



Bezirksregierung Münster Bezirksplanungsbehörde

Geschäftsstelle des Regionalrates

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

Tischvorlage

Aktuelle Informationen zum Stand der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030

- Anlagen: 1. Schreiben des MBWSV an den Vorsitzenden des Regionalrates, Herrn Engelbert Rauen, vom 14.06.2016
2. Stellungnahme des MBWSV an das BMVI vom 02.05.2016

Berichterstatter: Abteilungsdirektor Bernd König

Bearbeiter: Regierungsdirektor Peter Beidenhauser
Tel.: 0251 / 411 – 1430

Regierungsbauamtsrat Frank Langenhorst
Tel.: 0251 / 411 – 2352

Diese Vorlage ist Beratungsgrundlage zu

TOP 8 der Sitzung des Regionalrates am 20.06.2016

Beschlussvorschlag:

für den Regionalrat:

Zustimmung

Kenntnisnahme

Sachdarstellung

Mit Schreiben vom 14.06.2016 (Anlage 1) hat das MBWSV den Vorsitzenden des Regionalrates, Herrn Engelbert Rauen, die Stellungnahme des Landes vom 02.05.2016 (Anlage 2) an den Bund zum 1. Referentenentwurf des BVWP 2030 übermittelt.

Die regionalen Vorschläge des Regionalrates Münster vom 06.04.2016 zu den Teilbereichen Straße, Schiene und Wasserstraße (Sitzungsvorlagen 17 bis 19/2016) sind hier weitgehend berücksichtigt worden.

Teilbereich Straße

Die Höherstufungsvorschläge zur

- A 43 "Münster - Nottuln" in den VB und der
- B 54 in den Abschnitten "Nordwalde - Borghorst" und der "Anschlussstelle Gronau/Ochtrup - Gronau" in den WB mit Planungsrecht

sind weiter geleitet worden.

Die Einstufungsvorschläge die wichtigen ortsentlastenden Neubaumaßnahmen

- B 67 Netzschluss zur A 3
- B 70 OU Heek
- B 235 Süd- und Nordostumgehung Lüdinghausen
- B 476 OU Sassenberg

in den WB aufzunehmen, sind nicht weiter geleitet worden (s. Sitzungsvorlage 8/2014 Begründung des MBWSV).

Teilbereich Schiene

Das MBWSV setzt sich für den für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Münster - Lünen ein. Ein möglichst umfassender Ausbau der Strecke wird für unverzichtbar gehalten. Es soll eine Einbindung Münsters in das RRRX-System über Lünen ermöglicht werden.

Teilbereich Wasserstraße

Es gab keine Vorschläge über den 1. Referentenentwurf hinaus.

Die Bezirksregierung Münster wird über die weitere Entwicklung fortlaufend informieren.

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

14. Juni 2016

Seite 1 von 2

Vorsitzenden des Regionalrates
Herrn Engelbert Rauen
Bezirksregierung Münster
48128 Münster

Aktenzeichen

(bei Antwort bitte angeben)

III A 1- 31-19/8 (2015)

Herr Rox

Telefon 0211 3843-3211

Fax 0211 3843-9131

heribert.rox@mbwsv.nrw.de

Bundesverkehrswegeplan 2030

Sehr geehrter Herr Rauen,

haben Sie vielen Dank für die Stellungnahme des Regionalrates zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030.

Mit dem BVWP 2030 hat der Bund eine neue Schwerpunktsetzung vollzogen. Das bekannte hohe Sanierungsbedürfnis der Bestandsstrecken einschließlich der Brückenproblematik hat der Bund zum Anlass genommen, den Erhaltungsbereich finanziell massiv zu stärken. Gleichwohl sind auch ausreichende Mittel vorhanden, das Bestandsnetz in NRW bedarfsgerecht auszubauen und zu vervollständigen.

Im Ergebnis eröffnet der Entwurf für den anstehenden Bundesverkehrswegeplan 2030 dem Land Nordrhein-Westfalen gute Perspektiven für mehr Mobilität. Er wird Grundlage sein für das größte Anti-Stau-Programm, das unser Land je erlebt hat. Auf Nordrhein-Westfalen entfallen fast 40 Prozent aller Sofortmaßnahmen zur Staubeseitigung, die bundesweit finanziert werden. Vor allem im Straßenbaubereich hat der Bund praktisch alle Stautellen und Engpässe, die NRW gemeldet hatte, aufgenommen. Dennoch bleiben Wünsche an den Bund offen.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-9110
poststelle@mbwsv.nrw.de
www.mbwsv.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Straßenbahnlinien 706, 708,
709 bis Haltestelle
Landtag/Kniebrücke


Auch die Regionalräte und der Regionalverband Ruhr hatten in ihrer Stellungnahme Wünsche für eine Höherstufung zahlreicher Projekte geäußert. Diese habe ich mit meiner Stellungnahme an den Bund mit der Bitte um Prüfung weitergeleitet. Die Stellungnahme an den Bund liegt diesem Schreiben zu Ihrer Information an.

