <p><i>[aus der Stellungnahme der IHK Nord Westfalen - Anlage 3.4]</i></p> <p>Die Fernverkehrsstrecke ist Bestandteil des europäischen Kernnetzes für den Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr (TEN-T), aber hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit im Vergleich zu anderen Metropolverbindungen in Deutschland deutlich ins Hintertreffen geraten.</p>

Zusätzliche Projektvorschläge des Regionalrates zur Fortschreibung des BVWP 2015 (Vorhaben innerhalb des Münsterlandes)

lfd. Nr.	Benennung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz
		<p>erzielen lassen.</p> <p>Der für den zweigleisigen Ausbau vorgesehene Streckenabschnitt zwischen Münster und Lünen sollte hier zunächst ausgeklammert werden, da die bereits weit fortgeschrittenen Planungen auf einer Vmax von 200 km/h basieren und der Abschluss des Planverfahrens und die anschließende bauliche Umsetzung von hoher Dringlichkeit sind.</p>	
5	<p>Ausbau der Strecke (Amsterdam - Hengelo -) Bad Bentheim - Osnabrück - Hannover - Berlin (ABS) zur Steigerung der Leistungsfähigkeit <i>[Anlage 3.1 u. 3.1 b - Stadt Münster]</i></p>	<p><i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1]</i></p> <p>Beseitigung der Engpässe, Ausbaulücken und Erneuerung des Schienenkörpers zur Leistungssteigerung der West-Ost-Schienenverbindung mit Blick auf Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten und Ermöglichung einer Taktverdichtung im transnationalen Personenschienenfernverkehr und Güterverkehr auf dieser internationalen Hauptverkehrsachse zur qualifizierten Positionierung im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz für den Personenfernverkehr.</p> <p>Vor dem Hintergrund der bereits bekannten Verkehrsprognosen werden insbesondere die Güterverkehrsströme gerade in der West-Ost-Relation weiter stark anwachsen. Schon heute gibt es Engpässe in den Zeitfenstern der Fahrpläne, um zusätzliche Züge verkehren zu lassen.</p> <p>Die Stadt Münster zusammen mit den Partner im Städtenetzwerk MONT (Münster, Osnabrück, Netzwerkstad Twente [Enschede, Hengelo]), der EUREGIO, wie auch den IHKs Nord Westfalen, Osnabrück-Emsland, Kamer voor Koophandel und weiteren regionalen Partner, wie den Landkreisen, setzen sich seit langem für den Ausbau ein.</p> <p><i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1 b]</i></p> <p>Im Abschnitt von der niederländischen Grenze über Bad Bentheim, Rheine - Osnabrück bis Löhne ist die Streckenhöchstgeschwindigkeit heute 140 km/h. Um die Strecke als transeuropäischen Schienenkorridor zu positionieren, ist eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h bzw. 230 km/h wünschenswert. Das setzt rechtlich eine Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge (Grundvoraussetzung) voraus und eine Anpassung von Oberbau und Fahrleitung. In jedem Fall würde eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit eine Steigerung der Kapazität, auch vor dem Hintergrund des zu erwartenden steigenden Güterverkehrs, ergeben.</p>	<p><i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1]</i></p> <p>Die Strecke ist Bestandteil eines der zehn Korridore des europäischen Kernnetzes und kreuzt die ebenfalls zum europäischen Kernnetz gehörende Nord-Süd-Achse (Skandinavien -) Hamburg - Osnabrück - Münster - Ruhrgebiet - Köln. Die West-Ost-Achse gehört damit zum TEN-T-Kernnetz der europäischen UNION, in dem im Rahmen EU-Transportförderperiode (2014 - 2020) pre-identified Projekte benannt sind.</p> <p>Die Strecke ist seitens der niederländischen Regierung als künftige Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgewiesen.</p> <p><i>[aus der Stellungnahme der Stadt Münster - Anlage 3.1 b]</i></p> <p>Der niederländische Wunsch, die sog. Berlin-Line als Hochgeschwindigkeitslinie auszubauen, ist in der Region Twente formuliert worden. Das zuständige Ministerium plant im ersten Schritt, auf internationalen Strecken alle NL IC-Strecken mit ERMTS (European Rail Traffic Management Systems) auszustatten (Anmerkung: Rückmeldung des ndl. Kollegen).</p>

Zusätzliche Projektvorschläge des Regionalrates zur Fortschreibung des BVWP 2015 (Vorhaben innerhalb des Münsterlandes)

lfd. Nr.	Benennung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz
6	Elektrifizierung der Strecke Wesel - Bocholt <i>[Anlage 3.2 - Zweckverband NWL]</i>	<u>Elektrifizierung</u> Das Bundesschienenwegeausbaugesetz verweist in § 3 (1) explizit darauf, dass auch Maßnahmen zur Elektrifizierung an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes zu den Ausbaumaßnahmen gehören können. Mit der Elektrifizierung und die Umsetzung der im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe dargestellten Direktverbindung von Bocholt mit ca. 75.000 Einwohnern über Wesel hinaus in Richtung Duisburg, Düsseldorf und Köln möglich.	Verbesserte Anbindung der Region Wesel / Bocholt an das Fernverkehrsnetz in Duisburg.

Zusätzliche Projektvorschläge des Regionalrates zur Fortschreibung des BVWP 2015 (Vorhaben mit Gebietsbezug zum Münsterland)

lfd. Nr.	Benennung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz
7	Maßnahmen zum Ausbau des Knotenpunkt Hamm <i>[Anlage 3.2 - Zweckverband NWL]</i>	<u>Erhöhung der Kapazität</u> Der BVWP 2003 umfasst als weitere Vorhaben verschiedene Knotenmaßnahmen (siehe im BVWP Abb. 7 mit Knoten, die für einen Ausbau vorgesehen sind), darunter in Westfalen-Lippe auch der Knoten Hamm. Dieser muss auch im BVWP 2015 enthalten sein. Der Ausbau des Knotens Hamm muss weiterhin im BVWP enthalten sein. Hamm ist einer der bedeutendsten zentralen Knotenpunkte in Westfalen-Lippe mit durchgebundenen Verkehren im ICE-Verkehr in der Verbindung von Bielefeld geflügelt nach Dortmund und Hagen sowie im Nah- und Fernverkehr mit den Verbindungen Bielefeld - Dortmund, Münster - Paderborn, Münster - Hagen und Paderborn - Dortmund. Im Zusammenhang mit dem Knoten Hamm steht die Strecke Hamm - Dortmund, auf der heute aufgrund der hohen Streckenbelegung Angebotseinschränkungen durch Auslassen von Zughalten bestehen. Hier besteht keine Flexibilität zur Gestaltung des Angebots im SPNV. Die zukünftigen Konzepte für das RE-Netz und den RRX zusammen mit dem darauf abgewickelten Fernverkehr zwischen	Zusammen mit dem Umbau des Knotens Dortmund (Ostkopf) kann ein erster Schritt in Richtung Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Dortmund und Hamm erzielt werden. Langfristiges Ziel sollte die Kapazitätserweiterung der Teilstrecke Dortmund - Hamm auf der wichtigen Hauptstrecke Dortmund - Berlin sein.

Zusätzliche Projektvorschläge des Regionalrates zur Fortschreibung des BVWP 2015 (Vorhaben mit Gebietsbezug zum Münsterland)

lfd. Nr.	Benennung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz
		<p>dem Rhein-Ruhr und Berlin erfordern eine optimale und sehr leistungsfähige Infrastruktur.</p> <p>Zusammen mit dem Umbau des Knotens Dortmund (Ostkopf) kann damit ein erster Schritt in Richtung Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Dortmund und Hamm erzielt werden. Langfristiges Ziel sollte die Kapazitätserweiterung der Teilstrecke Dortmund - Hamm auf der wichtigen Hauptstrecke Dortmund - Berlin sein.</p>	
8	<p>Maßnahmen zum Ausbau des Knotenpunkt Dortmund <i>[Anlage 3.2 - Zweckverband NWL]</i></p>	<p><u>Erhöhung der Kapazität</u></p> <p>Der BVWP 2003 umfasst als weitere Vorhaben verschiedene Knotenmaßnahmen (siehe im BVWP Abb. 7 mit Knoten, die für einen Ausbau vorgesehen sind), darunter in Westfalen-Lippe auch der Knoten Dortmund. Dieser muss auch im BVWP 2015 enthalten sein.</p> <p>Der Umbau des Ostkopfes in Dortmund Hbf ist für den Raum Westfalen von hoher Bedeutung und wird daher auch als Maßnahme außerhalb des NWL-Raumes unterstützt. In Verbindung mit dem Umbau des Knoten Hamm ist der Umbau des Dortmunder Ostkopfes eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Dortmund und Hamm.</p>	<p>Der Umbau des Knotens Dortmund (Ostkopf) kann ein erster Schritt in Richtung Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Dortmund und Hamm sein. Langfristiges Ziel sollte die Kapazitätserweiterung der Teilstrecke Dortmund - Hamm auf der wichtigen Hauptstrecke Dortmund - Berlin sein.</p>

Anlage 1

Benennung der Maßnahme

ABS Rotenburg-Minden

ABS/NBS Seelze-Wunstorff-Minden

ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL -
Emmerich - Oberhausen

ABS Hagen - Gießen

ABS (Venlo -) Grenze D/NL -
Kaldenkirchen - Viersen/Rheydt -
Rheydt-Odenkirchen

ABS Münster - Lünen (-Dortmund)

ABS Dortmund - Paderborn - Kassel

ABS Düren-Aachen
(drei- bis viergleisiger Ausbau)

ABS Köln - Aachen
(4-gleisiger Ausbau nicht berücksichtigt)

ABS Hagen - Gießen
(Linienverbesserung auf der Strecke)

ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg

ABS/NBS (Roermond-) Grenze D/NL -
Mönchengladbach - Rheydt
("Eiserner Rhein")
alternative Trassenführungen

ABS Köln-Düsseldorf-Duisburg-
Dortmund
(Rhein-Ruhr-Express (RRX))

Fernverkehrsrelevante Projekte aus dem
Gutachten von nvr und DB Netze
zum Knoten Köln
in Zusammenarbeit mit MWEBWV NRW
zu beziehen über Börje Wichert,
boerje.wichert@mwebwv.nrw.de

DER
OBERBÜRGERMEISTERSTADT  MÜNSTER

Postanschrift: Stadt Münster • 48127 Münster

Bezirksregierung Münster
Herrn
Dieter KleinpaßDomplatz 1-3
48143 MünsterAMT FÜR
STADTENTWICKLUNG,
STADTPLANUNG,
VERKEHRSPLANUNGStadthaus 3
Albersloher Weg 33
48155 MünsterAuskunft erteilt:
Frau Dr. Krefth-Kettermann
Zimmer: 142
Telefon: 0251/492 - 6170
Telefax: 0251/492 - 7732E-Mail:
KrefthH@stadt-muenster.deSprechzeiten:
Mo - Fr 08.00 - 12.00
Do 15.00 - 18.00
Münster, 18.06.2012Datum und Zeichen Ihres Schreibens:
23.05.2012Mein Zeichen (Bitte angeben):
61.10.0001**Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes
hier: Bereich Schiene**

Sehr geehrter Herr Kleinpaß,

mit o. g. Schreiben haben Sie über den Verfahrensablauf zur Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes informiert und zur Vorbereitung eines ersten regionalen Votums um eine vorbereitende Stellungnahme gebeten.

