



Bezirksregierung Münster Bezirksplanungsbehörde

Geschäftsstelle des Regionalrates

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

Sitzungsvorlage 2/2006

Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) des Landes NRW

Regionaler Vorschlag zum Infrastrukturbedarfsplan

hier: SPNV-Vorhaben und kommunale Schienvorhaben

- Anlagen:** 1.) Regionaler Vorschlag zu den bedarfsplanrelevanten Schienvorhaben
2.) Erläuterungen zu den Schienvorhaben

Berichterstatter: Abteilungsdirektor Stefan Klaucke

Bearbeiter: Leitender Regierungsdirektor Dieter Kleinpaß
Tel.: 0251 / 411 – 1430
Regierungsbaurat Andreas Runge
Tel.: 0251 / 411 – 1440
Regierungsbauoberinspektor Christian Tepe
Tel.: 0251 / 411 – 1416

Diese Vorlage ist Beratungsgrundlage zu

- TOP 2 der Sondersitzung der Verkehrskommission am 23.01.2006**
- TOP der Sitzung der Strukturkommission
- TOP 2 der Sondersitzung des Regionalrates am 31.01.2006**

Beschlussvorschlag

für die Verkehrskommission:

- Zustimmung** Kenntnisnahme
(im Sinne des auf Seite 5, am Ende der Sachverhaltsdarstellung, formulierten (differenzierten) Beschlussvorschlages)

für die Strukturkommission:

- Zustimmung Kenntnisnahme

für den Regionalrat:

- Zustimmung** Kenntnisnahme
(im Sinne des auf Seite 5, am Ende der Sachverhaltsdarstellung, formulierten (differenzierten) Beschlussvorschlages)

Sachverhaltsdarstellung

I.) Allgemeines

Siehe hierzu die in gleicher Weise geltenden Ausführungen der Sitzungsvorlage (1/2006) zum vorangehenden TOP „Landestraßenbauvorhaben“.

II.) Entwurf der Landesregierung zum Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan für den Bereich Schiene

Im Entwurf des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans **Teilbereich Schiene** hat das Ministerium für Bauen und Verkehr NRW (MBV) jeweils die Hälfte der angesetzten Mittel in Höhe von 600 Mio. € für kommunale Schienen-^{1.)} und SPNV-Vorhaben vorgesehen. Insgesamt sind 29 Schienenprojekte^{2.)} zur Realisierung bis 2015 eingeplant, wobei allerdings **keine Maßnahme aus dem Regierungsbezirk Münster berücksichtigt wurde**.

Nach Angaben des MBV wurde bei der Aufstellung des Bedarfsplans die Ankündigung des Bundes mit berücksichtigt, dass die Bundesregionalisierungsmittel, die zur Finanzierung von SPNV-Betriebsleistungen (Förderung der SPNV-Zweckverbände gem. §11 ÖPNVG NRW) dienen, in den kommenden Jahren drastisch gekürzt werden sollen. Daher sollen nur solche Schienenvorhaben in dem Bedarfsplanentwurf aufgenommen werden, für die keine zusätzlichen Betriebsleistungsmittel benötigt werden.

Vor dem Hintergrund dieser Vorgabe wurden alle SPNV-Schienenvorhaben aus dem Regierungsbezirk Münster nicht in den Entwurf des Bedarfsplans aufgenommen, da sie mit der infrastrukturellen Verbesserung im Schienennetz gleichzeitig eine Taktverdichtung bestehender Regionalbahnlinien umsetzen oder neue SPNV-Verbindungen realisieren. Im vorliegenden Entwurf der Landesregierung sind trotz dieser restriktiven Maßgabe acht SPNV-Vorhaben aus anderen Regierungsbezirken berücksichtigt worden, deren Umsetzung, laut Anmeldekonzept, eine Ausweitung der Betriebsleistung (Taktverdichtung, Betriebsaufnahme bei Streckenneubau bzw. –Reaktivierung) ausdrücklich vorsehen! **Aus Sicht der Bezirksregierung Münster stellt dieses Vorgehen eine deutliche Benachteiligung der hiesigen Regionen (Münsterland, aber auch Emscher-Lippe-Raum) gegenüber anderen Landesteilen dar.**

Bei der landesseitigen Begründung ist zum einen ein „Bruch“ im eigenen Bewertungssystem festzustellen: Die Kursbuchstrecke (KBS) 408 / Münster - Coesfeld, mit dem für Schienenstrecken überdurchschnittlichen NKQ von 5,361, gerät gegenüber deutlich schlechter bewerteten Strecken anderer Regierungsbezirke ins Hintertreffen. Zum anderen wurden beträchtliche, den NKQ zuweilen belastende Kostenanteile, welche gerade im hiesigen Raum primär auf unterlassene Investitionen in reine Nahverkehrsstrecken (Bsp: KBS 406 / Münster - Warendorf) zurückzuführen sind, leider nicht neutral gestellt.

In diesem Kontext werden auch die eigentlichen Ausgangspunkte der gerade für den Regierungsbezirk Münster bedeutsamen Streckenverbindungen nicht gewürdigt, nämlich die Er-

^{1.)} Maßnahmen im Straßen- und U-Bahn-Netz

^{2.)} 14 kommunalen Schienen- und 15 SPNV-Vorhaben

reichbarkeit deutlicher, potentialsteigernder Fahrplanverbesserungen durch - bereits sicherheitstechnisch gebotene - Optimierungen im Betriebsablauf sowie die damit einhergehende Einrichtung neuer - auch ohne Taktverbesserungen nachfragesteigernder - SPNV-Haltpunkte. Mit dem geplanten Streckenausbau, insbesondere auf der KBS 407 / Münster - Gronau (- Enschede), wird nicht zuletzt die Infrastruktur an den heutigen Bedarf angepasst, der sich durch eine Ausweitung des SPNV-Angebotes um 40 % und einer entsprechend gestiegenen Nachfrage bereits mit dem heute gefahrenen Fahrplan ergibt.