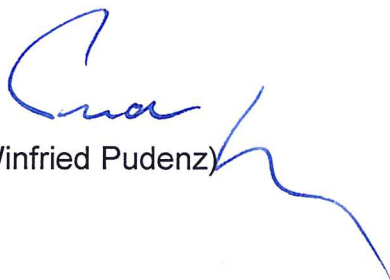
Die Stellungnahmen für die Bereiche der Bundeswasserstraßen und Bundesschienenwege liegen diesem Schreiben ebenfalls bei. Im Schienenbereich beschränkt sich die Stellungnahme auf die vom Land aufgrund der Güter- oder Fernverkehrsrelevanz gemeldeten Strecken.

Es bleibt nun abzuwarten, inwieweit der Bund im Rahmen des weiteren Prozesses Änderungen in der Einstufung von Projekten vornehmen wird. Es allerdings auch schon heute erkennbar, dass es eine große Herausforderung sein wird, die große Zahl an Maßnahmen umzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


(Karin Paulsmeyer)


(Winfried Pudenz)

Anlage

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstr. 44
Referat G 12
Stichwort „BVWP 2030“
10115 Berlin

2. Mai 2016

Seite 1 von 4

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
III A 1 - 31-19-8_2015

Dr. Markus Mühl
Telefon 0211 3843-3206
Fax 0211 3843-93-3206
Markus.Muehl@mbwsv.nrw.de

Bundesverkehrswegeplan 2030 Teil Straße

Stellungnahme zum Entwurf März 2016

Ihr Schreiben vom 16.3.2016, Az. G 13/3213.3/5

Anlage: Liste von vor Ort geforderten Vorhaben

Sehr geehrter Herr Dr. Steinle,

ich begrüße, dass im BVWP-Entwurf viele wichtige Vorhaben ausgewiesen sind, deren Umsetzung dazu beitragen wird, die Stausituation in NRW nachhaltig zu entspannen.

Die im VB-E ausgewiesenen Vorhaben decken sich weitgehend mit den Projekten, die von meiner Fachabteilung und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW als vorrangig zu beseitigende Staustellen identifiziert worden sind. Bei verschiedenen nicht im VB sondern WB* ausgewiesenen Streckenabschnitten werden wir vom Planungsrecht Gebrauch machen, um anstehende Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs abzurunden (so. z.B. beim Ausbau des AK Dortmund Unna für den Bereich der A 44 bis Unna-Ost) oder um bei anstehenden Bauwerkserneuerungen direkt dem festgestellten Bedarf zu entsprechen (z.B. bei der A 565 im Bereich der Stadt Bonn).

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-9110
poststelle@mbwsv.nrw.de
www.mbwsv.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Straßenbahnlinien 706, 708,
709 bis Haltestelle
Landtag/Kniebrücke

Unsere Fachabteilungen haben sich am 15. April über anstehende fachliche Fragen ausgetauscht und dabei für viele vor Ort kritisch gesehene nachrangig eingestufte Vorhaben gemeinsam festgelegt, dass diese Vorhaben noch einmal betrachtet werden. Insofern begrüße ich, dass diese Projekte noch einmal überprüft werden. Allerdings möchte ich darauf hinweisen, dass mit diesem Vorgehen nicht alle gewünschten Vorhaben erfasst sind. Insbesondere zum Straßenzug B 508/B 62 und auch zu den Vorhaben A 40 in Duisburg, Essen und Dortmund haben mich in den letzten Wochen noch sehr viele Schreiben erreicht, in denen nachdrücklich eine höhere Dringlichkeit gefordert wird.

Für den 11. Mai sind Gespräche vereinbart, in denen weitere mögliche Verbesserungen an einzelnen Projekten besprochen werden und noch einmal mögliche Abweichungen bei den Planungsständen, Längen und Kosten der Projekte abgeglichen werden.