Dieser Bitte komme ich gern nach und danke Ihnen für die frühzeitige Einbindung der Stadt Münster und der Region, so dass der Regionalrat in seiner Sitzung am 17.09.2012 über die Projektvorschläge für den Bereich Schiene beraten kann.

Die Stadt Münster begrüßt und unterstützt ausdrücklich die im Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW aufgelisteten Maßnahmen zur ABS Münster – Lünen (-Dortmund) und auch die ABS/NBS Seelze – Wunstorf – Minden. Während erstgenannte Maßnahme schon seit langem eine zentrale Forderung des Münsterlandes und der Stadt Münster zur Optimierung der Leistungsfähigkeit, der Reisezeiten und damit der überregionalen Erreichbarkeit auf der ICE/IC- Strecke Ruhrgebiet – Hamburg ist und gleichzeitig auch einen mehrfachen Verkehrswert für die Abwicklung des Schienenpersonennahverkehrs und Schienengüterverkehrs aufweist, wird mit der ABS/NBS Seelze – Wunstorf – Minden endlich ein Nadelöhr beseitigt, dass die Leistungsfähigkeit sowohl in der West-Ost-Relation (Amsterdam – Hengelo -)Osnabrück – Hannover - Berlin wie aber auch in der Relation Berlin – Hannover – Ruhrgebiet erhöht und einen Engpass beseitigt.

Darüber hinaus möchte die Stadt Münster gerade im Kontext wachsender Verkehrsströme und einer weiter zu optimierenden internationalen und interregionalen Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster für die Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes fünf weitere Maßnahmen anmelden, die in Anlage 1 näher erläutert sind.

Konten der StadtkasseSparkasse Münsterland Ost
Commerzbank Münster
Postbank Dortmund
SEB
Bankhaus Lampe MünsterKto.-Nr. 752 (BLZ 400 501 50)
Kto.-Nr. 393 210 000 (BLZ 400 400 28)
Kto.-Nr. 21 136 461 (BLZ 440 100 46)
Kto.-Nr. 1 010 305 100 (BLZ 400 101 11)
Kto.-Nr. 306 002 (BLZ 400 201 51)IBAN: DE10400501500000000752, BIC/SWIFT: WELADED1MST
Deutsche Bank Münster
Deutsche Bundesbank
Volksbank Münster eG
WestLB AGKto.-Nr. 0470 005 (BLZ 400 700 00)
Kto.-Nr. 4000 1700 (BLZ 440 600 00)
Kto.-Nr. 4 200 800 (BLZ 401 600 50)
Kto.-Nr. 61 226 (BLZ 300 500 00)**Zentrale Verbindungen**☎ Hauptvermittlung (0251) 492-0
Telefax (0251) 492-7700
Stadtverwaltung@stadt-muenster.de
www.muenster.de/stadt

Hierbei handelt es sich um

- die schienenseitige Anbindung des Flughafens Münster-Osnabrück (FMO) an das nationale (Nord-Süd) und internationale (West-Ost) Schienennetz,
- den punktuell zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecke Münster – Enschede und die Elektrifizierung der Strecke,
- Maßnahmen zum Ausbau des Knotenpunktbahnhofes Münster, hier insbesondere unter Berücksichtigung des Streckenabschnittes Münster Hbf und Münster Zentrum Nord
- den Ausbau der Fernverkehrsstrecke Münster – Bremen – Hamburg (ABS), insbesondere im Kontext einer Steigerung der Leistungsfähigkeit der ab 2016 auf der Strecke zum Einsatz kommenden ICX-Züge (Erhöhung der Streckengeschwindigkeit)
- den Ausbau der Strecke (Amsterdam - Hengelo-) Bad Bentheim – Osnabrück – Hannover (ABS) zur Steigerung der Leistungsfähigkeit mit transnationaler Wirkung vor dem Hintergrund wachsender Personen- und Güterverkehrsströme in dieser Relation und der Ausweisung dieser Strecke als Hochgeschwindigkeitsstrecke seitens der niederländischen Regierung.

Weitere erläuternde Details insbesondere zur fernverkehrlichen Relevanz entnehmen Sie bitte der Anlage.

Mit freundlichen Grüßen
i. V.


Schultheiß
Stadtdirektor

Anlage 1: Auflistung und Erläuterung der ergänzenden Projekte/Maßnahmen zum BVWP,
hier: Bereich Schiene

Erläuterung zu den zusätzlich aufgeführten Projektvorschlägen/Maßnahmen

Die Maßnahmen sind in der Reihenfolge ohne Gewichtung aufgelistet

1. Maßnahme

- Schienenseitige Anbindung des Flughafens Münster-Osnabrück (FMO) an das nationale (Nord-Süd) und internationale (West-Ost) Schienennetz

Beschreibung der Maßnahme und argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz

Neubaumaßnahme zur schienenseitigen Anbindung des FMO an das Schienennetz, um die Standortqualität des internationalen Verkehrsflughafens durch eine Anbindung an das nationale und internationale Schienenverkehrsnetz zu erhöhen und die intermodale Erreichbarkeit und Verknüpfung zu ergänzen und auszubauen.

Die Maßnahme ist in der integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW und in der Fortschreibung des Regionalplanes hinsichtlich möglicher Streckenführungen (Anbindungsalternativen an das bestehende Schienennetz, z. B. die interregional bedeutende Strecke Münster – Rheine - Emden und die Hauptverkehrsstrecke Ruhrgebiet – Münster – Osnabrück beschrieben).

Die Maßnahme hat auch einen euregionalen Mehrwert für das grenzüberschreitende Einzugsgebiet der EUREGIO.

2. Maßnahme

- Punktuell zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke Münster – Enschede und Elektrifizierung der Strecke

Beschreibung der Maßnahme und argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz

Zur Steigerung der Streckengeschwindigkeit und einer Erhöhung der Taktfrequenz sind die Elektrifizierung und der punktuell zweigleisige Ausbau zur Ermöglichung des Begegnungsverkehrs bei erhöhter Taktdichte wünschenswert.

Die 2001 aufgenommene Schienenverbindung des Oberzentrums Münster und des westlichen Münsterlandes mit der Netzwerkstad Twente, hier Enschede wird sehr gut angenommen, die Fahrgastzahlen steigen kontinuierlich. In Enschede gibt es dann weitere Anschlüsse nach Hengelo, Rotterdam, Amsterdam. Hier wird auf niederländischer Seite die Durchbindung bis zum Eisenbahnknotenpunkt Hengelo thematisiert. Damit haben die Maßnahmen internationalen Charakter und dienen gerade in den Bahnknotenpunkten der Optimierung der Fernverkehrsrelationen. Auch sind sie in der Fortschreibung des Regionalplanes Münsterland thematisiert. Die Elektrifizierung der Strecke Münster – Enschede ist auch Inhalt im Nahverkehrsplan des NWL.

3. Maßnahme

- Maßnahmen zum Ausbau des Knotenpunktbahnhofes Münster, hier insbesondere zur Leistungssteigerung im Streckenabschnitt Münster Hbf und Münster Zentrum Nord

Beschreibung der Maßnahme und argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz

Im bestehenden BVWP 2003 ist Münster bereits als Knotenmaßnahme zur Beseitigung von Engpässen erhalten, dieses ist auch bei der Neuaufstellung zu berücksichtigen.

4. Maßnahme

- Ausbau der Fernverkehrsstrecke Münster – Bremen – Hamburg (ABS) zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten und des Bedienungsangebotes im qualifizierten Personenfernverkehr

Beschreibung der Maßnahme und argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz

Beseitigung der bestehenden Engpässe und Ausbaulücken zur Steigerung der Reisegeschwindigkeit von 140/160/200 km/h auf 230 km/h. Die Strecke ist in der Verlängerung der Schienenstrecke Ruhrgebiet – Dortmund - Münster Bestandteil des von der EU vorgelegten europäischen Kernnetz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Die Maßnahme ist vor dem Hintergrund des wachsenden Verkehrsaufkommens und der für das Jahr 2016 vorgesehenen Bedienungsaufnahme eines neuen Schnellzuges, des ICx zu werten.

5. Maßnahme

- Ausbau der Strecke (Amsterdam – Hengelo-) Bad Bentheim – Osnabrück – Hannover – Berlin (ABS) zur Steigerung der Leistungsfähigkeit mit transnationaler Wirkung im stetig wachsenden West-Ost-Verkehr (qualifizierter Personenfernverkehr und Güterverkehr)

Beschreibung der Maßnahme und argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz

Beseitigung der Engpässe, Ausbaulücken und Erneuerung des Schienenkörpers zur Leistungssteigerung der West-Ost-Schienenverbindung mit Blick auf Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten und Ermöglichung von Taktverdichtungen im transnationalen Personenschienenfernverkehr und Güterverkehr auf dieser internationalen Hauptverkehrsachse zur qualifizierten Positionierung im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz für den PFV. Die Strecke ist Bestandteil eines der zehn Korridore des europäischen Kernnetzes und kreuzt die ebenfalls zum europäischen Kernnetz gehörende Nord-Süd-Achse (Skandinavien-) Hamburg – Osnabrück – Münster – Ruhrgebiet – Köln. Die West-Ost-Achse gehört damit zum TEN-T-Kernnetz der europäischen Union, in dem im Rahmen der EU-Transportförderperiode (2014 – 2020) pre-identified Projekte benannt sind.

Vor dem Hintergrund der bereits bekannten Verkehrsprognosen werden insbesondere die Güterverkehrsströme gerade in der West-Ost-Relation weiter stark anwachsen. Schon heute gibt es Engpässe in den Zeitfenstern der Fahrpläne, zusätzliche Züge verkehren zu

heute gibt es Engpässe in den Zeitfenstern der Fahrpläne, zusätzliche Züge verkehren zu lassen. Auch ist die Strecke seitens der niederländischen Regierung als künftige Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgewiesen.