Es ist schwer vermittelbar, dass auch diese, der Rückgrat- und Erschließungsfunktion des SPNV gerade für den ländlichen Raum sowie die Ballungsrandzone gerade zu idealtypisch gerecht werdende Intention einer „Verkehrswende“ zum Opfer fallen soll.

Dabei ist durchaus einzuräumen, dass sich bei der Untersuchung von Einzelvorhaben im Rahmen der IGVP - nicht nur für den hiesigen Raum - gezeigt hat, dass vor allem durch Taktverdichtungen bzw. SPNV-Betriebsaufnahmen (Erschließung neuer Räume) Nutzungspotentiale generiert werden. Dies ist nicht weiter verwunderlich, da aufgrund der zumeist nur stündlich verkehrenden SPNV-Verbindungen - was eine Benachteiligung gegenüber anderen Regionen in NRW bedeutet – gerade auch hierdurch nachhaltige Verbesserungen zu erreichen sind. Damit benötigen die SPNV-Zweckverbände (ZVM und VRR) nicht zwangsläufig mehr Betriebsleistungsmittel zur Umsetzung der Vorhaben. Vielmehr würde - neben den vorstehend geschilderten „taktzeitneutralen“ Verbesserungen - lediglich die Option von Taktverdichtungen eröffnet. Durch die infrastrukturelle Verbesserung im Schienennetz, insbesondere auf den Schienenstrecken Münster - Coesfeld, Münster - Warendorf und Münster - Gronau, bliebe eine von den Zweckverbänden steuerbare Umschichtung von Betriebsleistungsmitteln zu Gunsten eines regional verbesserten SPNV-Angebotes gewahrt bzw. umsetzbar.

Es kann im übrigen nicht angehen, dass seitens des Landesverkehrsministers einerseits das Forcieren des Ausschreibungswettbewerbs für Schienenverkehrsleistungen eingefordert wird, andererseits die mit der Regionalisierung (in NRW sogar der Kommunalisierung) des SPNV eröffneten Spielräume beim Einsatz der Betriebsleistungsmittel (des Bundes!) durch investitionslenkende Maßnahmen faktisch wieder eingeschränkt werden. **Alleinige Maßgabe sollte vielmehr sein, dass die Zweckverbände sich den finanziellen Spielraum für die Bestellung betrieblicher Mehrleistungen selbst, und zwar insbesondere durch Ausschreibungsgewinne zu erwirtschaften haben.** Dies verbietet einerseits das bloße Fortschreiben von Bestellgarantien zugunsten des Großunternehmens DB AG, andererseits aber auch das Reflektieren auf die Umschichtung von Betriebsleistungsmitteln (für Mehr- bzw. Neubestellungen) zu lasten anderer SPNV-Zweckverbände.

Diesem, aus regionaler Sicht einzufordernden Ansatz wird der zur Beschlussfassung anstehende Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan, Teilbereich Schiene, bei weitem nicht gerecht.

Für die Teilregionen Münsterland und Emscher-Lippe-Raum würde diese „regionale Ausblendung“ eine Abkoppelung von der Weiterentwicklung des landesweiten SPNV-Angebotes für die nächsten 10 Jahre bedeuten. Ein solcher Stagnationsprozess ist aus regionaler Sicht nicht hinnehmbar, zumal der landesseitig angelegte Maßstab (Vermeidung von zusätzlichen Betriebsleistungen) - wie gezeigt - nicht stringent angewendet wurde. Insbesondere die auf das Oberzentrum Münster zulaufende regionalen SPNV-Schienenstrecken bilden das Rückgrat des gesamten ÖPNV im Münsterland. Eine Vernachlässigung dieser Infrastrukturachsen

würde auf eine zusätzliche, bezirkswerte Gefährdung des ÖPNV-Angebotes hinauslaufen, weil auch die Attraktivität der auf die Schiene ausgerichteten Bus-Zubringerlinien beeinträchtigt wäre.

Nach alledem bleibt zu fragen, ob es die Landesregierung für verantwortbar hält, speziell den Regierungsbezirk Münster, welcher bereits in der Vergangenheit weit unterdurchschnittlich, nämlich mit weniger als 5 % an der landesweiten Förderung der ÖPNV/SPNV-Infrastruktur partizipierte, mit dem neuen Bedarfsplan faktisch auf einen Anteil von weniger als 1 % zu drücken.

Anmerkung:

Ungeachtet der ohnehin nicht „verrechenbaren“ Finanzierungsstränge Straßenbau (Landesmittel) bzw. ÖPNV/SPNV-Förderung (Bundesmittel) kann die Frage nach einer evtl. zumutbaren „Paketlösung“ für den Regierungsbezirk Münster bereits deshalb dahinstehen, weil sich für den Landesstraßenbau (siehe dazu die parallele Sitzungsvorlage zu TOP 1) zwar ein mittlerweile einigermaßen zufriedenstellendes, keinesfalls aber ein überragendes oder auch nur ein landesweit überdurchschnittliches Ergebnis abzeichnet.

III.) Vorschlag der Bezirksregierung Münster zum Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans für den Bereich Schiene

Im Rahmen der IGVP wurden durch die ÖPNV- und SPNV-Aufgabenträger landesweit 200 Schienenvorhaben zur Bewertung angemeldet. Das MBV setzt für den Entwurf des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplanes, der einen Realisierungshorizont bis zum Jahr 2015 zugrunde legt, insgesamt ein Investitionsvolumen von rd. 600 Mio. € für **disponible** SPNV- und kommunalen Schienenvorhaben an.

