Tabelle zur Stellungnahme des NWL zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

18.04.2016

ABS = Ausbaustrecke, NBS = Neubaustrecke, SFS = Schnellfahrstrecke, SPVF = Schienenpersonenfernverkehr SGV = Schienengüterverkehr, KV = Kombinierter Verkehr

Maßnahmen aus der Stellungnahme des NWL zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes vom 03.07.2012 (Reihenfolge beibehalten)

Benennung der Maßnahme(n)	Einstufung im Entwurf BVWP 2030, Eckdaten	Erläuterung zur Berücksichtigung im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030	Stellungnahme des NWL
ABS **Münster – Lünen**	**Nicht aufgenommen** (kompletter Ausbau) Gesamtkosten: nicht bekannt Nutzen-Kosten-Verhältnis: nicht bekannt **Potentieller Bedarf** (für Teilausbau) PB 2-049-V01 Gesamtkosten: noch zu untersuchen Nutzen-Kosten-Verhältnis: noch zu untersuchen	Der zweigleisige Ausbau der Strecke Münster – Lünen wurde vom Land als ABS (Hamburg – Bremen –) Münster – Lünen (– Dortmund) mit Priorität 1 angemeldet. Der unter Projekt-Nr. 1-137 in der Projektliste des BVWP dargestellte zweigleisige Ausbau der Gesamtstrecke für Vmax 200 km/h ist nicht in den Vordringlichen Bedarf (VB) oder den Weiteren Bedarf (WB) aufgenommen worden, mit der Begründung, dass für den Schienengüterverkehr (SGV) vorteilhaftere Alternativstrecken bestehen, der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) auf der Strecke nicht maßgeblich zunehmen wird und somit der Nutzen für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht abdecken kann. Eine optimierte und auf Begegnungsabschnitte zur Steigerung der Betriebsqualität sowie Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung fokussierte Variante wurde als Maßnahme in die neue Kategorie des sogenannten Potentiellen Bedarfs (PB) aufgenommen (Lfd. Nr. 34 ABS Münster – Lünen, Projekt-Nr. 2-049-V01). Das Projekt wird im Nachgang zum BVWP bewertet und kann bei ausreichend positivem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) in den VB aufsteigen.	Der NWL hält einen möglichst umfassenden Ausbau der Strecke für unverzichtbar. Die Einbindung Münsters in das RRX-System über Lünen soll – wie in der Realisierungsstudie des Bundes vorgesehen – ermöglicht werden. Alternativ zur Linienführung des RRX 1 soll auch die Möglichkeit, andere RRX Linie (z.B. RRX 3) nach Münster zu führen, untersucht und bewertet werden. Hierbei sollen auch Teillösungen (Ausbau von Teilstrecken und/oder zunächst Verzicht des Ausbaus des Ostkopfes in Do Hbf) untersucht werden.
ABS/NBS Seelze – Wunstorf – Minden	**Vordringlicher Bedarf** VB 2-016-V01 Abgewandelter Ausbau bzw. Neubau	Die ABS Seelze – Wunstorf – Minden wurde vom Land mit Priorität 2 angemeldet. Der mit der ABS verfolgte Lückenschluss Minden – Wunstorf zur Herstellung einer durchgängigen Viergleisigkeit Hamm – Hannover wurde in anderer Form mit einem Neubauabschnitt zwischen Echtorf und Porta Westfalica (mit Tunnel	Eine ebenfalls hohe Bedeutung für den NWL hat der Lückenschluss zwischen Minden und Wunstorf zur Herstellung einer durchgängigen Viergleisigkeit zwischen Hamm und Hannover. Der NWL begrüßt daher grundsätzlich die