Die Stadt Münster zusammen mit den Partnern im Städtenetzwerk MONT (Münster, Osnabrück, Netzwerkstad Twente (Enschede, Hengelo), der EUREGIO wie auch den IHKs Nordwestfalen, Osnabrück-Emsland, Kamer voor Koophandel und weiteren regionalen Partnern, wie den Landkreisen setzen sich seit langem für den Ausbau ein.

Tepe, Christian

Von: Helga Kreft-Kettermann <KreftH@stadt-muenster.de>
Gesendet: Mittwoch, 25. Juli 2012 16:55
An: Tepe, Christian
Betreff: Antw: Vorschläge der Stadt Münster im Zuge der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes - Bereich Schiene

Sehr geehrter Herr Tepe,
wie telefonisch besprochen, sende ich Ihnen hiermit die gewünschten inhaltlichen Ergänzungen, soweit ich diese auch mit Hilfe des ZVM SPNV Münsterland recherchieren konnte.
Zunächst einmal vielen Dank für die Einarbeitung der Maßnahmenmeldungen der Stadt Münster in die tabellarische Übersicht. Aus meiner Sicht ist das so ok.
Hier nun weitere Ergänzungen zu den bisherigen Ausführungen, so wie ich diese nach Recherche - auch beim ZVM SPNV Münsterland - geben kann:

Lfd. Nr. 1

Aus verkehrlicher Sicht ist eine Anbindung an die Strecke Münster - Rheine im Streckenabschnitt zwischen Greven und Reckenfeld sinnvoll (im Entwurf des Regionalplans als regionalplanerisch vorgeschlagene Variante enthalten), um eine Anbindung aus Richtung Münster (Ruhrgebiet/Köln) und aus Richtung Rheine (Hengelo/Niederlande/Emsland) zu erreichen. An die Strecke Münster - Osnabrück ist eine Anbindung im Abschnitt zwischen Kattenvenne und Lengerich verkehrlich sinnvoll, um den FMO mit (perspektivisch zusätzlichen) Fernzügen über Osnabrück (Bremen/Hamburg) und Münster an das Fernverkehrsnetz anzubinden.

Lfd. Nr. 2

Die Elektrifizierung der Strecke Münster - Enschede wurde auch vom NWL als Maßnahme eingebracht. Der zweigleisige Ausbau Altenberge - Nordwalde (zur Erreichung der Fahrbarkeit eines Halbstundentaktes im SPNV) ist über den VI BP abgedeckt und damit wohl nicht Teil der Meldung für den BVWP. Als fernverkehrliche Relevanz wird eine verbesserte Anbindung an den Fernverkehr in Münster und Enschede gesehen. Auf der niederländischen Seite hat sich die Tweede Kamer der Staten-Generaal für eine Führung der Verkehre von Münster über Enschede hinaus Richtung Hengelo in das niederländische Netz ausgesprochen. Dieses auch vom NWL definierte Ziel einer überregionalen internationalen Verbindung ist bei Planungen zur Elektrifizierung der Strecke Münster - Enschede zu berücksichtigen.

Lfd. Nr 3

Für den Knotenpunktbahnhof Münster ist es für die Stadt Münster aber auch für den ZVM und den NWL wichtig, dass dieser auch im BVWP 2015 als Maßnahme erhalten bleibt. Der Knotenpunktbahnhof Münster ist schon heute stark ausgelastet. Und gerade perspektivisch sind im Zuge des Ausbaus der Strecke Lünen - Münster und im weiteren Verlauf in Richtung Hamburg, der Aufnahme weiterer Fernverkehrsleistungen auch durch neue Verkehrsunternehmen - wie gerade aktuell durch den HKX - und ab 2016 den ICx, der vorgesehenen Ausweitungen im SPNV (z.B. Taktverdichtungen und WLE-Reaktivierung) sowie des prognostizierten Anstiegs im Schienengüterverkehr (Seehafen-Hinterland-Verbindungen) Optimierungen der Weichenverbindungen und Fahrstraßen, einschließlich einer Flexibilisierung im Abschnitt bis Münster Zentrum Nord (z.B. Gleiswechselbetrieb) erforderlich. Der Knotenpunktbahnhof Münster darf hier nicht zum Engpass werden.

Lfd. Nr. 5

Im Abschnitt von der niederländischen Grenze über Bad Bentheim, Rheine - Osnabrück bis Löhne ist die Streckenhöchstgeschwindigkeit heute 140 km/h. Um die Strecke als transeuropäischen Schienekorridor zu positionieren, ist eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h bzw. 230 km/h wünschenswert. Das setzt rechtlich eine Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge (Grundvoraussetzung) voraus und eine Anpassung von Oberbau und Fahrleitung. In jedem Fall würde eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit eine Steigerung der Kapazität, auch vor dem Hintergrund des zu erwartenden steigenden Güterverkehrs, ergeben. Der niederländische Wunsch, die sog. Berlin-Line als Hochgeschwindigkeitslinie auszubauen, ist in der Region Twente formuliert worden. Das zuständige Ministerium plant im ersten Schritt, auf

internationalen Strecken alle NL IC-Strecken mit ERMTS (European Rail Traffic Management Systems) auszustatten (Anmerkung: Rückmeldung des ndl. Kollegen).

Sehr geehrter Herr Tepe, ich hoffe, mit diesen Ausführungen weitere inhaltliche Bausteine geliefert zu haben, stehe für Rückfragen gern zur Verfügung und verbleibe mit freundlichen Grüßen aus dem Stadthaus 3 Helga Kreft-Kettermann

Christian.Tepe@bezreg-muenster.nrw.de> 06.07.2012 11:28 >>>

Sehr geehrte Frau Dr. Kreft-Kettermann,

vielen Dank für die von Ihnen vorgetragenen Vorschläge im Zuge der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes - Bereich Schiene.

Die in Anlage Ihres Schreibens vom 18.06.2012 dargelegten Maßnahmen habe ich entsprechend den Erlassvorgaben des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MWEBWV) vom 19.04.2012 in eine tabellarische Aufstellung eingearbeitet.

Diesbezüglich würde ich Sie bitten, die als Word-Dokument (Anlage 1.docx) beigefügte Aufstellung dahingehend zu prüfen, ob diese den von Ihnen vorgebrachten Ansätzen entspricht.

Für meine Erarbeitung einer Vorlage zur Einholung des regionalen Votums des Regionalrats Münster, bestehen m.E. hinsichtlich Ihrer Maßnahmenmeldungen noch einige Fragen bzw. sehe ich insbesondere hinsichtlich der fernverkehrlichen Relevanz weiteren Klärungsbedarf.

Ich würde Sie daher bitten, Ihre in das beigefügte Schema eingearbeiteten Maßnahmenmeldungen (Anlage 1.docx) hinsichtlich der u.a. Punkte zu bearbeiten.

Lfd. Nr. 1 - Schienenseitige Anbindung des Flughafens Münster-Osnabrück (FMO) an das nationale und internationale Schienennetz
- Zur besseren Beurteilung und späteren Maßnahmenbewertung wäre eine nähere Maßnahmenbeschreibung wünschenswert. Hierbei sollen m.E. insbesondere folgende Fragen Berücksichtigung finden: 1. Nähere Lokalisierung der Anbindung an die Strecke Münster - Rheine (Hintergrund sind die damit verbundenen ökologischen Probleme); 2. Sieht Ihre Maßnahmenmeldung eine Durchbindung bis zur Schienenstrecke Münster - Lengerich - Osnabrück vor?; 3. Sind Umlegungen von Fernverkehrsrelationen (IC bzw. später ICX) beabsichtigt?
- Gerade hinsichtlich der fernverkehrlichen Relevanz wären weiterer Erläuterungen sinnvoll.

Lfd. Nr. 2 - Punktueller zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Schienenstrecke Münster - Enschede
- Beabsichtigt die Stadt Münster im Rahmen der Vorhabenmeldung nur die Maßnahmenteile zum BVWP anzumelden, die nicht bereits durch das SPNV-Vorhaben der Stufe 1 des VIBP NRW abgedeckt sind (somit Elektrifizierung bzw. zusätzliche zweigleisige Streckenabschnitte neben Altenberge-Nordwalde) oder sollen alle Maßnahmenteile (Doppelmeldung) aufgenommen werden?
- Zur besseren Abgrenzung gegenüber der Stufe-1-Maßnahme des VIBP NRW und einer besseren Beurteilung ist eine genauere Maßnahmenbeschreibung (z.B. Lage der zusätzlichen zweigleisigen Abschnitte) sinnvoll.

- Nach hiesiger Einschätzung liegt eine fernverkehrliche Relevanz lediglich dann vor, wenn über die Strecke auch Fernverkehrsverbindungen geführt werden. Dieses ließe sich z.B. durch eine Durchbindung der Fernverkehrszüge aus Amsterdam und Rotterdam in Enschede (hierzu sind techn. Umsetzungsmaßnahmen notwendig) nach Münster darlegen. Liegen der Stadt Münster hierzu konkrete Vorschläge bzw. Planungen von der niederländischen Seite vor?

Lfd. Nr. 3 - Maßnahmen zum Ausbau des Knotenpunktbahnhofes Münster
- Welche Ausbaumaßnahmen sind im Knotenpunktbereich zwischen Münster Hbf und Münster Zentrum Nord konkret vorgesehen?

Zusätzliche Anmerkung: Der bisher gültige BVWP 2003 sieht für Maßnahmen an Knotenpunkten sowohl bei den vordringlichen neuen Schienenvorhaben (lfd. Nr. 26) wie auch beim weiteren Bedarf (lfd. Nr. 12) bislang nur einen allgemeinen Ansatz in Höhe von 1.700 bzw. 1.000 Mio. EUR vor. Konkrete Maßnahmenbenennungen bzw. -beschreibungen sind in v.g. Ansätzen nicht genannt. Es wird im BVWP 2003 unter diesen Ansätzen lediglich auf eine Darstellung verwiesen, in der alle Knotenpunkte des deutschen Schienennetzes definiert werden. Daher bleibt es abzuwarten, inwieweit solche Maßnahmen konkret in die Maßnahmenuntersuchung bzw. dem daraus folgenden BVWP einfließen werden.

Lfd. Nr. 5 - Ausbau der Strecke (Amsterdam - Hengelo -) Bad Bentheim - Osnabrück - Hannover - Berlin (ABS) zur Steigerung der Leistungsfähigkeit

- Welche Maßnahmen sieht die Stadt Münster im Rahmen der Vorhabenmeldung konkret vor?