Für **indisponible** Vorhaben dürften rd. 1 Mrd. € für den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan bereits gebunden sein. Bei den indisponiblen Vorhaben handelt es sich um Maßnahmen, die bereits umgesetzt, jedoch noch nicht schlussabgerechnet worden sind, die sich zur Zeit in Bau befinden oder vorab seitens des Landes im Bedarfsplan gesetzt worden sind. Für den hiesigen Regierungsbezirk befindet sich unter den landesweit 63 indisponiblen Maßnahmen lediglich ein einziges Vorhaben (U17-Verlängerung in Gelsenkirchen), das jedoch bereits fertiggestellt ist und nur noch schlussabgerechnet werden muss.

Der in **Anlage 1** dargestellte verwaltungsseitige Vorschlag zu den bedarfsplanrelevanten Schienenvorhaben sieht vor, dass gegenüber dem Entwurf der Landesregierung für den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan die Aufnahme auch von Maßnahmen aus dem Regierungsbezirk Münster eingefordert wird. Der gewählte Ansatz - in erster Linie bestimmt durch den zur Verfügung stehenden Finanzrahmen (600 Mio. €) - sieht dabei eine im landesweiten Vergleich maßvolle Berücksichtigung in Höhe von **rd. 100 Mio. €** für den hiesigen Regierungsbezirk vor. Diese angedachte Gesamtinvestitionssumme für den hiesigen Raum spiegelt die Bedeutung der beiden Teilregionen und den nicht zu vergessenen Nachholbedarf - aufgrund des geringen Anteils an indisponiblen Maßnahmen - im SPNV-Infrastrukturbereich gegenüber anderen Landesteilen wieder.

Beim Priorisierungsvorschlag wird - in Anlehnung an die bewährte Vorgehensweise bei der Bundesverkehrswegeplanung - unterschieden nach „**sehr wichtigen Vorhaben**“ - **Gruppe A**, „**wichtigen Vorhaben**“ - **Gruppe B** und „**wünschenswerten Vorhaben**“ - **Gruppe C**; dabei wird eine durchgängige Reihung der Maßnahmen vorgenommen. Durch die Priorisierung wird eine differenzierte Beschlussfassung ermöglicht, mit der die aus regionaler Sicht für erforderlich gehaltenen Ergänzungen zum landesseitigen Entwurf dargestellt und gegenüber dem Ministerium - das bisher eine vollkommene Ausblendung der hiesigen Region in Kauf nimmt - begründet werden kann.

Die in **Gruppe A** priorisierten Maßnahmen sind für das Münsterland bzw. den Emscher-Lippe-Raum von herausragender Bedeutung. Aus hiesiger Sicht sollten diese Maßnahmen zur Aufnahme in den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan eingefordert und planerisch forciert werden.

In der **Gruppe B** sind Maßnahmen aufgelistet, bei denen - entsprechend dem Planungsfortschritt - eine Aufnahme möglichst noch in diesen Bedarfsplan angestrebt werden sollte.

Für Maßnahmen der **Gruppe C** besteht zur Zeit kein unmittelbarer Realisierungsbedarf bzw. ihre Einbeziehung würde den o.a. Finanzrahmen deutlich überfordern.

Bereits innerhalb der Gruppe B, erst recht ab der Gruppe C, sind allerdings Maßnahmen zu finden, deren Finanzierbarkeit nur bei einem deutlich „abzuspeckenden“ Maßnahmenvolumen realistisch erscheint.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass schon bei Maßnahmen der **Gruppe A** möglicherweise mit einem reduzierten Maßnahmenvolumen weitgehende verkehrliche und betriebliche Optimierungen erzielbar sind. Dass sich damit auch der NKQ deutlich verbessern würde, liegt auf der Hand. Dem MBV sollte deshalb vorgeschlagen werden, derartige Einsparpotenziale in den fünf Regierungsbezirken kurzfristig abzufragen, um dadurch landesweit, vor allem jedoch für den hiesigen Raum zusätzliche Projekte in den Bedarfsplan aufnehmen zu können.

Dessen ungeachtet sollte dem MBV eine durchgängige, durchaus auch zukunftsorientierte regionale Positionierung auf der Basis der bisherigen Anmeldungen übermittelt werden.

Eine genauere Erläuterung der Schienenvorhaben und eine Auswahlbegründung sind in der **Anlage 2** darlegt.

IV.) Beschlussvorschlag

1. Dem vorgelegten Entwurf des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplanes der Landesregierung für den Teilbereich Schiene (mit dem Einbeziehen keiner einzigen Maßnahme aus dem Regierungsbezirk Münster) wird **nicht** zugestimmt.
2. Stattdessen wird dem in **Anlage 1** dargestellten regionalen Priorisierungsvorschlag **zugestimmt**, wobei die Landesregierung aufzufordern ist, zumindest die vier SPNV-Vorhaben der Gruppe A in den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan mit aufzunehmen.