	Gesamtkosten: 1,9 Mrd. € Nutzen-Kosten-Verhältnis: 2,0	Wesergebirge) unter Auslassen von Minden im Vordringlichen Bedarf berücksichtigt (Lfd. Nr. 13 ABS/NBS Hannover – Bielefeld, Projekt-Nr. 2-016-V01). Die Maßnahme mit 1,9 Mrd. € und einem NKV von 2,0 beinhaltet u. a. im Bereich des NWL eine 2-gleisige Neubaustrecke Echtorf – Porta Westfalica (mit Tunnel Wesergebirge) und eine Ertüchtigung von zwei der vier vorhandenen Gleise Porta Westfalica – Bad Oeynhausen – Löhne (Westf.) auf Vmax 180 km/h (Engpassbeseitigung für Güter- und Personenverkehr sowie Fahrzeitgewinn von 8 Minuten, die zu Knotenanschlüssen in Bi und Hannover führen).	Aufnahme der zu dieser Engpassbeseitigung dringend erforderlichen Maßnahme ABS/NBS Seelze – Wunstorf - Minden in die Kategorie „Neuvorhaben, vordringlicher Bedarf“. Der NWL begrüßt eine Engpassbeseitigung soweit sichergestellt ist, dass Minden keine Benachteiligung im Regionalverkehr erfährt und eine IC-Anbindung weiterhin für das Mittelzentrum vom Fernverkehr angeboten wird. Den Interessen der Region ist bei den Ausbauplänen Rechnung zu tragen. Aufgrund dessen, dass der Fahrplan in ganz NRW wesentlich von den Einschränkungen im Bereich Minden-Hannover beeinflusst wird, fordert der NWL die Engpassbeseitigung entsprechend auch als VB-E einzuordnen.
ABS Köln – Düsseldorf – Duisburg – Dortmund, Rhein-Ruhr-Express (RRX)	**Vordringlicher Bedarf** VB 2-020-V01 Abgewandelter Ausbau, abgewandeltes Betriebskonzept Gesamtkosten: 1,8 Mrd. € Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,8 **Potenzieller Bedarf** (für einzelne herausgelöste Maßnahmen) PB 2-020-V02	Der Rhein-Ruhr-Express im Zielzustand wurde vom Land als ABS Köln – Düsseldorf – Duisburg – Dortmund, Rhein-Ruhr-Express (RRX) mit Priorität 1 angemeldet. Das für NRW wichtige Infrastrukturprojekt RRX ist in den Planfall für den BVWP in einem angepassten Konzept in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden (Lfd. Nr. 17 Rhein-Ruhr- Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster, Projekt-Nr. 2-020-V01). Entgegen dem Zielkonzept ist der RRX ohne den zweigleisigen Ausbau Münster – Lünen und ohne einen Ausbau mit einem 5. u. 6. Gleis zwischen Düsseldorf-Kalkum und Duisburg sowie Haltepunkte in Köln-Mülheim und Düsseldorf-Benrath bewertet worden und erreicht bei 1,8 Mrd. € Investitionskosten einen NKV von 1,8.	Die grundsätzliche Einstufung der Maßnahme im Vordringlichen Bedarf Engpassbeseitigung wird ausdrücklich begrüßt. Ob auf das eigentliche Kernstück des RRX, den vollständigen sechsgleisigen Ausbau der Strecke zwischen Duisburg und Düsseldorf, tatsächlich verzichtet werden kann, wird aus Sicht des NWL angezweifelt. Die angenommen Fernverkehrszahlen (insb. mit der Reduktion des Taktes der Linie 10 nach Düsseldorf) scheint unrealistisch. Schon durch ein Beibehalten des heutigen Fernverkehrsangebots würde das im Planfall unterstellte Angebot bei weitem überschritten.