Lassen Sie mich allerdings noch auf einen methodischen Ansatz des BVWP hinweisen, der aus Sicht eines Flächenlandes mit dicht bebauten urbanen Gebieten nicht hinnehmbar ist. So ist es bei dem gewachsenen dichten Autobahnnetz, das zwangsläufig nah an den Siedlungen der Großstädte vorbeiführt, nicht nachvollziehbar, dass für diese Fernstraßen der städtebauliche Nutzen des Ausbaus (wie z.B. bei den Tunnel- und Einhausungslösungen im Zuge der A 40 in Essen und in Dortmund) nicht Bestandteil der Bewertung ist. Diese Straßen erfüllen hier auch Umgehungsfunktionen und sollten in diesem Sinne genauso behandelt werden wie Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen.

Zu einzelnen projektspezifischen Aussagen:

1. Ich bitte um Höherstufung der A 52 AK MG bis zum AK Neersen und der A 553 Rheinquerung Godorf.

- A 52 AK Mönchengladbach - AK Neersen. Die A 52 ist eine hoch staubelastete Strecke, die nach unseren Erkenntnissen erheblich höhere Belastungen hat als von den Gutachtern des Bundes angenommen. Hier haben sich unsere Fachabteilungen auf neue Zuschnitte der Teilprojekte zur Bewertung im Zuge der A 52 und A 61 geeinigt.
 - A 553 AK Köln-Godorf - AD Köln-Lind. Dieses Projekt ist dringend erforderlich zur Unterstützung der Wachstumsregion Köln-Bonn. Das hohe Nutzen/Kosten-Verhältnis belegt eindeutig die Notwendigkeit einer weiteren Rheinquerung in der Region. Darüber hinaus ist es auch notwendig, eine weitere Rheinquerung vorzuhalten, wenn in absehbarer Zeit der Ersatz der Rheinbrücke Rodenkirchen im Zuge der A 4 ansteht.
2. Es ist nachvollziehbar, dass sich ein Radschnellwegprojekt nicht ohne Weiteres in die Bewertungssystematik von Schienen- und Bundesfernstraßeninfrastruktur einfügen lässt. Aber ich bitte, den RS 1 als „Sonderprojekt“ in den Bundesverkehrswegeplan zu integrieren, bzw. als innovatives Infrastrukturprojekt besonders herauszustellen. Die Ergebnisse der vom BMVI geförderten Machbarkeitsstudie, die auch eine Nutzen-Kosten-Analyse mit dem hohen N/K-Faktor 4,8 enthält, machen die Entlastungswirkung für die auf über 100 Kilometer parallel verlaufenden Bundesfernstraßen deutlich. Zusätzlich weise ich darauf hin, dass dieser Radweg auch entsprechend der Funktion einer Bundesfernstraße die Oberzentren des Ruhrgebiets von Hamm bis Duisburg verbindet. Im Übrigen verweise ich auf den Schriftverkehr unserer Häuser unter Ihrem Aktenzeichen UI 31-3134.3/1 VB 1204.

3. In den Regionen sind von den Regionalräten und dem Regionalverband Ruhr für weitere Vorhaben Höherstufungen gefordert worden. Diese sind in der Anlage zu Ihrer Prüfung dargestellt.
4. Für zwei Projekte hat der Regionalrat bei der Bezirksregierung Detmold keinen Bedarf mehr gesehen. Dies sind die Vorhaben B 61 Bad Oeynhausen Vorm Berg und B 66 Bielefeld.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Winfried Pudenz

BVWP 2030 NRW, Teil Straße (Entwurf März 2016)**Einstufungsvorschläge der Regionalräte bzw. des
RVR**