**Regionaler Vorschlag zu den bedarfsplanrelevanten
Schienenvorhaben**

Anlage 1

	Einstufungsvorschlag Bez.-Reg.	Vorhaben - Nr.	Vorhabenbezeichnung	NKQ	Investitionskosten	
Gruppe A Sehr wichtige Vorhaben	1	15012	KBS 408: Ausbau Münster Hbf - Coesfeld	5,361	7.900.000 €	Gesamtinvestitionssumme 104.189.000 €
	2	15013	KBS 407: Ausbau Münster Hbf - Steinfurt - Gronau	-0,898	18.689.000 €	
	3	15016	KBS 406: Ausbau Münster Hbf - Warendorf - Rheda-Wiedenbrück	-1,070	38.500.000 €	
	4	11055	S4: Ausbau Lütgendortmund - Castrop-Rauxel - Wanne-Eickel Hbf	1,327	39.100.000 € (134.000.000 €) ¹⁾	
Gruppe B Wichtige Vorhaben	5	15021	S9 (Hertener Bahn): Reaktivierung Essen-Dellwig Ost - Recklinghausen Hbf	0,187	75.700.000 €	Gesamtinvestitionssumme 540.900.000 €
	6	13200	S2 / S4: Ausbau Lütgendortmund - Gelsenkirchen Hbf - Essen Hbf	0,214	261.000.000 €	
	7	13004	S9: Ausbau Essen-Dellwig Ost - Bottrop Hbf	-0,089	45.500.000 €	
	8	15008	Ausbau Herne Bf - Recklinghausen Hbf	0,466	89.500.000 €	
	9	15004	Tecklenburger Nordbahn: Reaktivierung Recke - Mettingen - Osnabrück Hbf	-0,038	23.800.000 €	
	10	15014	WLE: Reaktivierung Münster Hbf - Sendenhorst - Neubeckum	-0,400	45.400.000 €	
Gruppe C Wünschenswerte Vorhaben	11	15018	Hamm-Osterfelder Eisenbahn: Reaktivierung Hamm Hbf - Waltrop - Recklinghausen Hbf	-0,713	75.700.000 €	Gesamtinvestitionssumme 737.039.000 €
	12	15002	Reaktivierung Bocholt - Rhede	0,366	9.400.000 €	
	13	15001	WLE: Reaktivierung Neubeckum - Lippstadt	1,168	10.000.000 €	
	14	15015	Flughafenanschluss: Neubaustrecke Münster Hbf - FMO - Osnabrück Hbf	-0,656	208.239.000 €	
	15	15019	U35: Neubau Herne Strünkede - Recklinghausen	0,072	330.900.000 €	
	16	13005	Ausbau Bottrop Hbf - Oberhausen Hbf	-1,123	8.200.000 €	
	17	15010	Reaktivierung Marl Mitte - Marl Sinsen	-0,862	4.600.000 €	
	18	15003	S9: Tunnelbau Bottrop Hbf - Bottrop-Zentrum	-0,212	90.000.000 €	

¹⁾ Siehe auch Erläuterung zum Vorhaben in Anlage 2

Erläuterungen zu den Schienenvorhaben

Weiterführende Informationen zu den im Rahmen der IGVP untersuchten Einzelvorhaben finden sich in den Projektdossiers wieder, die auf der IGVP-Internetseite

www.igvp.nrw.de

Hauptmenü

- Aufgaben, Ziele**
- Vorgehen, Ergebnisse**
- Grundlagen, Daten, Fakten**
- Bewertung**
 - Schiene
 - Straße
- Fragen und Antworten**
- Links**
- Impressum, Kontakte**
- Interner Bereich - Stufe 1**
- Interner Bereich - Stufe 2**

im Hauptmenü unter dem Punkt *Bewertung - Schiene* hinterlegt sind.

Die Projektdossiersaufteilung erfolgt nach Regierungsbezirken. Die einzelnen Projektdossiers können durch einen Klick auf die Vorhaben-Nr. aufgerufen werden.

Lfd. Nr.	Vorhaben-Nr.	Bezeichnung
1	15019	Recklinghausen, Hbf Herne, Strünkede

Zu den zehnteiligen Projektdossiers gehören jeweils eine Übersichtskarte, Kurzinformationen zum Vorhaben, die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung sowie die tabellarische Darstellung der Bewertungsergebnisse bezogen auf den Nutzen-Kosten-Quotient und Wirksamkeit-Kosten-Quotient.

Prioritätsvorschlag: Platz 1

KBS 408: Münster - Coesfeld

Vorhaben-Nr.: 15012

Lagedarstellung:



Streckenbeschreibung:

Die Schienenverbindung der KBS 408 von Coesfeld nach Münster (bis Münster-Zentrum Nord) wird zur Zeit im Stundentakt von der Regionalbahn (RB) 63 / „Baumberge-Bahn“ bedient. Die eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke ist mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 80 km/h befahrbar.

Maßnahmenbeschreibung:

Um die Leistungsfähigkeit dieser Strecke zu erhöhen und die Bedienung mit einem angedachten 30-min-Takt zu ermöglichen, sind signaltechnische Baumaßnahmen und die Erneuerung des Oberbaus sowie die Einrichtung von Kreuzungsbahnhöfen (in MS-Mecklenbeck) oder deren Ausbau (Havixbeck und Coesfeld-Lutum) notwendig. Neben dem Streckenausbau ist die Schaffung von zusätzlichen Haltepunkten in MS-Mecklenbeck, MS-Roxel und Coesfeld-Schulzentrum geplant. Der ZVM rechnet in diesem Zusammenhang mit Investitionskosten von rd. 7,9 Mio. € auf dem 43 km langen Streckenabschnitt.

Bedeutung aus regionalplanerischer und Zweckverbands Sicht:

Die KBS 408 wird im Gebietsentwicklungsplan (GEP) / Teilabschnitt Münsterland als „vorwiegend für den regionalen Verkehr bedeutend“ eingestuft.

Im Entwurf des 2. Nahverkehrsplans SPNV Münsterland des ZVM ist vorgesehen, das Vorhaben der KBS 408 (neben den KBS 406 und 407) als vorrangige Ausbaumaßnahme zu verfolgen.

Ergebnis der IGVP:

Bei der Bewertung dieser Schienenstrecke hat die IGVP einen Nutzen-Kosten-Quotient (NKQ) von 5,36 ermittelt. Es handelt sich dabei landesweit um das fünfbeste Ergebnis! Vor allem die prognostizierte Fahrgastzunahme von täglich 1.000 bis 3.500 Personen und die vergleichbar niedrigen Investitionskosten führten zum relativ guten Abschneiden dieser Maßnahme. Das MBV hat trotz des guten Ergebnisses der KBS 408 die Ausbaumaßnahme im Entwurf des Bedarfsplans - vermutlich aufgrund der zusätzlich geplanten Betriebsleistungen - nicht berücksichtigt.