	Gesamtkosten: noch zu untersuchen Nutzen-Kosten-Verhältnis: noch zu untersuchen	Auch das berücksichtigte Angebotskonzept ist abgewandelt worden. Aufgrund fehlender Kapazitäten im Abschnitt Duisburg – Düsseldorf (s.o.) ist entgegen dem RE-Konzept NRW 2010 die RE 2 von Münster nach Düsseldorf, jetzt als RRX 7, wieder von Duisburg aus nach Mönchengladbach geführt worden. Der RRX 1 wird aufgrund des nicht berücksichtigten Ausbaus Münster – Lünen nicht nach Münster geführt und verbleibt in Dortmund. Auch weitere Linienführungen weichen z.T. stark von dem NRW-RRX-Konzept ab (v.a. Weiterführung von Linien über den Kernkorridor hinaus). Die Abweichungen widersprechen sämtlichen NRW-Planungen und dem RRX-Grundlagenvertrag. Die herausgelöste Erhöhung der Kapazität im Abschnitt Duisburg – Düsseldorf durch einen Ausbau mit einem 5. u. 6. Gleis zwischen Düsseldorf-Kalkum und Duisburg sowie zusätzlichen Haltepunkten in Köln-Mülheim und Düsseldorf-Benrath ist als Variante mit weiterem Ausbau im Potentiellen Bedarf unter der Lfd. Nr. 5 (Projekt-Nr. 2-020-V02) enthalten. Positiv bewertete Maßnahmenteile von Projekt-Nr. 2-020-V02 können Projekt-Nr. 2-020-V01 ergänzen.	Ein Verzicht auf die direkte Verbindung zwischen Düsseldorf und Münster über Recklinghausen im Regionalverkehr ist nicht denkbar. Diese heute bestehende Verbindung muss in jedem Fall beibehalten werden.
ABS Hagen – Gießen **ABS Siegen – Köln**	**Vordringlicher Bedarf** VB 2-004-V03 Als Teil des Korridors Mittelrhein Zielnetz 1 Gesamtkosten: 4,4 Mrd. € Nutzen-Kosten-Verhältnis: 2,2	Die ABS Hagen – Gießen und die ABS Siegen – Köln wurden vom Land mit Priorität 2 angemeldet um die Rheinstrecken und den Knoten Köln zu entlasten. Kern der Maßnahmen ist die Erweiterung der Tunnelprofile. Der Ausbau Hagen – Siegen – Gießen ist mit der Herstellung von KV-Profil P/C 400 Hagen – Siegen Ost Gbf, und einer Blockverdichtung Kreuztal – Siegen im Zielnetz I für den Korridor Mittelrhein im Vordringlichen Bedarf enthalten (Lfd. Nr. 4, Korridor Mittelrhein: Zielnetz I, Projekt-Nr. 2-004-V03). Der Ausbau Köln – Siegen ist mit durchgehenden 2. Gleisen Blankenberg – Merten und Schladern – Rosbach und der Herstellung von KV-Profil P/C 400 Au – Siegen – Siegen Ost Gbf und Siegen – Siegen-Weidenau im Zielnetz I für den Korridor Mittelrhein im Vordringlichen Bedarf enthalten (Lfd. Nr. 4, Korridor Mittelrhein: Zielnetz I, Projekt-Nr. 2-004-V03).	Die Einstufung des Korridors Mittelrhein Zielnetz 1 in den Vordringlichen Bedarf wird begrüßt. Es ist aus Sicht des NWL zu berücksichtigen, dass die Herstellung der Zweigleisigkeit auch auf der Siegstrecke zwischen dem Bahnhof Siegen und Siegen Ost Gbf. in das Ausbauprojekt (Ausbau des eingleisigen Giersbergtunnels) aufgenommen wird, ausreichende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden, die Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen eingeplant wird, die Nutzung von vorhandenen Verlademöglichkeiten für die heimische Wirtschaft ermöglicht wird und eine verbesserte Anbindung an das Fern- bzw. Hochgeschwindigkeitsnetz realisiert wird.