Stand: 02.05.2016

Projektbezeichnung	BVWP 2030 16.03.2016	Abweichender Einstufungsvorschlag der RR bzw des RVR
A 4 AS Moitzfeld - AS Untereschbach	WB	WB*
A 40 AK Moers (A 57) (o) - AS Duisburg/Homberg (m)	KB	WB*
A 40 AS Duisburg/Homberg - AK Duisburg (A 59)	KB	VB
A 40 AK Duisburg (A 59) (m) - AK Kaiserberg (A 3) (o)	KB	WB*
A 40 AS Essen/Frohnhausen (m) - AD Essen/Ost (A 52) (o)	KB	WB*
A 40 AS Dortmund (L 660) (m) - AS Dortmund-Mitte (L 672) (m)	WB	VB
A 40 AS Dortmund-Mitte (L 672) (o) - AS Dortmund-Ost (B 236) (m)	WB	VB
A 43 AS Nottuln - AK Münster/Süd (A 1)	KB	VB
A 44 AK Neersen (A 52) (o) - AS Krefeld/Forstwald	WB	VB
A 44 AS Krefeld/Forstwald - AS Osterath	WB	VB
A 44 AS Osterath - AK Meerbusch (A 57) (o)	WB	VB
A 44 AK Dortmund/Unna (A 1) (m) - AK Unna-O (m)	WB*	VBVB
A 44 AK Unna-O (o) - w AK Werl (A 445)	WB*	VBVB
A 44 AK Werl (A 445) - AS Soest	KB	WB
A 44 AS Soest - AS Soest/Ost	KB	WB
A 44 AS Soest/Ost - AS Erwitte/Anröchte	KB	WB
A 44 AS Erwitte/Anröchte (B 55) - AS Geseke	KB	WB
A 44 AS Geseke (L 549) - AS Büren (L 776)	KB	WB
A 44 AS Büren (L 776) - AK Wünnenberg-Haaren (A 33)	KB	WB
A 44 AS Lichtenau - AS Marsberg/Meerhof	KB	WB
A 45 AK Dortmund-W (A 40) - AS Dortmund-Hafen (o)	KB	WB*
A 52 AK Mönchengladbach (mit A 61 bis AS MG-Nordpark)	WB	VB
A 52 AK Mönchengladbach (A 61) (o) - AK Neersen (o)	WB	VB
A 61 AK Wanlo (A 46) (o) - AS MG-Nordpark	WB*	VB
A 524 w Duisburg Mündelheim(m) - Duisburg Serm	WB*	VB-E
A 553 AK Köln/Godorf (A 555)	WB*	VB
A 553 AK Köln/Godorf (A 555) (o) - AK Köln/Lind (A 59) (o)	WB*	VB
A 553 AK Köln/Lind (A 59)	WB*	VB
A 565 AS Bonn-Hardtberg - AS Bonn-Poppelsdorf	WB*	VB
A 565 AS Bonn-Poppelsdorf - AK Bonn/Nord (o)	WB*	VB
A 565 AK Bonn/Nord (A 555)	WB*	VB
B 54 Nordwalde - Borghorst (K 78)	WB	WB*
B 54 AS Gronau/Ochtrup - Gronau (L566)	WB	WB*
B 55 Lennestadt (Bonzelehammer - Maumke)(B236)	KB	WB
B 55 OU Eslohe	KB	VB
B 55 OU Eslohe/Bremke	KB	WB
B 55 OU Meschede	KB	WB
B 55 OU Warstein	KB	VB
B 55 OU Erwitte (B 1 - B 55 s Lippstadt)	WB	VB
B 62 OU Erndtebrück (m OU Schameder)	KB	VB
B 66 Lage - Lemgo (B 239a - B 238n)	WB	WB*
B 83 Beverungen/Wehrden - Höxter/Godelheim	KB	VB
B 236 OU Hallenberg	KB	WB
B 236 OU Winterberg/Züschen	KB	WB
B 288 OD Krefeld - w Duisburg Mündelheim	WB*	VB
B 477 OU Niederaußem	WB	VB
B 477 OU Bergheim-Rheidt	WB	VB
B 477 OU'en Rommerskirchen/Butzheim/Frixheim	WB	VB
B 480 OU Brilon/Alme	WB	VB
B 480 OU Winterberg/Niedersfeld	KB	WB
B 508 OU Kreuztal/Ferndorf (Querspange Kreuztal - L 728)	WB*	VB
B 508 S-OU Hilchenbach	WB*	VB
B 508 Schameder - Frankenberg	WB	VB

Münsterland

Münsterland
Münsterland

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 – Teil Wasserstraßen

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen begrüßt grundsätzlich die Vorlage des Referentenentwurfs für den neuen Bundesverkehrswegeplan (hier: Projekte im Bereich Wasserstraßen). Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Regionalräte ergeben sich aus Sicht des Landes jedoch die folgenden Empfehlungen:

1. Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr im westdt. Kanalnetz (Projekte W 16, W 17, W 20, W 21, W 22)

Die vorstehenden Maßnahmen zur Ermöglichung eines durchgängigen 2-lagigen Containerverkehrs im westdeutschen Kanalnetz wurden bereits im Rahmen des Quickscans aufgrund ihres zu geringen Nutzen-Kosten-Verhältnisses aus dem weiteren Bewertungs- und Priorisierungsprozess für den BVWP ausgeschieden und finden somit auch keine Berücksichtigung in dem vorgelegten Referentenentwurf.