Priorisierungsbegründung:

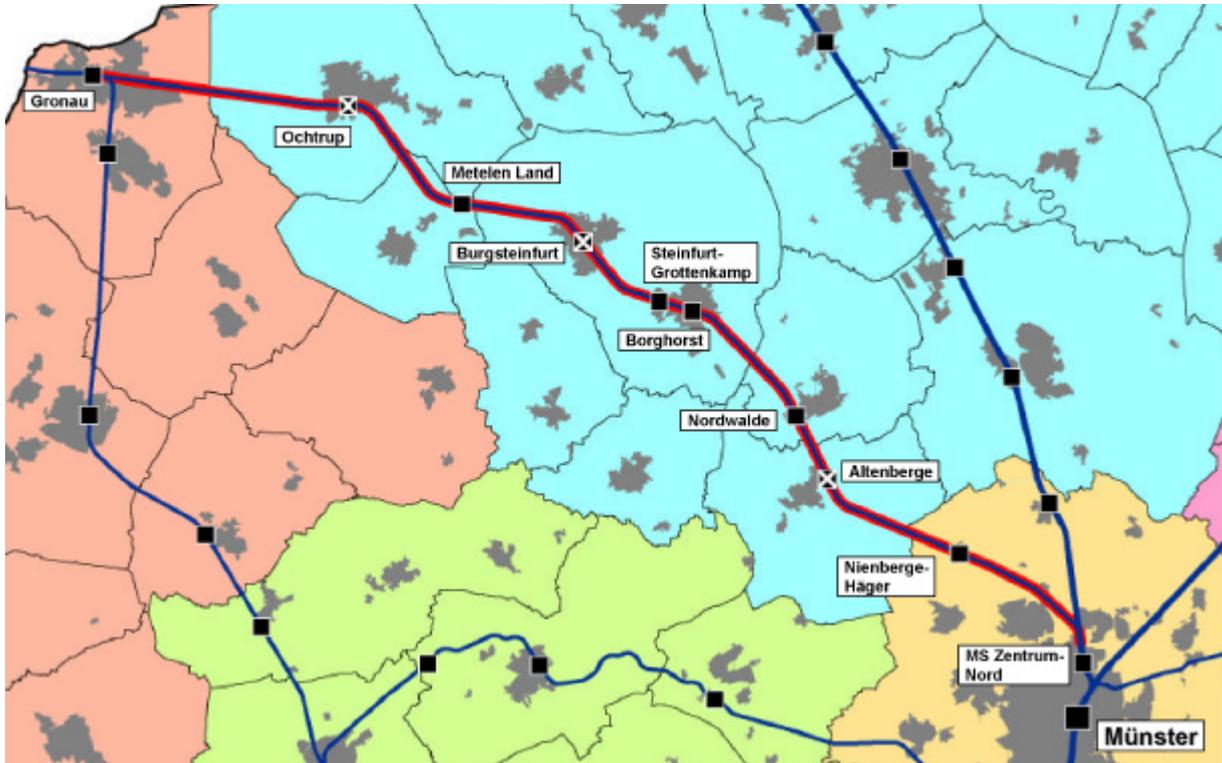
Die Bezirksregierung Münster hält eine Platzierung auf Rang 1 des regionalen Vorschlages zum ÖPNV-Bedarfsplan mit Blick auf den herausragenden NKQ für erforderlich. Das Vorhaben ist aufgrund seines geringen Finanzvolumens und seiner erheblichen Erschließungsfunktion (neue Haltepunkte Coesfeld-Schulzentrum, MS-Roxel und MS-Mecklenbeck) als regional bedeutsam einzustufen. Die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen dienen nicht ausschließlich der Aufnahme eines 30-min-Taktes, sondern sichern vielmehr den derzeitigen SPNV-Standard ab. Schon heute wird auf dieser Streckenrelation ein SPNV-Angebot gefahren, das der dortigen Schieneninfrastruktur und der damit verbundenen Netzstabilität - Voraussetzung für den Integralen Taktfahrplan NRW (ITF) - nicht vollwertig entspricht. Die Realisierung eines durchgängigen 30-min-Takt (oder alternativ nur zu den Hauptverkehrszeiten) stellt eine sinnvolle und notwendige Ergänzung dar, um das nördliche Kreisgebiet und das Mittelzentrum Coesfeld effektiver anzubinden.

Prioritätsvorschlag: Platz 2

KBS 407: Münster – Gronau

Vorhaben-Nr.: 15013

Lagedarstellung:



Streckenbeschreibung:

Die Schienenstrecke von Münster nach Gronau und im weiteren Verlauf ins niederländische Enschede hinein wird im 60-min-Takt befahren. Die hier verkehrende RB 64 / „Euregio-Bahn“ fährt auf einer nicht elektrifizierten, eingleisigen Strecke mit einer maximalen Geschwindigkeit von 90 km/h. Neben der Anbindung an das Fernverkehrsnetz in Münster sowie in Enschede an das niederländische Fernverkehrsnetz besteht in Gronau ein Anschluss an die RB 51 / „Westmünsterland-Bahn“ in Richtung Dortmund. Aufgrund bereits durchgeführter Maßnahmen (Verlängerung der KBS 407 bis Enschede / Modernisierung der Haltepunkte im Zuge der MOF) hat sich die Strecke so erfolgreich entwickelt, dass sie das größte Fahrgastaufkommen im Regionalbahnnetz im Münsterland hat.

Maßnahmenbeschreibung:

Zu den Maßnahmen, die eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der KBS 407 und die Einführung eines 30-min-Taktes ermöglichen, gehören:

- signaltechnische Maßnahmen und Erneuerung des Gleisoberbaus,
- Einrichtung eines zweigleisigen Abschnittes zwischen Altenberge und Nordwalde,
- signaltechnische Optimierung der Kreuzungsbahnhöfe Altenberge, Burgsteinfurt und Ochtrup.

Im Rahmen der Anmeldung wurde der Ausbau des rd. 56 km langen Streckenabschnitts mit 18,7 Mio. € veranschlagt.