		Für den Tunnel Siegen – Siegen Ost Gbf ist dabei jedoch kein zweigleisiger Ausbau vorgesehen. Als Variante für die ABS Hagen - Siegen - Gießen ist unter der Projekt-Nr. 1-067 der Ausbau/Neubau in der Variante mit Tunnelprofilerweiterung, Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, Ermöglichung von Gleiswechselbetrieb und einem 1-gleisigen NBS Tunnel Lennestadt-Altenhundem – Welschen Ennest aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit nicht in den BVWP aufgenommen worden.	
ABS Dortmund – Paderborn – Kassel	**Nicht aufgenommen** Gesamtkosten: nicht bekannt Nutzen-Kosten-Verhältnis: nicht bekannt	Die Mitte-Deutschland-Verbindung mit Beschleunigung durch Bahnübergangsbeseitigung und Begradigung der Trasse im sogenannten Benhauser Bogen wurde vom Land mit Priorität 3 angemeldet. Unter der Projekt-Nr. 1-057 ist die ABS Dortmund - Hamm - Paderborn - Altenbeken - Kassel (Variante Benhauser Bogen) mit Beseitigung von Bahnübergängen Dortmund – Soest und Lippstadt – Paderborn und einer Begradigung des Benhauser Bogens zwischen Paderborn und Altenbeken durch Neutrassierung in der Grobbewertung ausgeschieden, da auf der geplanten Strecke weder der Bedarf einer Kapazitätserhöhung besteht, noch die Reisezeitverkürzung im SPFV, auf Grundlage der niedrigen Passagierzahlen, die hohen Investitionskosten rechtfertigen würde. Eine erweiterte Variante mit einem 1-gleisigen Tunnel südlich von Hofgeismar für SPFV und SGV, evtl. einer neue Röhre für den Rehbergtunnel und einem Ausbau Paderborn – Hamm für Vmax 200 km/h ist unter der Projekt-Nr. 1-056 ebenfalls wegen fehlender Wirtschaftlichkeit in der Grobbewertung ausgeschieden. In diesem Korridor ist zudem unter der Projekt-Nr. 1-055 die ABS Dortmund – Hamm – Paderborn – Altenbeken – Kassel mit einem 4-gleisigen Ausbau Dortmund - Hamm (separate S-Bahn-Gleise) in der Grobbewertung ausgeschieden, mit der Begründung, dass für den SPFV und SGV kein Bedarf	Die Anmeldung zum Ausbau der Strecke wird aufrechterhalten. Das MBWSV sieht eine Aufrechterhaltung des Fernverkehrsangebots in der Relation als weiterhin notwendig an. Der NWL fordert daher, diese Maßnahmen ggf. auch in Varianten weiterhin zu bewerten.

		an zusätzlichen Kapazitäten auf der Strecke besteht und es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt.	
ABS Rotenburg – Minden	**Vordringlicher Bedarf** VB 2-003-V02 Als Teil des Konzeptes ALPHA-E Gesamtkosten: 4,4 Mrd. € Nutzen-Kosten-Verhältnis: 2,2	Die ABS Rotenburg – Minden wurde vom Land mit Priorität 3 angemeldet. Unter der Projekt-Nr. 1-170 ist der Ausbau Rotenburg – Minden in der Grobbewertung ausgeschieden, da kein bzw. nur eingeschränkter Nutzen für den SGV generiert werden kann und auch der SPFV nicht durch die Maßnahme profitiert. Maßnahmen im Raum Hamburg/Bremerhaven – Hannover werden in der sogenannten „Alpha-E"-Lösung betrachtet. Diese wurde unter der Projekt-Nr. VB 2-003-V02 in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Darin enthalten sind Ausbaumaßnahmen auf Basis der vom "Dialogforum Schiene Nord" gewählten erweiterten Alternative "Alpha E". In diesem Maßnahmenpaket ist auch der Bau von Kreuzungsbahnhöfen entlang der Strecke Nienburg – Minden vorgesehen.	Der NWL begrüßt die vorgeschlagene Lösung und die daraus resultierende Einstufung im Vordringlichen Bedarf.
ABS und Elektrifizierung Hagen – Brilon-Wald – Warburg	**nicht aufgenommen**	Der Ausbau und die vollständige Elektrifizierung Hagen – Brilon-Wald - Warburg wurde vom Land mit Priorität 3 angemeldet. Unter der Projekt-Nr. 1-006 ist die ABS (Hagen –) Schwerte – Brilon Wald – Warburg mit einem 2-gleisigen Ausbau Brilon Wald – Warburg und Elektrifizierung Schwerte – Brilon Wald – Warburg in der Grobbewertung ausgeschieden mit der Begründung, dass aufgrund der für den SGV und SPFV besser geeigneten Alternativstrecke Hamm – Lippstadt – Paderborn – Altenbeken die geplante Ausbaustrecke durch überregionalen Verkehr nicht genutzt werden wird. Zudem wird angemerkt, dass erschwerend Tunnelrückbauten zur Eingleisigkeit auf der Strecke geplant sind.	In der Bewertung wurden die Tunnelabschnitte als eingleisig angenommen. Nach Einigung des NWL mit DB Netze wird die Zweigleisigkeit in den Tunneln jedoch beibehalten. Die Anmeldung zum Ausbau der Strecke wird aufrechterhalten.
	nicht aufgenommen	Die Projekte zur Elektrifizierung der Strecken Wesel – Bocholt, Münster – Enschede, Bielefeld – Lage – Lemgo-	