- Liegen der Stadt Münster konkrete Vorschläge, Planungen bzw. Hinweise zur Realisierung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke von der niederländischen Seite vor?

Mit freundlichen Grüßen
Christian Tepe

Bezirksregierung Münster
Dezernat 25 - Verkehr

Domplatz 1-3
48128 Münster

Tel.: 0251 / 411-1416
FAX: 0251 / 411-81416

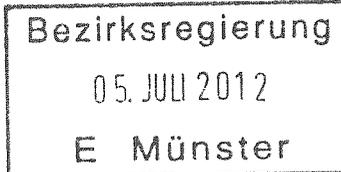
eMail:
christian.tepe@brms.nrw.de<blocked::mailto:christian.tepe@brms.nrw.de>

Dr. Helga Kreft-Kettermann
Stadt Münster
Leiterin der Abteilung ' Stadt- und Regionalentwicklung, Statistik
Stadthaus 3
Albersloher Weg 33
48127 Münster

.....
Tel.:0251-492-6170

Fax: 0251-492-7732
email: krefth@stadt-muenster.de

Bezirksregierung Münster
Dezernat 32
Herrn Langenhorst
48128 Münster



Geschäftsstelle	Ihr Ansprechpartner	Telefon	E-Mail-Adresse	Datum
Münster	Markus Rümke	0251-4134-14	m.ruemke@nwl-info.de	04.07.2012

Az 25.11.01.01

Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP)

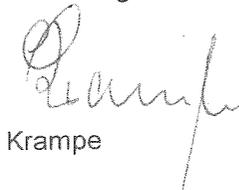
Sehr geehrter Herr Langenhorst,

beiliegend übersenden wir die Stellungnahme des NWL zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans, die am 03.07.2012 in der Verbandsversammlung beschlossen wurde.

Darin wird auch zu den vom Land zur Meldung beabsichtigten Maßnahmen und zu bisher im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthaltenen Maßnahmen Stellung genommen. Darüber hinaus werden weitere Projektvorschläge aus Sicht des NWL genannt.

Ergänzend haben wir für die vom Land benannten Maßnahmen mit Bedeutung für den SPNV und für zusätzliche Projektvorschläge die von Ihnen beigefügte Tabelle unserer Stellungnahme entsprechend ausgefüllt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Krampe



Rümke

Anlagen

- Stellungnahme des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015
- Tabelle zur Stellungnahme des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015

Zweckverband
Nahverkehr Westfalen-Lippe

Geschäftsstelle Münster
Schorlemerstraße 26
48143 Münster
Geschäftsleitung:
Michael Geuckler

Hauptgeschäftsstelle
Friedrich-Ebert-Str. 19
59425 Unna

Telefon 02303 95263-0
Fax 02303 95263-29
www.nwl-info.de

Bankverbindung:
Sparkasse Unna
BLZ 443 500 60
Kto.-Nr. 120 634

Verbandsvorsteher:
Dr. Hermann Paßlick

Geschäftsführer:
Burkhard Bastisch

03.07.2012

Stellungnahme des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015

Im Jahr 2015 soll ein neuer Bundesverkehrswegeplan vorgelegt werden, für den bereits die Länderbeteiligung an der Projektanmeldung erfolgt.

Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW hat den Bezirksregierungen die landesseitig zur Anmeldung beabsichtigten Projekte mitgeteilt.

Zu diesen Projekten sowie zu weiteren aus Sicht des NWL sinnvollen Maßnahmen nimmt der NWL wie folgt Stellung.

1. Maßnahmen mit hoher Bedeutung für den SPNV in NRW

Folgende aus Sicht des NWL für den SPNV in NRW besonders bedeutende Maßnahmen sind in der Liste der vom Land zur Anmeldung beabsichtigten Projekte enthalten.

1.1 ABS Münster – Lünen

Die ABS Münster – Lünen ist im BVWP 2003 als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten. In den Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 zum BVWP ist der zweigleisige Ausbau dieser Strecke nachträglich in den Teil D „Sonstige wichtige Vorhaben/Teilvorhaben“ aufgenommen worden. Nachdem das Vorhaben im Entwurf des Plans nicht enthalten war, haben die Bemühungen von NWL, dem Land NRW und der Politik noch dazu geführt, dass dieses für Westfalen-Lippe und den Rhein-Ruhr-Express in NRW wichtige Projekt aufgenommen wurde.

Der Ausbau Münster – Lünen ist für den NWL das bedeutsamste Projekt des Bundesverkehrswegeplans, nicht zuletzt aufgrund der Bedeutung auch für den Rhein-

Ruhr-Express. Der durchgehend zweigleisige Ausbau Münster – Lünen ist eine wesentliche Verbesserung der Infrastruktur, mit der auf Landes- wie auf Bundesebene ein Nadelöhr beseitigt wird.

Der Ausbau bringt Vorteile für den Fernverkehr:

- Beschleunigung der Züge
- Erhöhung der betrieblichen Kapazität und Flexibilität
- verbesserte Fahrplanstabilität,

für den Nah- und Regionalverkehr:

- zusätzliche Fahrlagen für eine verbesserte Anbindung von Münster mit dem RRX an das Ruhrgebiet)
- schnellere Verbindungen ohne Standzeiten für Zugbegegnungen
- verbesserte Fahrplanstabilität

und für den Güterverkehr:

- zusätzliche Fahrmöglichkeit
- zusätzliche Kapazitäten zwischen Münster und dem Ruhrgebiet.

1.2 ABS/NBS Seelze – Wunstorf – Minden

Eine ebenfalls hohe Bedeutung für den NWL hat die nur im Randbereich von Westfalen-Lippe und NRW liegende im BVWP 2003 als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthaltene Maßnahme des Lückenschlusses Minden – Wunstorf zur Herstellung einer durchgängigen Viergleisigkeit Hamm – Hannover. Diese auch im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe dargestellte Maßnahme entlastet den Abschnitt Minden – Wunstorf und bietet eine erhöhte Flexibilität im Betrieb und in der Ausgestaltung des Personenverkehrs (Fernverkehr und SPNV) auf den bedeutenden Achsen Hamm – Bielefeld – Hannover und Osnabrück – Hannover.

Durch die Festlegung von europäischen Güterverkehrskorridoren mit Vorrang für den Güterverkehr (Korridor F: Aachen – Duisburg – Magdeburg – Berlin – Warschau)

sind ohne den Lückenschluss zukünftig negative Auswirkungen auf die Fahrpläne des Nahverkehrs zu erwarten.

Nach der Überprüfung des Bedarfsplans, nach der dieses Projekt nicht in das Zielnetz 2025 aufgenommen wurde, hat der NWL in einer Resolution darauf hingewiesen, dass die Bedeutung dieses Projektes im vordringlichen Bedarf und als Teil des Transeuropäischen Netzes nicht berücksichtigt wurde. Mit modifizierten Plandaten und einer möglichen Teilung der Maßnahme in eine erste Stufe Minden – Wunstorf und eine zweite Stufe Wunstorf – Seelze könnten hier Kosteneinsparungen erreicht werden.

Der NWL sieht für den Ausbau der Strecke Minden – Wunstorf (– Seelze) einen deutlich höheren Nutzen für den Personenverkehr und eine größere Realisierbarkeit als für den Ausbau der Strecke Löhne – Braunschweig – Wolfsburg. Auch der zeitliche Aspekt einer möglichen Umsetzung spricht für den Lückenschluss Minden – Wunstorf. Deshalb fordert er nachdrücklich die Aufnahme dieser Maßnahme und bittet um entsprechende Absprachen mit dem Land Niedersachsen, damit diese auch von dort unterstützt wird.

1.3 *ABS Köln – Düsseldorf – Duisburg – Dortmund (Rhein-Ruhr-Express (RRX))*

Die Verbesserung der Infrastruktur des RRX zur Einrichtung neuer Verbindungen entlang des Rhein-Ruhr-Korridors und zur Qualitätssteigerung des Betriebsablaufs stellt eine wichtige Investition in die Verbesserung der verkehrlichen Voraussetzungen im gesamten Land NRW dar.

Der Rhein-Ruhr-Korridor stellt bereits heute die nachfragestärkste Achse im SPNV in Deutschland dar, die jedoch auf Grund der derzeitigen Gegebenheiten der vorhandenen Infrastruktur und der Bündelung mit dem Fernverkehr die Kapazitätsgrenze bereits überschritten hat.

Der NWL sieht den RRX als „Rückgrat“ des zukünftigen überregionalen Nahverkehrs. Aufgrund der hohen Bedeutung auch für Westfalen-Lippe unterstützt der NWL dieses als Infrastrukturmaßnahme außerhalb des NWL liegende Projekt nachdrücklich.

2. Weitere vom Land benannte Maßnahmen mit Bedeutung für den SPNV

Als weitere landesseitig zur Anmeldung beabsichtigte Vorhaben sind folgende Strecken im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe enthalten.

2.1 *ABS Hagen – Gießen*

Im BVWP 2003 ist die Strecke Hagen – Gießen mit der Anpassung an Neigetechnik für 160 km/h als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs und mit einer Linienverbesserung als weiterer Bedarf enthalten. Der NWL fordert einen Ausbau und eine Beschleunigung der Strecke unabhängig vom Neigetechnikansatz.

Auf der Ruhr-Sieg-Strecke verkehren im Abschnitt Hagen – Siegen mit der RE 16 und der RB 91 zwei stündliche Nahverkehrslinien. Die Kapazität der Strecke ist insbesondere durch die starken Steigungsverhältnisse zwischen Altenhündem und Welschen Ennest, wo im Güterverkehr mit mehr als 1.500 t ein Nachschiebebetrieb mit einer zweiten Lok erforderlich wird, auch für den Personenverkehr eingeschränkt. Bei einer Ausweitung des Güterverkehrs wird die Gesamtkapazität der Strecke perspektivisch nicht mehr ausreichend sein.

Der NWL fordert in Verbindung mit Lärmschutzmaßnahmen eine Beschleunigung der Strecke, eine Erhöhung der Gesamtkapazität und der betrieblichen Flexibilität durch zusätzliche Überleitstellen, die Einrichtung von Gleiswechselbetrieb sowie Verbesserungen im Abschnitt Altenhündem – Welschen Ennest zur Erhöhung der horizontalen Lastgrenze, z. B. durch einen eingleisigen Bypass-Tunnel Altenhündem – Welschen Ennest.

