

01.06.2012

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

(E N T W U R F)

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 we-

sentliche 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 Fahrtmöglichkeit
- 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 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.

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.

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 Rei-

sezeit 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. 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.

4.1 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.

5. 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.

5.1 Knoten Hamm

Der Ausbau des Knotens Hamm muss weiterhin im BVWP enthalten sein. Hamm ist einer der bedeutendsten zentralen Knotenpunkte in Westfalen-Lippe mit durchge-

bundenen 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.

5.2 *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 einzubeziehen um für Münster Hbf insgesamt eine höhere Flexibilität zu erreichen.

5.3 *Knoten Minden*

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

5.4 *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.

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

6.1 *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.

6.2 *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 ungesetzt 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.

6.3 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.

6.4 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.

6.5 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.

6.6 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.

7. 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.

7.1 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.