Bedeutung aus regionalplanerischer und Zweckverbands Sicht:

Die KBS 407 wird im GEP / Münsterland als „vorwiegend für den großräumigen und überregionalen Verkehr bedeutend“ eingestuft.

Im Entwurf des 2. Nahverkehrsplans des ZVM ist vorgesehen, das Vorhaben (neben den KBS 406 und 408) als vorrangige Ausbaumaßnahme zu verfolgen.

Ergebnis der IGVP:

Im Rahmen der IGVP-Bewertung hat die Schienenstrecke einen NKQ von -0,90 erbracht. Dieses negative Ergebnis basiert, im Vergleich zur KBS 408, auf wesentlich höheren Kosten (18,7 Mio. €) und der Tatsache, dass keine zusätzlichen Erschließungsfunktionen erreicht werden.

Priorisierungsbegründung:

Trotz des negativen Bewertungsergebnisses ist eine Berücksichtigung im Bedarfsplan auf jeden Fall zu erreichen, um die bereits durchgeführten Maßnahmen der vergangenen Jahre abzusichern. Gerade die Fahrgastzuwächse der letzten Jahre und die Tatsache, dass es sich hierbei um die fahrgaststärkste Nebenstrecke sowie die Strecke mit dem zweitgrößten Pendlerpotenzial im Münsterland handelt, spricht für eine weitere Forcierung dieser Strecke. Wie auch schon bei der KBS 408 (Münster - Coesfeld) ist für eine Qualitätssicherung des gefahrenen SPNV-Angebotes die vorhandene Infrastruktur zu ertüchtigen. Zur Absicherung des derzeitigen Angebotes - vor dem Hintergrund des ITF - und einer möglichen Ausweitung des Taktes, ist dieses Vorhaben dringend erforderlich und wird somit auf Rang 2 der Gruppe A priorisiert. Auch der ZVM sieht, gem. dem 2. Nahverkehrsplanentwurf, einen vordringlichen Bedarf für einen weiteren Ausbau dieser Schienenverbindung.

Prioritätsvorschlag: Platz 3

KBS 406: Münster - Warendorf - Rheda-Wiedenbrück

Vorhaben.Nr.: 15016

Lagedarstellung:



Streckenbeschreibung:

Die Schienenverbindung von Münster über Warendorf, Rheda-Wiedenbrück und Gütersloh nach Bielefeld wird in einem 2-Std-Takt, auf dem Abschnitt Münster - Warendorf im 60-min-Takt befahren. Die RB 67 / „Der Warendorfer“ verbindet den nördlichen Teil des Kreises Warendorf mit den Oberzentren Münster und Bielefeld und bietet dort Anschluss an das Fernverkehrsnetz. Bei der eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke handelt es sich aufgrund der max. Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, um die langsamste Schienenverbindung des Münsterlandes. Die Streckentopographie ist gekennzeichnet von vielen Bahnübergängen, die diese Schienenverbindung zu einer der unfallträchtigsten Nahverkehrsstrecken Deutschlands machen. Nach Aussage des Entwurfs zum 2. Nahverkehrsplan wird auf dieser SPNV-Strecke das mögliche Pendlerpotenzial im Berufs- und Ausbildungsverkehr nur zur 8 % ausgeschöpft, wodurch auch für diesen Bereich der bislang schlechteste Wert für das Münsterland erreicht wird. (Durchschnitt zwischen 12 - 24 %).

Maßnahmenbeschreibung:

Für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der KBS 406 ist es notwendig, die jetzige Streckengeschwindigkeit von 60 km/h auf 100 km/h zu erhöhen und gleichzeitig die Verbesserung der Verkehrssicherheit herbeizuführen. Daneben soll diese Maßnahme die Einführung eines 60-min-Taktes zwischen Münster und Bielefeld, auf dem Abschnitt Münster - Beelen eines 30-min-Taktes ermöglichen. Hierzu sind folgende Ausbaumaßnahmen vorgesehen:

- Beseitigung oder technische Sicherung von Bahnübergängen,
- signaltechnische Maßnahmen und Erneuerung des Oberbaus,
- signaltechnische Optimierung der Kreuzungsbahnhöfe Telgte, Warendorf und Beelen
- Neubau des Haltepunktes Warendorf-Müssingen bei gleichzeitiger Auflassung von Raestrup-Everswinkel.

Die zuvor genannten Ausbaumaßnahmen sind für die rd. 50 km lange Schienenverbindung mit 38,5 Mio. € kalkuliert.

Bedeutung aus regionalplanerischer und Zweckverbands Sicht:

Die KBS 406 wird im GEP / Münsterland als „vorwiegend für den großräumigen und überregionalen Verkehr bedeutend“ eingestuft.

Im Entwurf des 2. Nahverkehrsplans ist vorgesehen, das Vorhaben (neben den KBS 407 und 408) als vorrangige Ausbaumaßnahme zu verfolgen.

Ergebnis der IGVP:

Auch bei der Schienenverbindung der KBS 406 ist mit einem NKQ von -1,07 kein positives Ergebnis erreicht worden. Hier werden vermutlich, analog zur KBS 407 (Münster - Gronau), die gleichen Gründe - keine zusätzliche Erschließungsfunktion bei Kosten in Höhe von 38,5 Mio. € - zum schlechten Abschneiden geführt haben.