2.2 *Dortmund – Paderborn – Kassel*

Der im BVWP 2003 enthaltene Bau des Eggetunnels zur Umfahrung des Hangrutschgebietes Neuenheerse ist umgesetzt. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Abschnitt Paderborn – Altenbeken, der von vier SPNV-Linien und dem Fernverkehr befahren wird, fordert der NWL eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h um die Fahrzeit zu verringern und die Übergänge in Altenbeken, Paderborn und Warburg zu entspannen. Mit der Beseitigung des so-

genannten Benhauser Bogens und einer entsprechenden Neutrassierung könnte sowohl die Streckengeschwindigkeit erhöht als auch die problematische Situation aufgrund der BÜ-Anlagen in der Ortslage Benhausen entschärft werden.

Desweiteren muss das Programm zur Beseitigung der Bahnübergänge in diesem Korridor dringend weitergeführt werden.

2.3 *ABS Rotenburg – Minden*

Diese Maßnahme hat keine direkte Bedeutung für den SPNV. Für die Linien RB 76 Minden – Nienburg und RE 78 Bielefeld – Nienburg sieht der Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe des NWL keine Ausweitung des Angebotes vor.

Der im BVWP 2003 enthaltene zweigleisige Ausbau mit Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h, der auch im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe dargestellt ist, kann bei einer Verlagerung von Güterverkehr auf diese Strecke Entlastungen für andere stark belastete Strecken (z. B. Münster – Osnabrück, Münster – Hamm, Münster – Recklinghausen) ergeben.

3. **Vom Land nicht benannte Maßnahmen des BVWP 2003 mit Bedeutung für den SPNV**

Nicht in der Liste der vom Land benannten Maßnahmen enthalten ist der folgende im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe dargestellte Ausbau.

3.1 *ABS Hagen – Brilon-Wald – Warburg*

Im BVWP 2003 ist die Strecke Hagen – Brilon-Wald – Warburg mit der Anpassung an Neigetechnik für 160 km/h als weiterer Bedarf enthalten. Der NWL fordert einen Ausbau und eine Beschleunigung der Strecke unabhängig vom Neigetechnikansatz.

Zwischen Brilon Wald und Warburg ist die Strecke zweigleisig auszubauen; mindestens jedoch müssen weitere Kreuzungsmöglichkeiten eingerichtet werden, um die betriebliche Flexibilität und die Qualität des Betriebes zu verbessern.

Der Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe konkretisiert im streckenspezifischen Handlungskonzept die Anpassung der Infrastruktur mit dem Ziel, eine Verkürzung der Reisezeit im Gesamtkorridor zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Hagen Hbf um bis zu 30 Minuten zu erreichen. Um eine Beschleunigung der Strecke zu erreichen soll insbesondere eine Elektrifizierung der Strecke weiter verfolgt werden. Unter dem gesonderten Punkt „Elektrifizierungen“ wird die Elektrifizierung Hagen – Brilon-Wald – Warburg als zusätzlicher Projektvorschlag für die Fortschreibung des BVWP eingebracht.

4. Weitere Maßnahmen mit Bedeutung für den SPNV

Über die vom Land benannten Maßnahmen und im BVWP 2003 enthaltene Maßnahmen hinaus wird (nachrichtlich) zu einer nur zu geringen Anteilen im NWL liegenden Strecke Stellung genommen, die hiervon unabhängig für den NWL eine herausgehobene Bedeutung hat.

4.1 ABS Siegen – Köln

Zur Strecke Siegen - Köln, die zu großen Teilen im Bereich des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (NVR) und mit einem Teilstück in Rheinland-Pfalz liegt, wird auch im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe eine Aussage getroffen.

Die Siegstrecke Siegen – Köln ist im Bereich des NVR in zwei Teilabschnitten nur eingleisig. Dadurch wird die Flexibilität und Kapazität der Strecke erheblich eingeschränkt. Um eine schnelle Regional-Express-Verbindung von Siegen nach Köln anbieten und diese stabil und pünktlich auch bei zu erwartendem, deutlich steigendem Güterverkehrsaufkommen betreiben zu können, soll die Strecke durchgängig zweigleisig ausgebaut werden.

5. Vom Land benannte Maßnahmen des BVWP 2003 ohne Bedeutung für den SPNV

Die folgende vom Land benannte Maßnahme ist nicht im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe enthalten.

5.1 Löhne – Braunschweig – Wolfsburg:

Der im BVWP 2003 als weiterer Bedarf enthaltene Ausbau der Strecke Löhne – Braunschweig – Wolfsburg hat keine Bedeutung für den SPNV in Westfalen-Lippe. Für die über diese Strecke verkehrende RB 77 Bünde – Löhne – Hameln ist im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe keine Ausweitung vorgesehen.

Aus Sicht des NWL ist die Machbarkeit eines umfangreichen zweigleisigen Ausbaus inkl. Elektrifizierung dieser Strecke, bei dem auch eine erhebliche Lärmproblematik bestehen würde, nicht absehbar.

6. Knotenmaßnahmen des BVWP 2003

Der BVWP 2003 umfasst als weitere Vorhaben verschiedene Knotenmaßnahmen (siehe im BVWP 2003 Abb. 7 mit Knoten, die für einen Ausbau vorgesehen sind), darunter in Westfalen-Lippe die Knoten Hamm, Münster und Minden sowie mit Bedeutung für Westfalen-Lippe auch der Knoten Dortmund. Diese Knoten müssen auch im BVWP 2015 enthalten sein.

6.1 Knoten Hamm

Der Ausbau des Knotens Hamm muss weiterhin im BVWP enthalten sein. Hamm ist einer der bedeutendsten zentralen Knotenpunkte in Westfalen-Lippe mit durchgebundenen Verkehren im ICE-Verkehr in der Verbindung von Bielefeld geflügelt nach Dortmund und Hagen sowie im Nah- und Fernverkehr mit den Verbindungen Bielefeld – Dortmund, Münster – Paderborn, Münster – Hagen und Paderborn – Dortmund.

Im Zusammenhang mit dem Knoten Hamm steht die Strecke Hamm – Dortmund, auf der heute aufgrund der hohen Streckenbelegung Angebotseinschränkungen durch Auslassen von Zughalten bestehen. Hier besteht keine Flexibilität zur Gestaltung des Angebots im SPNV. Die zukünftigen Konzepte für das RE-Netz und den RRX zusammen mit dem darauf abgewickelten Fernverkehr zwischen dem Raum Rhein-Ruhr und Berlin erfordern eine optimale und sehr leistungsfähige Infrastruktur.

Zusammen mit dem Umbau des Knotens Dortmund (Ostkopf) kann damit ein erster Schritt in Richtung Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Dortmund und Hamm erzielt werden. Langfristiges Ziel sollte die Kapazitätserweiterung der Teilstrecke Dortmund – Hamm auf der wichtigen Hauptstrecke Dortmund – Berlin sein.

6.2 *Knoten Münster*

Der Knoten Münster steht im Zusammenhang mit der Maßnahme ABS Münster - Lünen. Die Anpassung des Knotens Münster zur Aufnahme der zusätzlichen Verkehre muss im Projekt ABS Münster - Lünen abgedeckt werden.

Darüber hinaus sind beim Ausbau des Knotens Münster die Anforderungen und Perspektiven für den SPNV und den Fernverkehr allgemein zu berücksichtigen. Dabei ist aus Sicht des NWL der Abschnitt Münster Hbf – Münster Zentrum Nord einzubeziehen um für Münster Hbf insgesamt eine höhere Flexibilität zu erreichen.

6.3 *Knoten Minden*

Der Ausbau des Knotens Minden ist im Zusammenhang zu sehen mit den Maßnahmen ABS/NBS Seelze – Wunstorf – Minden und ABS Rotenburg – Minden.

6.4 *Knoten Dortmund*

Der Umbau des Ostkopfes in Dortmund Hbf ist für den Raum Westfalen von hoher Bedeutung und wird daher auch als Maßnahme außerhalb des NWL-Raumes unterstützt. In Verbindung mit dem Umbau des Knotens Hamm ist der Umbau des Dortmunder Ostkopfes eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Dortmund und Hamm.

7. **Elektrifizierungen**

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz verweist in § 3 (1) explizit darauf, dass auch Maßnahmen zur Elektrifizierung an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes zu den Ausbaumaßnahmen gehören können. Im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe und in der Maßnahmenliste des SPNV-Beirats NRW sind Projekte zur Elektrifizie-

nung von Strecken enthalten. Darüber hinaus werden weitere Projekte zur Elektrifizierung verfolgt oder sollen geprüft werden.

7.1 Elektrifizierung Wesel – Bocholt

Mit der Elektrifizierung der Strecke Bocholt – Wesel wird die Insellage der Strecke im Dieselbetrieb aufgehoben und die Umsetzung der im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe dargestellten Direktverbindung von Bocholt mit ca. 75.000 Einwohnern über Wesel hinaus in Richtung Duisburg, Düsseldorf und Köln möglich.

Die Elektrifizierung Wesel – Bocholt wird als zusätzlicher Projektvorschlag für die Fortschreibung des BVWP eingebracht.

7.2 Elektrifizierung Münster – Enschede

Die Nachfrage auf der Strecke Münster – Enschede ist nach der Reaktivierung des Abschnittes Gronau – Enschede mit der Wiederherstellung der internationalen Verbindung in die Niederlande und der Steigerung der Qualität des Fahrplans, der Fahrzeuge und der Stationen in 10 Jahren um über 100 % gestiegen. Die Kapazitätsgrenze dieser Strecke ist erreicht. Es können in nachfragestarken Zeiten keine zusätzlichen Züge und keine zusätzlichen Platzkapazitäten umgesetzt werden.

Mit einer Elektrifizierung der Strecke können weitere Kapazitäten geschaffen werden. Die Elektrifizierung Münster – Enschede wird als zusätzlicher Projektvorschlag für die Fortschreibung des BVWP eingebracht.

7.3 Elektrifizierung Bielefeld – Lage – Lemgo-Lüttfeld

Über die Strecke Bielefeld – Lage wird die Linie RE 82 nach Detmold und weiter nach Altenbeken geführt. Zwischen Lage und Altenbeken verkehren hier Dieselzüge unter Fahrdracht. Mit einer Elektrifizierung der Strecke Bielefeld – Lage – Lemgo-Lüttfeld würde im gesamten Bereich Bielefeld – Herford – Lage – Detmold elektrisch gefahren werden können und so langfristig eine schnellere und wirtschaftlichere Betriebsweise ermöglicht.

Die Elektrifizierung Bielefeld – Lage – Lemgo-Lüttfeld wird als zusätzlicher Projektvorschlag für die Fortschreibung des BVWP eingebracht.