Elektrifizierung Wesel – Bocholt	**nicht aufgenommen**	Lüttfeld, Dortmund – Schwerte – Iserlohn, Lüdenscheid – Köln sind vom Land nicht für den BVWP gemeldet worden. Unter der Projekt-Nr. 1-035 ist die ABS Bielefeld - Lage (Lippe) – Lemgo mit einer Elektrifizierung der Strecke in der Grobbewertung ausgeschieden, da weder SPFV noch SGV auf der geplanten Strecke verkehrt und es sich um eine SPNV-Maßnahme handelt. Bei den anderen Strecken handelt es sich ebenfalls um SPNV-Maßnahmen Diese wurden nicht untersucht.	
Elektrifizierung Münster – Enschede	**nicht aufgenommen**		
Elektrifizierung Dortmund – Schwerte – Iserlohn	**nicht aufgenommen**		
Elektrifizierung Lüdenscheid – Köln	**nicht aufgenommen**		
Knoten Hamm	**Potenzieller Bedarf** PB K-999-V99 Gesamtkosten: noch zu untersuchen Nutzen-Kosten-Verhältnis: noch zu untersuchen	Die Knoten Hamm, Münster, Minden und Dortmund sind vom Land als Knotenmaßnahmen für den BVWP angemeldet worden. Unter den Projekt-Nr. 1-263 Knoten Hamm, 1-278 Knoten Minden und 1-282 Knoten Münster werden die Projektvorschläge unter der Projekt-Nr. PB K-999-V99 im potenziellen Bedarf untersucht. Der Knoten Dortmund Hbf ist in der Maßnahmenbeschreibung zum Projekt RRX benannt. Welche Maßnahmen dieses umfasst, ist nicht ersichtlich.	Für die Knoten Hamm, Münster, Minden und Dortmund sind die Anforderungen für eine weitere Untersuchung in PB K-999-V99 zu präzisieren und zu aktualisieren
Knoten Münster			
Knoten Minden			
Knoten Dortmund			