Priorisierungsbegründung:

Aus Sicht der Bezirksregierung ist das Vorhaben in die Gruppe A auf Rang 3 zu priorisieren, um die Aufnahme in den Bedarfsplan zu erlangen. Trotz des negativen NKQ sprechen viele Gründe für einen Ausbau dieser Schienenverbindung. Wie schon angeführt, handelt es sich um eine der unfallträchtigsten Strecken im deutschen Nahverkehrsnetz. Dieser unbefriedigende Zustand kann nur durch einen technischen Ausbau der Bahnübergänge oder deren Auflassung geändert werden, die im Rahmen

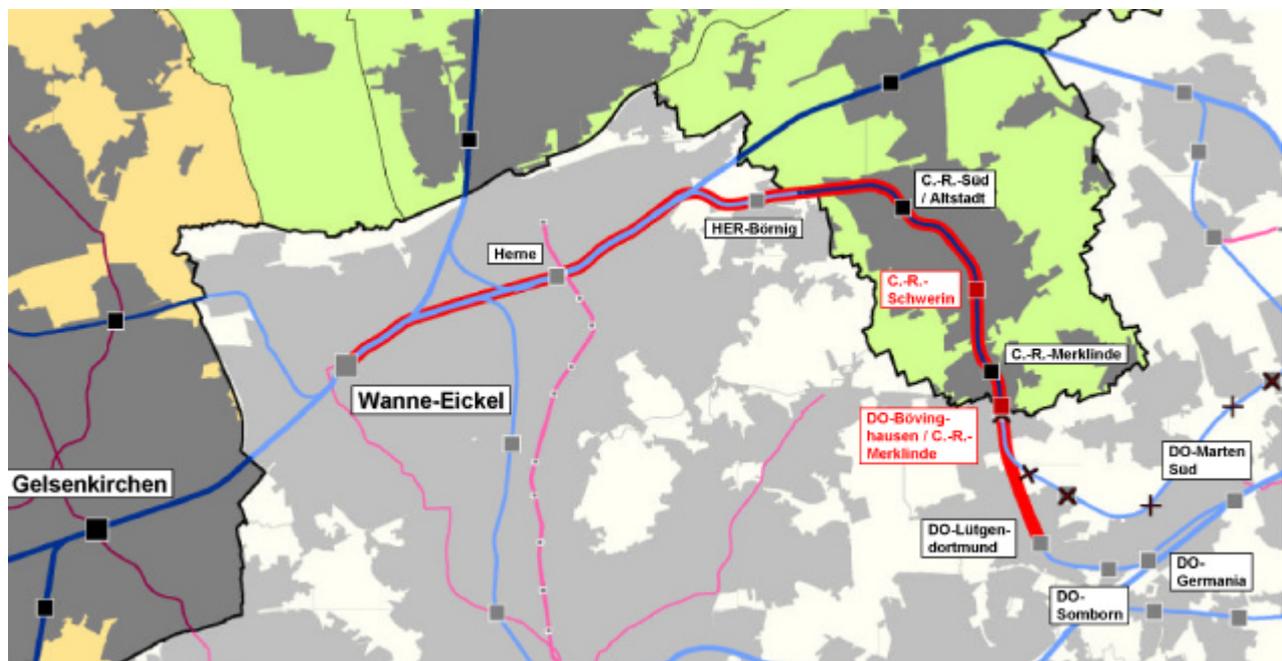
der geplanten Maßnahmen mit erfolgen kann. Neben diesem wichtigen Argument lässt die Tatsache, dass zur Zeit nur 8 % des möglichen Pendlerpotenzials abgeschöpft werden, vermuten, dass ein weiterer Ausbau - mit Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 60 auf 100 km/h und einer Takterhöhung auf einen 30-min-/60-min-Takt - wesentlich zur Attraktivität dieser Streckenverbindung beitragen könnte und sich damit ein größeres Fahrgastaufkommen erzielen lässt. Um den Nachholbedarf dieser Strecke zu unterstreichen, hat der ZVM auch die KBS 406 zu einem vordringlichen Schienenvorhaben im Entwurf des 2. Nahverkehrsplans erklärt.

Prioritätsvorschlag: Platz 4

S4: DO-Lütgendortmund - Herne - Wanne-Eickel Hbf

Vorhaben-Nr.: 11055

Lagedarstellung:



Streckenbeschreibung:

Die S-Bahnverbindung von Unna über die südliche Dortmunder-City nach DO-Lütgendortmund wird von der S4 im 20-min-Takt (Nebenverkehrszeit 30-min-Takt) befahren und von rd. 19.000 Fahrgästen täglich genutzt. Die Streckenführung verläuft zur Zeit ausschließlich auf dem Gebiet der Städte Unna und Dortmund und soll durch einen Streckenverlängerung an die - im südlichen Gebiet der Stadt Castrop-Rauxel verlaufene - „Emschertal Bahn“ anschließen. Im weiteren Verlauf soll diese im S-Bahn-Standard ausgebaut werden und in Herne ans vorhandene S-Bahn-Netz angeschlossen werden.

Auf der „Emschertal Bahn“ wird zur Zeit im 60-min-Takt eine Regionalbahn betrieben, die von Dortmund über Castrop-Rauxel Süd / Herne weiter nach Dorsten führt.

Maßnahmenbeschreibung:

Neben dem Streckenneubau (inkl. Tunnelbauwerk) zwischen DO-Lütgendortmund und DO-Bövinghausen / C-R-Merklinde soll im weiteren Verlauf bis Wanne-Eickel ein Ausbau der RB-Strecke auf

S-Bahn-Standard erfolgen. Für die Maßnahme ist ein Investitionsvolumen von 134,0 Mio. € veranschlagt. Da es sich bei dieser Maßnahme um ein bezirksübergreifendes S-Bahn-Projekt handelt, sind die Kosten anteilig auf die Regierungsbezirke Arnsberg und Münster aufzuteilen. Gemäß einer Streckenlänge von rd. 5,9 km auf dem Gebiet von Castrop-Rauxel, sind dem Regierungsbezirk Münster Investitionskosten in Höhe von 39,1 Mio. € zuzurechnen.