7.4 *Elektrifizierung Hagen – Brilon-Wald – Warburg*

Mit der Elektrifizierung der Strecke Hagen – Brilon-Wald – Warburg wird eine Beschleunigung der Reisezeit im Gesamtkorridor zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Hagen Hbf um bis zu 30 Minuten angestrebt (siehe dazu auch Stellungnahme zur bisherigen BVWP-Maßnahme ABS Hagen – Brilon-Wald – Warburg).

Die Elektrifizierung Hagen – Brilon-Wald – Warburg wird als zusätzlicher Projektvorschlag für die Fortschreibung des BVWP eingebracht.

7.5 *Elektrifizierung Dortmund – Schwerte – Iserlohn*

Im Bahnhof Iserlohn enden sowohl die elektrifizierte Strecke Hagen – Iserlohn-Letmathe – Iserlohn, bedient durch die RE 16 und RB 91, als auch die nicht elektrifizierte Strecke Dortmund – Schwerte – Iserlohn, auf der die RB 53 verkehrt.

Mit der Elektrifizierung der Strecke Dortmund – Schwerte – Iserlohn wird eine Beschleunigung der Reisezeit zwischen Dortmund und Iserlohn erreicht. Weiterhin bietet die Elektrifizierung die Möglichkeit eines flexibleren Fahrzeugeinsatzes und flexiblere Betriebskonzepte am Rande des Ballungsraumes.

Die Elektrifizierung Dortmund – Schwerte – Iserlohn wird als zusätzlicher Projektvorschlag für die Fortschreibung des BVWP eingebracht.

7.6 *Elektrifizierung Lüdenscheid – Köln*

Mit der Elektrifizierung der Strecke Lüdenscheid – Köln wird eine Beschleunigung der Reisezeit zwischen Lüdenscheid und Köln erreicht. Weiterhin bietet die Elektrifizierung die Möglichkeit eines flexibleren Fahrzeugeinsatzes und flexiblere Betriebskonzepte am Rande des Ballungsraumes.

Die Elektrifizierung Lüdenscheid – Köln wird als zusätzlicher Projektvorschlag für die Fortschreibung des BVWP eingebracht.

**Tabelle zur Stellungnahme des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
zur Fortschreibung des Bundesverkehrsweegeplanes 2015**



Bereits vom Land benannte Maßnahmen

Benennung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme (Stellungnahme des NWL)	Argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz
<p>ABS Münster – Lünen</p>	<p><u>Zweigleisiger Ausbau</u></p> <p>Die ABS Münster – Lünen ist im BWP 2003 als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten. In den Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 zum BVWP ist der zweigleisige Ausbau dieser Strecke nachträglich in den Teil D „Sonstige wichtige Vorhaben/Teilvorhaben“ aufgenommen worden. Nachdem das Vorhaben im Entwurf des Plans nicht enthalten war, haben die Bemühungen von NWL, dem Land NRW und der Politik noch dazu geführt, dass dieses für Westfalen-Lippe und den Rhein-Ruhr-Express in NRW wichtige Projekt aufgenommen wurde.</p> <p>Der Ausbau Münster – Lünen ist für den NWL das bedeutsamste Projekt des Bundesverkehrsweegeplans, nicht zuletzt aufgrund der Bedeutung auch für den Rhein-Ruhr-Express. Der durchgehend zweigleisige Ausbau Münster – Lünen ist eine wesentliche Verbesserung der Infrastruktur, mit der auf Landes- wie auf Bundesebene ein Nadelöhr beseitigt wird.</p> <p>Der Ausbau bringt Vorteile für den Fernverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung der Züge • Erhöhung der betrieblichen Kapazität und Flexibilität • verbesserte Fahrplanstabilität, <p>für den Nah- und Regionalverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zusätzliche Fahrlagen für eine verbesserte Anbindung von Münster mit dem RRX an das Ruhrgebiet) • schnellere Verbindungen ohne Standzeiten für Zugbegegnungen • verbesserte Fahrplanstabilität <p>und für den Güterverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zusätzliche Fahrtmöglichkeit • zusätzliche Kapazitäten zwischen Münster und dem Ruhrgebiet. 	<p>Der Ausbau bringt Vorteile für den Fernverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung der Züge • Erhöhung der betrieblichen Kapazität und Flexibilität • verbesserte Fahrplanstabilität
<p>ABS/NBS Seelze – Wunstorf – Minden</p>	<p><u>Lückenschluss Minden – Wunstorf zur Herstellung einer durchgängigen Viergleisigkeit Hamm – Hannover</u></p> <p>Eine ebenfalls hohe Bedeutung für den NWL hat die nur im Randbereich von Westfalen-Lippe und NRW liegende im BVWP 2003 als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthaltene Maßnahme des Lückenschlusses Minden – Wunstorf zur Herstellung einer durch-</p>	<p>Die Maßnahme entlastet den Abschnitt Minden – Wunstorf – Seelze und bringt deutliche Vorteile für den Fernverkehr auf der Achse Köln – Ruhrgebiet – / Amsterdam – Hannover – Berlin:</p>

Tabelle zur Stellungnahme des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015



	<p>gängigen Vergleichbarkeit Hamm – Hannover. Diese auch im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe dargestellte Maßnahme entlastet den Abschnitt Minden – Wunstorf und bietet eine erhöhte Flexibilität im Betrieb und in der Ausgestaltung des Personenverkehrs (Fernverkehr und SPNV) auf den bedeutenden Achsen Hamm – Bielefeld – Hannover und Osnabrück – Hannover.</p> <p>Durch die Festlegung von europäischen Güterverkehrskorridoren mit Vorrang für den Güterverkehr (Korridor F: Aachen – Duisburg – Magdeburg – Berlin – Warschau) sind ohne den Lückenschluss zukünftig negative Auswirkungen auf die Fahrpläne des Nahverkehrs zu erwarten.</p> <p>Nach der Überprüfung des Bedarfsplans, nach der dieses Projekt nicht in das Ziel-netzes 2025 aufgenommen wurde, hat der NWL in einer Resolution darauf hingewiesen, dass die Bedeutung dieses Projektes im vordringlichen Bedarf und als Teil des Transzeuropäischen Netzes nicht berücksichtigt wurde. Mit modifizierten Plandaten und einer möglichen Teilung der Maßnahme in eine erste Stufe Minden – Wunstorf und eine zweite Stufe Wunstorf – Seelze könnten hier Kosteneinsparungen erreicht werden.</p> <p>Der NWL sieht für den Ausbau der Strecke Minden – Wunstorf (– Seelze) einen deutlich höheren Nutzen für den Personenverkehr und eine größere Realisierbarkeit als für den Ausbau der Strecke Löhne – Braunschweig – Wolfsburg. Auch der zeitliche Aspekt einer möglichen Umsetzung spricht für den Lückenschluss Minden – Wunstorf. Deshalb fordert er nachdrücklich die Aufnahme dieser Maßnahme und bittet um entsprechende Absprachen mit dem Land Niedersachsen, damit diese auch von dort unterstützt wird.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der heutigen betrieblichen Kapazität bei zunehmenden Güterverkehr auf dem einzurichtenden EU-Güterverkehrskorridor F und zunehmenden Eintritt privater Fernverkehrsanbieter • Entzerrung langsamer Güterzüge von schnellen Personen-zügen durch Nutzung jeweils eigener Gleisinfrastruktur • Verbesserte Fahrplanstabilität und -flexibilität
<p>ABS Köln – Düsseldorf – Duisburg – Dortmund (Rhein-Ruhr-Express (RRX)) (außerhalb des NWL)</p>	<p><u>Verbesserung der Infrastruktur entlang des Rhein-Ruhr-Korridors</u></p> <p>Die Verbesserung der Infrastruktur des RRX zur Einrichtung neuer Verbindungen entlang des Rhein-Ruhr-Korridors und zur Qualitätssteigerung des Betriebsablaufs stellt eine wichtige Investition in die Verbesserung der verkehrlichen Voraussetzungen im gesamten Land NRW dar.</p> <p>Der Rhein-Ruhr-Korridor stellt bereits heute die nachfragestärkste Achse im SPNV in Deutschland dar, die jedoch auf Grund der derzeitigen Gegebenheiten der vorhandenen Infrastruktur und der Bündelung mit dem Fernverkehr die Kapazitätsgrenze bereits überschritten hat.</p> <p>Der NWL sieht den RRX als „Rückgrat“ des zukünftigen überregionalen Nahverkehrs. Aufgrund der hohen Bedeutung auch für Westfalen-Lippe unterstützt der NWL dieses als Infrastrukturmaßnahme außerhalb des NWL liegende Projekt nachdrücklich.</p>	<p>Erhöhte Kapazität und Flexibilität im Betrieb und in der Ausgestaltung des Personenverkehrs (Fernverkehr und SPNV)</p>

Tabelle zur Stellungnahme des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015