Maßnahmen, die nicht in der Stellungnahme des NWL vom 03.07.2012 enthalten waren

Benennung der Maßnahme(n)	Einstufung im Entwurf BVWP 2030, Eckdaten	Anmerkungen zur Berücksichtigung im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030	Stellungnahme des NWL
ABS (Amsterdam – Hengelo –) Bad Bentheim – Osnabrück – Hannover – Berlin	**Potenzieller Bedarf** PB 2-021-V01 Gesamtkosten: noch zu untersuchen Nutzen-Kosten-Verhältnis: noch zu untersuchen	Die ABS (Amsterdam – Hengelo –) Bad Bentheim – Osnabrück – Hannover – Berlin wurde vom Land mit Priorität 3 unter Ziffer 14 angemeldet. Der Regionalrat Münster hat dieses Projekt 2012 beim Land NRW eingebracht, auch vor dem Hintergrund dieser Strecke als Bestandteil des europäischen-Kernnetzes für den Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr (TEN-T = Trans-European Network - Transport). Schon heute bestehen Engpässe in den Zeitfenstern der Fahrpläne (RB 61, RE 60/70). Verstärkte Engpässe sind angesichts steigender Güterverkehrsströme in der West-Ost-Relation zu befürchten. Die ABS Grenze D/NL – Bad Bentheim – Löhne ist in den Potentiellen Bedarf des BVWP 2030 aufgenommen worden. Die Projektdefinition ist noch nicht abgeschlossen. Die Maßnahme umfasst vrsl. den Ausbau für Vmax 200 km/h.	Die Anmeldung zum Ausbau der Strecke wird aufrechterhalten. Eine Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs wird wegen der Lage im TEN-T-Korridor North Sea – Baltic als notwendig angesehen.
ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg	**nicht aufgenommen**	Die ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg wurde vom Land mit Priorität 3 angemeldet. Die ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (2. Baustufe), im NWL-Bereich mit 2-gleisigem Ausbau und Elektrifizierung Löhne – Elze (Projekt-Nr. 1-108) wurde unter der Projekt-Nr. KB 2-006-V02 geprüft und aufgrund des zu niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 0,5 nicht in den BVWP aufgenommen.	Die vorgenommene Einstufung wird akzeptiert.
Anbindung Flughafen Münster-Osnabrück	**nicht aufgenommen**	Unter der Projekt-Nr. 1-220 ist die Anbindung des Flughafens Münster-Osnabrück in der Grobbewertung ausgeschieden, da durch den Flughafen Münster-Osnabrück keine Relevanz für den SGV besteht, aufgrund der Flugziele von dort keine Nachfrage nach SPFV zu erwarten ist und es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt.	

Weitere Projekte mit Bezug zum NWL	**nicht aufgenommen**	Folgende Maßnahmen mit Bezug zum NWL sind in der Grobbewertung für den BVWP 2030 ausgeschieden: Die ABS (Bremen –) Delmenhorst – Vechta – Hesepe – Osnabrück (Projekt-Nr. 1-002) mit Elektrifizierung der Strecke wurde nicht aufgenommen, da es sich um eine SPNV-Maßnahme handelt. Die ABS Gronau - Grenze D/NL (- Enschede) mit Ertüchtigung für grenzüberschreitenden Verkehr (Projekt-Nr. 1-064) wurde nicht aufgenommen, da kein Nutzen für den überregionalen Verkehr entstehen würde und es sich um eine SPNV-Maßnahme handelt. Die ABS Münster (Westf) – Rheda-Wiedenbrück (Projekt-Nr. 1-138) wurde nicht aufgenommen, da die Strecke auch weiterhin nicht von überregionalem Verkehr genutzt werden wird und es sich um eine SPNV-Maßnahme handelt. Die ABS Oldenburg – Osnabrück in unterschiedlichen Varianten (Projekt-Nr. 1-156 und 1-158) mit einem 2-gleisigen Ausbau in Teilabschnitten (u.a. Achmer – Osnabrück-Eversburg) und Elektrifizierung wurde aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit nicht aufgenommen. Weitere Projektvorschläge werden künftig im Potentiellen Bedarf unter der lfd. Nr. 41 „Deutschland-Takt“ (Projekt-Nr. M-001-V01) bzw. der lfd. Nr. 42 „Weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen“ (Projekt-Nr. M-999-V99) weiter untersucht, u.a.: ABS Hamburg – Ruhrgebiet (1-079), Ausbauprojekt Bielefeld – Hamburg (1-230), Ausbauprojekt Köln – Bielefeld (1-231), SFS Dortmund - Münster/Bielefeld – Hannover (1-360), SFS Köln/Düsseldorf - Dortmund - Münster/Bielefeld – Hannover (1-366), ABS Hamm – Münster (1-430).	