Das Ergebnis dieses Neu- und Ausbauvorhabens wäre eine umfangreiche Umstrukturierung des SPNV-Angebotes im nördlichen Ruhrgebiet. Die S4 soll den südlichen Raum von Castrop-Rauxel an das S-Bahnnetz zwischen Herne und DO-Lütgendortmund anschließen. Eine weitere Durchbindung von Herne nach Essen ist optional vorgesehen, wodurch sich Veränderungen im Streckenverlauf der S2 (Dortmund - Herne - Recklinghausen/Essen/Duisburg) ergeben. Bei einer Inbetriebnahme der S4-Verlängerung würde die „Emschertal Bahn“ zwischen dem Streckenabschnitt Wanne-Eickel Hbf und Dorsten im 60-min-Takt verkehren.

Darüber hinaus wurde eine weitere Verlängerung der S4, über den bisherigen betrachteten Streckenabschnitt hinaus als Gesamtprojekt, von DO-Lütgendortmund über Herne und Gelsenkirchen Hbf bis nach Essen (Vorhaben-Nr. 13200) im Rahmen der IGVP bewertet.

Bedeutung aus regionalplanerischer und Zweckverbands Sicht:

Der erweiterte Streckenverlauf der S4 wird im Gebietsentwicklungsplan (GEP) / Teilabschnitt Emscher-Lippe als „vorwiegend für den überregionalen und regionalen Verkehr bedeutend“ eingestuft. Die Umsetzung der S4 Neu-/Ausbaumaßnahme ist im textlichen Teil des GEP als Grundsatz in folgender Weise dargestellt:

„Die Verlängerung der S-Bahn-Linie 4 (S4) über Lütgendortmund hinaus nach Wanne-Eickel soll vorrangig betrieben werden. Falls dieses Vorhaben scheitern sollte, sollen zumindest die vorhandene Emschertal Bahn bis Dortmund-Bövinghausen modernisiert und für den Anschluss an das Dortmunder Schienennetz Alternativen entwickelt werden.“

Im Sachstandsbericht 2003 zum Nahverkehrsplan des VRR ist die Maßnahme als disponible im Rahmen der IGVP definiert worden.

Ergebnis der IGVP:

Die Neu- und Ausbaumaßnahme der S4 hat bei der IGVP einen NKQ von 1,33 erbracht. Dieses Ergebnis beruht vornehmlich auf der prognostizierten Fahrgastzunahme von bis zu 12.000 Personen für bestimmte Streckenabschnitte.

Die Gesamtmaßnahme S2/S4 mit der Vorhaben-Nr. 13200 ist mit einem NKQ von 0,21 bewertet, da trotz der größeren Fahrgastzuwächse die Investitionskosten mit 261,0 Mio. € doppelt so hoch veranschlagt wurden.

Priorisierungsbegründung:

Trotz der enormen Investitionskosten von rd. 134,0 Mio. € (Anteil BR Münster 39,1 Mio. €) hat diese Neu- und Ausbaumaßnahme der S4 den größten NKQ unter den Maßnahmen der Emscher-Lippe Region errungen. Durch die S4-Verlängerung bis Wanne-Eickel, evtl. bis Essen in Verbindung mit einer Neustrukturierung der S2, werden gravierende Verbesserung im S-Bahn-Netz des Ruhrgebietes erwartet. So wird unter andern im Bereich Dortmund - Herne (- Gelsenkirchen) durch die Verzahnung von S2 und S4 ein 10-min-Takt der S-Bahn realisiert.

Im Einvernehmen mit dem Zweckverband VRR hält die Bezirksregierung Münster die Platzierung dieses Vorhabens auf Rang 4 der Gruppe A für notwendig, um sie als vordringliche Maßnahme des

Emscher-Lippe Raumes darzulegen und die Aufnahme in den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan, hier den ÖPNV/SPNV-Bedarfsplan zu erreichen.

Anmerkung zu Platz 4 (in Abgrenzung zu Platz 5):

Entgegen einem internen Vorentwurf zum regionalen Vorschlag zu den bedarfsplanrelevanten Schienenvorhaben, bei dem auf Platz vier die Maßnahme 15021 „S9 (Hertener Bahn): Reaktivierung Essen-Dellwig Ost - Recklinghausen Hbf“ vorgesehen war, wurde - in Absprache mit dem Zweckverband VRR - die Rangfolge mit dem oben beschriebenen Projekt „S4: Ausbau Lütgendortmund - Castrop-Rauxel - Wanne-Eickel Hbf“ getauscht.

Aus Sicht des VRR erscheint eine Reaktivierung der Hertener Bahn als S-Bahnverbindung S9 von Essen über Bottrop nach Recklinghausen im 60-min-Takt nicht so vordringlich wie die Umsetzung der oben beschriebene S4-Maßnahme. Zudem weist die Reaktivierung der Hertener Bahn mit einem NKQ von 0,19 einen wesentlich geringeren Wert als die nun in Gruppe A viertplatzierte Maßnahme auf. Die von Seiten des VRR und der Bezirksregierung vorsorglich angedachte Kostenreduktion von 75,7 Mio. € auf 37,0 Mio. €, würde nach genauerer Überprüfung zu Einschränkungen im geplanten Fahrplanangebot führen.

Aufgrund der vorgebrachten Argumente des VRR erscheint es sinnvoll, wie im regionalen Vorschlag nun mehr vorgesehen, die Maßnahme 11055 „S4: Ausbau Lütgendortmund - Castrop-Rauxel - Wanne-Eickel Hbf“ in der Gruppe A auf Platz 4 und die Maßnahme 15021 „S9 (Hertener Bahn): Reaktivierung Essen-Dellwig Ost - Recklinghausen Hbf“ auf Platz 5, also an vorderster Stelle der Gruppe B zu priorisieren.

Priorisierungsvorschläge: Gruppe B: Platz 5 bis Gruppe C: Platz 18

Zu den dort eingereichten Maßnahmen wird verwiesen auf die Projektdossiers der eingangs erläuterten IGVP-Internetseite (www.igvp.nrw.de).

„Reihungsspezifische“ Zusatzinformationen können erforderlichenfalls in den Sitzungen von Verkehrskommission bzw. Regionalrat mündlich gegeben werden.