<p>ABS Hagen – Gießen</p>	<p><u>Beschleunigung der Strecke in Verbindung mit Lärmschutzmaßnahmen, Erhöhung der Gesamtkapazität und der betrieblichen Flexibilität (zusätzliche Überleitstellen, Gleiswechselbetrieb, Erhöhung der horizontalen Lastgrenze im Abschnitt Altenhundem – Welschen Ennest, z. B. durch einen eingleisigen Bypass-Tunnel)</u></p> <p>Im BWVP 2003 ist die Strecke Hagen – Gießen mit der Anpassung an Neigetchnik für 160 km/h als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs und mit einer Linienverbesserung als weiterer Bedarf enthalten. Der NWL fordert einen Ausbau und eine Beschleunigung der Strecke unabhängig vom Neigetnikansatz.</p> <p>Auf der Ruhr-Sieg-Strecke verkehren im Abschnitt Hagen – Siegen mit der RE 16 und der RB 91 zwei stündliche Nahverkehrslinien. Die Kapazität der Strecke ist insbesondere durch die starken Steigungsverhältnisse zwischen Altenhundem und Welschen Ennest, wo im Güterverkehr mit mehr als 1.500 t ein Nachschiebebetrieb mit einer zweiten Lok erforderlich wird, auch für den Personenverkehr eingeschränkt. Bei einer Ausweitung des Güterverkehrs wird die Gesamtkapazität der Strecke perspektivisch nicht mehr ausreichend sein.</p> <p>Der NWL fordert in Verbindung mit Lärmschutzmaßnahmen eine Beschleunigung der Strecke, eine Erhöhung der Gesamtkapazität und der betrieblichen Flexibilität durch zusätzliche Überleitstellen, die Einrichtung von Gleiswechselbetrieb sowie Verbesserungen im Abschnitt Altenhundem – Welschen Ennest zur Erhöhung der horizontalen Lastgrenze, z. B. durch einen eingleisigen Bypass-Tunnel Altenhundem – Welschen Ennest.</p>	<p>Verbesserte Anbindung der Ruhr-Sieg-Strecke an das Fernverkehrsnetz in Hagen</p>
<p>ABS Dortmund – Paderborn – Kassel</p>	<p><u>Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Abschnitt Paderborn – Altenbeken (Beseitigung Benhauser Bogen) und Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h</u></p> <p>Der im BWVP 2003 enthaltene Bau des Eggetunnels zur Umfahrung des Hangrutschgebietes Neuenheerse ist umgesetzt. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Abschnitt Paderborn – Altenbeken, der von vier SPNV-Linien und dem Fernverkehr befahren wird, fordert der NWL eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h um die Fahrzeit zu verringern und die Übergänge in Altenbeken, Paderborn und Warburg zu entspannen. Mit der Beseitigung des sogenannten Benhauser Bogens und einer entsprechenden Neutrassierung könnte sowohl die Streckengeschwindigkeit erhöht als auch die problematische Situation aufgrund der BÜ-Anlagen in der Ortslage Benhausen entschärft werden. Desweiteren muss das Programm zur Beseitigung der Bahnübergänge in diesem Korridor dringend weitergeführt werden.</p>	<p>Fahrzeitreduzierung im Fernverkehr und SPNV</p>
<p>ABS Rotenburg – Minden</p>	<p><u>Zweigleisiger Ausbau mit Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h</u></p> <p>Diese Maßnahme hat keine direkte Bedeutung für den SPNV. Für die Linien RB 76 Minden – Nienburg und RE 78 Bielefeld – Nienburg sieht der Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe des NWL keine Ausweitung des Angebotes vor.</p>	<p>Entlastungen für stark belastete Strecken des Personenverkehrs (Fernverkehr und SPNV), z. B. Münster – Osnabrück, Münster – Hamm, Münster –</p>

**Tabelle zur Stellungnahme des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
zur Fortschreibung des Bundesverkehrsweegeplanes 2015**



	<p>Der im BVWP 2003 enthaltene zweigleisige Ausbau mit Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h, der auch im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe dargestellt ist, kann bei einer Verlagerung von Güterverkehr auf diese Strecke Entlastungen für andere stark belastete Strecken (z. B. Münster – Osnabrück, Münster – Hamm, Münster – Recklinghausen) ergeben.</p>	Recklinghausen
--	--	----------------

Ergänzend wird auf die textliche Stellungnahme des NWL verwiesen

Zusätzliche Projektvorschläge

Benennung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme (Stellungnahme des NWL)	Argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz
Siegen – Köln	<p><u>Zweigleisiger Ausbau</u></p> <p>Zur Strecke Siegen - Köln, die zu großen Teilen im Bereich des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (NVR) und mit einem Teilstück in Rheinland-Pfalz liegt, wird auch im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe eine Aussage getroffen.</p> <p>Die Siegstrecke Siegen – Köln ist im Bereich des NVR in zwei Teilschnitten nur eingleisig. Dadurch wird die Flexibilität und Kapazität der Strecke erheblich eingeschränkt. Um eine schnelle Regional-Express-Verbindung von Siegen nach Köln anbieten und diese stabil und pünktlich auch bei zu erwartendem, deutlich steigendem Güterverkehrsaufkommen betreiben zu können, soll die Strecke durchgängig zweigleisig ausgebaut werden.</p>	<p>Verbesserte Anbindung der Region Siegen an das Fernverkehrsnetz in Köln</p>
Knoten Hamm	<p><u>Erhöhung der Kapazität</u></p> <p>Der BVWP 2003 umfasst als weitere Vorhaben verschiedene Knotenmaßnahmen (siehe im BVWP 2003 Abb. 7 mit Knoten, die für einen Ausbau vorgesehen sind), darunter in Westfalen-Lippe auch der Knoten Hamm. Dieser muss auch im BVWP 2015 enthalten sein.</p> <p>Der Ausbau des Knotens Hamm muss weiterhin im BVWP enthalten sein. Hamm ist einer der bedeutendsten zentralen Knotenpunkte in Westfalen-Lippe mit durchgebundenen Verkehren im ICE-Verkehr in der Verbindung von Bielefeld gefügt nach Dortmund und Hagen sowie im Nah- und Fernverkehr mit den Verbindungen Bielefeld – Dortmund, Münster – Paderborn, Münster – Hagen und Paderborn – Dortmund.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Knoten Hamm steht die Strecke Hamm – Dortmund, auf der</p>	<p>Zusammen mit dem Umbau des Knotens Dortmund (Ostkopf) kann ein erster Schritt in Richtung Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Dortmund und Hamm erzielt werden. Langfristiges Ziel sollte die Kapazitätserweiterung der Teilstrecke Dortmund – Hamm auf der wichtigen Hauptstrecke Dortmund – Berlin sein.</p>

**Tabelle zur Stellungnahme des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015**

	<p>heute aufgrund der hohen Streckenbelegung Angebotseinschränkungen durch Auslassen von Zughalten bestehen. Hier besteht keine Flexibilität zur Gestaltung des Angebots im SPNV. Die zukünftigen Konzepte für das RE-Netz und den RRX zusammen mit dem darauf abgewickelten Fernverkehr zwischen dem Raum Rhein-Ruhr und Berlin erfordern eine optimale und sehr leistungsfähige Infrastruktur.</p> <p>Zusammen mit dem Umbau des Knotens Dortmund (Ostkopf) kann damit ein erster Schritt in Richtung Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Dortmund und Hamm erzielt werden. Langfristiges Ziel sollte die Kapazitätserweiterung der Teilstrecke Dortmund – Hamm auf der wichtigen Hauptstrecke Dortmund – Berlin sein.</p>	
<p>Knoten Münster</p>	<p><u>Erhöhung der Kapazität</u></p> <p>Der BVWP 2003 umfasst als weitere Vorhaben verschiedene Knotenmaßnahmen (siehe im BVWP 2003 Abb. 7 mit Knoten, die für einen Ausbau vorgesehen sind), darunter in Westfalen-Lippe auch der Knoten Münster. Dieser muss auch im BVWP 2015 enthalten sein.</p> <p>Der Knoten Münster steht im Zusammenhang mit der Maßnahme ABS Münster - Lünen. Die Anpassung des Knotens Münster zur Aufnahme der zusätzlichen Verkehre muss im Projekt ABS Münster - Lünen abgedeckt werden.</p> <p>Darüber hinaus sind beim Ausbau des Knotens Münster die Anforderungen und Perspektiven für den SPNV und den Fernverkehr allgemein zu berücksichtigen. Dabei ist aus Sicht des NWL der Abschnitt Münster Hbf – Münster Zentrum Nord einzubeziehen um für Münster Hbf insgesamt eine höhere Flexibilität zu erreichen.</p>	<p>Erhöhte Kapazität und Flexibilität im Betrieb und in der Ausgestaltung des Personenverkehrs (Fernverkehr und SPNV)</p>
<p>Knoten Minden</p>	<p><u>Erhöhung der Kapazität</u></p> <p>Der BVWP 2003 umfasst als weitere Vorhaben verschiedene Knotenmaßnahmen (siehe im BVWP 2003 Abb. 7 mit Knoten, die für einen Ausbau vorgesehen sind), darunter in Westfalen-Lippe auch der Knoten Minden. Dieser muss auch im BVWP 2015 enthalten sein.</p> <p>Der Ausbau des Knotens Minden ist im Zusammenhang zu sehen mit den Maßnahmen ABS/NBS Seelze – Wunstorf – Minden und ABS Rotenburg – Minden.</p>	<p>Erhöhte Kapazität und Flexibilität im Betrieb und in der Ausgestaltung des Personenverkehrs (Fernverkehr und SPNV)</p>
<p>Knoten Dortmund (außerhalb des NWL)</p>	<p><u>Erhöhung der Kapazität</u></p> <p>Der BVWP 2003 umfasst als weitere Vorhaben verschiedene Knotenmaßnahmen (siehe im BVWP 2003 Abb. 7 mit Knoten, die für einen Ausbau vorgesehen sind), darunter mit Bedeutung für Westfalen-Lippe auch der Knoten Dortmund. Dieser muss auch im BVWP 2015 enthalten sein.</p> <p>Der Umbau des Ostkopfes in Dortmund Hbf ist für den Raum Westfalen von hoher Bedeutung und wird daher auch als Maßnahme außerhalb des NWL-Raumes unterstützt. In Verbindung mit dem Umbau des Knotens Hamm ist der Umbau des Dortmunder Ostkopfes eine</p>	<p>siehe Knoten Hamm</p>

Tabelle zur Stellungnahme des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zur Fortschreibung des Bundesverkehrsweegeplanes 2015



	wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Dortmund und Hamm.	
Wesel – Bocholt	<p><u>Elektrifizierung</u></p> <p>Das Bundes schienenausbaugesetz verweist in § 3 (1) explizit darauf, dass auch mit der Elektrifizierung der Strecke Bocholt – Wesel wird die Insellage der Strecke im Dieselbetrieb aufgehoben und die Umsetzung der im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe dargestellten Direktverbindung von Bocholt mit ca. 75.000 Einwohnern über Wesel hinaus in Richtung Duisburg, Düsseldorf und Köln möglich.</p>	Verbesserte Anbindung der Region Wesel/Bocholt an das Fernverkehrsnetz in Duisburg
Münster – Enschede	<p><u>Elektrifizierung</u></p> <p>Die Nachfrage auf der Strecke Münster – Enschede ist nach der Reaktivierung des Abschnittes Gronau – Enschede mit der Wiederherstellung der internationalen Verbindung in die Niederlande und der Steigerung der Qualität des Fahrplans, der Fahrzeuge und der Stationen in 10 Jahren um über 100 % gestiegen. Die Kapazitätsgrenze dieser Strecke ist erreicht. Es können in nachfragestarken Zeiten keine zusätzlichen Züge und keine zusätzlichen Platzkapazitäten ungenutzt werden.</p> <p>Mit einer Elektrifizierung der Strecke können weitere Kapazitäten geschaffen werden.</p>	Verbesserte Anbindung der Region Gronau/Steinfurt an das Fernverkehrsnetz in Münster und das niederländische Netz in Enschede
Bielefeld – Lage – Lemgo-Lüttfeld	<p><u>Elektrifizierung</u></p> <p>Über die Strecke Bielefeld – Lage wird die Linie RE 82 nach Detmold und weiter nach Altenbeken geführt. Zwischen Lage und Altenbeken verkehren hier Dieselezüge unter Fahrdrift. Mit einer Elektrifizierung der Strecke Bielefeld – Lage – Lemgo-Lüttfeld würde im gesamten Bereich Bielefeld – Herford – Lage – Detmold elektrisch gefahren werden können und so langfristig eine schnellere und wirtschaftlichere Betriebsweise ermöglicht.</p>	Verbesserte Anbindung der Region Lippe an das Fernverkehrsnetz in Bielefeld
Hagen – Brilon-Wald – Warburg	<p><u>Elektrifizierung</u></p> <p>Mit der Elektrifizierung der Strecke Hagen – Brilon-Wald – Warburg wird eine Beschleunigung der Reisezeit im Gesamtkorridor zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Hagen Hbf um bis zu 30 Minuten angestrebt.</p> <p>siehe dazu auch nachstehende Stellungnahme zur bisherigen BVWP-Maßnahme ABS Hagen – Brilon-Wald – Warburg):</p> <p><i>Im BVWP 2003 ist die Strecke Hagen – Brilon-Wald – Warburg mit der Anpassung an Neigetechnik für 160 km/h als weiterer Bedarf enthalten. Der NWL fordert einen Ausbau und eine Beschleunigung der Strecke unabhängig vom Neigetechnikansatz.</i></p> <p><i>Zwischen Brilon Wald und Warburg ist die Strecke zweigleisig auszubauen; mindestens jedoch müssen weitere Kreuzungsmöglichkeiten eingerichtet werden, um die betriebliche Fle-</i></p>	Verbesserte Anbindung der Region Hochsauerland an das Fernverkehrsnetz in Dortmund, Hagen und Kassel

Tabelle zur Stellungnahme des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015

	<p><i>xibilität und die Qualität des Betriebes zu verbessern.</i></p> <p><i>Der Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe konkretisiert im streckenspezifischen Handlungskonzept die Anpassung der Infrastruktur mit dem Ziel, eine Verkürzung der Reisezeit im Gesamtkorridor zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Hagen Hbf um bis zu 30 Minuten zu erreichen. Um eine Beschleunigung der Strecke zu erreichen soll insbesondere eine Elektrifizierung der Strecke weiter verfolgt werden. Unter dem gesonderten Punkt „Elektrifizierungen“ wird die Elektrifizierung Hagen – Brilon-Wald – Warburg als zusätzlicher Projektvorschlag für die Fortschreibung des BVWP eingebracht.</i></p>	
<p>Dortmund – Schwerte – Iserlohn</p>	<p><u>Elektrifizierung</u></p> <p>Im Bahnhof Iserlohn enden sowohl die elektrifizierte Strecke Hagen – Iserlohn-Leimathe – Iserlohn, bedient durch die RE 16 und RB 91, als auch die nicht elektrifizierte Strecke Dortmund – Schwerte – Iserlohn, auf der die RB 53 verkehrt.</p> <p>Mit der Elektrifizierung der Strecke Dortmund – Schwerte – Iserlohn wird eine Beschleunigung der Reisezeit zwischen Dortmund und Iserlohn erreicht. Weiterhin bietet die Elektrifizierung die Möglichkeit eines flexibleren Fahrzeugeinsatzes und flexiblere Betriebskonzepte am Rande des Ballungsraumes.</p>	<p>Verbesserte Anbindung der Region Iserlohn an das Fernverkehrsnetz in Dortmund</p>
<p>Lüdenscheid – Köln</p>	<p><u>Elektrifizierung</u></p> <p>Mit der Elektrifizierung der Strecke Lüdenscheid – Köln wird eine Beschleunigung der Reisezeit zwischen Lüdenscheid und Köln erreicht. Weiterhin bietet die Elektrifizierung die Möglichkeit eines flexibleren Fahrzeugeinsatzes und flexiblere Betriebskonzepte am Rande des Ballungsraumes.</p>	<p>Verbesserte Anbindung der Region Lüdenscheid an das Fernverkehrsnetz in Köln</p>

Ergänzend wird auf die textliche Stellungnahme des NWL verwiesen

Tepe, Christian

Von: Stienen, Ludger <l.stienen@kreis-borken.de>
Gesendet: Donnerstag, 12. Juli 2012 15:58
An: Langenhorst, Frank
Cc: m.ruemke@zvm.info
Betreff: Bundesverkehrswegeplan, Bereich Schiene

Sehr geehrter Herr Langenhorst,

Ihnen liegt die Stellungnahme des NWL vor, die auch auf der Ebene des Zweckverbandes SPNV im Münsterland abgestimmt worden ist. Ich schließe mich dieser Stellungnahme an.

Zu der Elektrifizierung der Bahnstrecke Wesel - Bocholt finden bereits intensive Gespräche statt. Die Aufnahme dieses Projektes in den Bundesverkehrswegeplan würde die Realisierung deutlich unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

gez.

Ludger Stienen

Kreis Borken - Der Landrat
Verkehr
Leitung
Burloer Str. 93, 46325 Borken

Zimmer: 2028 (Etag 0 A)
Telefon: 02861 82-2028
Telefax: 02861 82-2712028
E-Mail: l.stienen@kreis-borken.de
Internet: <http://www.kreis-borken.de>

IHK Nord Westfalen | Postfach 4024 | 48022 Münster

 Bezirksregierung Münster
 Herrn Dieter Kleinpass
 Domplatz 1 – 3
 48143 Münster

 Industrie- und Handelskammer
 Nord Westfalen

 Sentmaringer Weg 61
 48151 Münster
 www.ihk-nordwestfalen.de

 Ansprechpartner:
 Joachim Brendel/Br

 Telefon 0251 707-209
 Telefax 0251 707-383
 brendel@ihk-nordwestfalen.de

9. Juli 2012

HD 2. K. v. R.

 Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans – Bereich Schiene
 Ihr Schreiben vom 23. bzw. 29. Mai 2012

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Möglichkeit, aus Sicht der regionalen Wirtschaft zur Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans – Bereich Schiene – Stellung zu nehmen. Zunächst beziehen wir uns auf die Ihren Schreiben als Anlage 1 beigefügte Projektvorschlagsliste des Landesverkehrsministeriums. Alle dort aufgeführten Schienenneu- und -ausbauprojekte werden von uns nachdrücklich unterstützt. Dies gilt insbesondere für den zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecke Münster - Lünen und die ABS Köln - Düsseldorf - Duisburg - Dortmund als Grundvoraussetzung zur Einführung des Rhein-Ruhr-Express (inklusive des RRX-Abschnitts „Dortmund - Münster“).

Zusätzlich zu den vom Landesverkehrsministerium bereits benannten Projekten möchten wir folgendes Projekt für die Bedarfsplanprüfung vorschlagen:

Ausbau der Schienenstrecke (Dortmund -) Münster - Hamburg auf Vmax. 230 km/h

Begründung:

Die Fernverkehrsstrecke ist Bestandteil des europäischen Kernnetzes für den Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr (TEN-T), aber hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit im Vergleich zu anderen Metropolverbindungen in Deutschland deutlich ins Hintertreffen geraten. In den letzten 20 Jahren gab es sowohl bei der Infrastruktur als in der Bedienungsqualität keine Verbesserungen – im Gegenteil. Die erzielbare durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf der Relation Hamburg - Dortmund liegt trotz der günstigen Streckencharakteristik (überwiegend flaches Gelände, geringe Kurvenanteile/-radien, wenige Unterwegshalte) bei 122 km/h und damit zum Teil deutlich unterhalb der erzielbaren Durchschnittsgeschwindigkeiten auf vielen anderen Metropolverbindungen (siehe Tabelle).

	Streckenlänge	Durchschnittl. Reisegeschwindigkeit	Einwohner Halte (Region)	Bedienung (Zugpaare täglich)	Fahrzeitverkürzung 1995 - 2007	Investitionen seit 1995 (+ Planung bis 2020)
Hamburg - Berlin	285 km	183 km/h	5,3 Mio. (7,0 Mio.)	17 ICE 6 EC/IC	86 min. (48 %)	2,0 Mrd. €
Köln – Frankfurt	180 km	144 km/h	2,0 Mio. (15 Mio.)	23 ICE (+18 ICE)*	60 min. (44 %)	6,0 Mrd €
Frankfurt - Basel	340 km	112 km/h	1,8 Mio. (9,0 Mio.)	23 ICE 3 EC/IC	11 min. (8 %)**	5,8 Mrd €
Frankfurt – Stuttgart - München	420 km	122 km/h	3,2 Mio. (14,5 Mio.)	16 ICE 11 EC/IC	8 min.*** (4 %)	4,1 Mrd. €
Nürnberg - München	170 km	161 km/h	1,8 Mio. (4,0 Mio.)	40 ICE	30 min. (30 %)	3,0 Mrd. €
Hamburg - Dortmund	342 km	122 km/h	3,4 Mio. (13,5 Mio.)	3 ICE 15 EC/ICE	- 7 min. ! (- 4 %)	0,0 Mrd € !?

* Köln – Frankfurt/Flughafen

** bis 2020 geplant: weitere 25 min. (17 %)

*** geplant: 30 min. (S – U – A) sowie 15 min. (F – MA)

Quelle: „Potenziale des Nord-West-Korridors“, Institut für Bahntechnik, November 2007

Die Deutsche Bahn hat angekündigt, diese Fernverkehrsachse ab dem Jahr 2016/2017 mit der neuen Generation der ICx-Triebzüge (Nachfolger der lokbespannten ICs) zu bedienen. Diese Fahrzeuge sind auf eine Höchstgeschwindigkeit (V_{max}) von 249 km/h ausgelegt. Aus diesem Grund sollte im Rahmen einer ersten, groben Nutzen-Kosten-Abschätzung untersucht werden, inwieweit sich auf den freien Streckenabschnitten zwischen Münster und Osnabrück, Osnabrück und Bremen sowie Bremen und Hamburg durch einen Ausbau für eine V_{max} von 230 km/h gesamtwirtschaftlich positive Effekte erzielen lassen.

Der für den zweigleisigen Ausbau vorgesehene Streckenabschnitt zwischen Münster und Lünen sollte hier zunächst ausgeklammert werden, da die bereits weit fortgeschrittenen Planungen auf einer V_{max} von 200 km/h basieren und der Abschluss des Planverfahrens und die anschließende bauliche Umsetzung von hoher Dringlichkeit sind.

Die Anmeldung des Projekts ist mit den Industrie- und Handelskammern Dortmund und Osnabrück, mit den Handelskammern Bremen und Hamburg sowie mit der Stadt Münster abgestimmt und wird von den genannten Institutionen gemeinsam unterstützt.

Freundliche Grüße