Nordrhein-Westfalen bittet, die negative Bewertung seiner Projektanmeldungen W 16, W 17, W 20, W 21 und W 22 zu überdenken und die angemeldeten Brückenhebungen als vordringlichen Bedarf in den BVWP aufzunehmen. Für die Bewertung der Maßnahmen sollten nicht allein Nutzen-Kosten-Erwägungen maßgebend sein. Vielmehr ist zu berücksichtigen, dass nur durch die Ermöglichung eines mindestens 2-lagigen Containerverkehrs eine effektive Verkehrsverlagerung auch im für Nordrhein-Westfalen wichtigen Kanalsystem erreicht werden kann. Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt, d.h. auch ohne einen mehrlagigen Containertransport, ist die wirtschaftliche Befahrbarkeit des westdeutschen Kanalnetzes durch zu niedrigen Brücken aufgrund zum Teil erforderlicher Ballastierungen der Schiffe erschwert.

2. Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg (Projekt W 27)

Ausweislich des in PRINS eingestellten Projektdossiers erstreckt sich die vorgesehene Maßnahme von Rhein-km 722,5 bis Rhein-km 769. Der südliche Ausgangspunkt liegt somit beim Hafen Düsseldorf-Reisholz und nicht erst in Stürzelberg (ca. Rhein-km 725). Nordrhein-Westfalen begrüßt, dass der Hafen Düsseldorf-Reisholz von einer Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein profitieren soll. Es regt jedoch zur Klarstellung des Umfangs des Vorhabens eine Änderung der Vorhabenbezeichnung an („zwischen Duisburg und dem Hafen Düsseldorf-Reisholz“).

Darüber hinaus bittet das Land Nordrhein-Westfalen, dass eine Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein nicht nur bis Stürzelberg bzw. Düsseldorf-Reisholz, sondern wenigstens bis Bonn auf 2,80 m unter GIW in den vordringlichen Bedarf des BVWP aufgenommen wird. In diesem Zusammenhang bittet NRW die Offenlegung der untersuchten Nutzen-Kosten-Verhältnisse einer Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung auf den Relationen südlich von Stürzelberg bzw. Düsseldorf-Reisholz (z.B. Duisburg - Leverkusen; Duisburg - Köln Niehl; Duisburg - Köln Godorf; Duisburg - Wesseling; Duisburg - Bonn).

Durch eine Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung soll die wirtschaftliche Befahrbarkeit der wichtigen Wasserstraße Rhein verbessert werden. Aufgrund der allgemein erwarteten zunehmenden Verkehre (auch) auf der Westrange zu den ZARA-Häfen greift die Bedeutung der Maßnahme weit über Nordrhein-Westfalen hinaus.

3. Anpassung der Mittelweser an den Verkehr mit 2,50 m abgeladenen übergroßen Großmotorschiffen (üGMS) (Projekt W 14)

Dieses Vorhaben wurde bereits im Rahmen des Quickscans aufgrund des zu geringen Nutzen-Kosten-Verhältnisses aus dem weiteren Bewertungs- und Priorisierungsprozess für den Bundesverkehrswegeplan ausgeschieden und findet somit keine Berücksichtigung in dem vorgelegten Referentenentwurf.

Nordrhein-Westfalen würde aufgrund der Bedeutung des Projekts für die Seehafen hinterlandanbindung NRW – insbesondere für die Anbindung des neuen RegioPort Weser an die norddeutschen Seehäfen – weiterhin eine Aufnahme in den BVWP begrüßen. Der derzeitige für das üGMS ausgelegte Schleusenneubau in Minden kann zudem nur dann sein volles Potenzial entfalten, wenn auch eine Anpassung der Mittelweser an die Anforderungen des üGMS auf der gesamten Strecke zwischen Minden und Bremen erfolgt.

4. Finanzierungsbeteiligungen des Landes NRW

In der Anlage 3 „Projektlisten Wasserstraße“ zum BVWP-Entwurf wird in der Spalte „Hinweise“ wiederholt auf Finanzierungsbeteiligungen durch das Land NRW hingewiesen. Hierbei handelt es sich zum Teil um falsche Informationen.

Es wird daher um Streichung der Hinweise auf etwaige Finanzierungsbeteiligungen des Landes NRW zu den Projekten W 08 (Stichkanal Hildesheim), W 10 (Stichkanal Salzgitter) und W 41 (Ausbau der Oststrecke des Datteln-Hamm-Kanals) gebeten.

Im Übrigen stimmt das Land Nordrhein-Westfalen den im Referentenentwurf des BVWP vorgenommenen Bewertungen und Priorisierungen zu.

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 - Teil Schiene

	Maßnahme	BMVI Maßnahmen-Nr.	Stellungnahme zum Referentenentwurf BVWP 2030
<i>Priorität 1</i>			
1.	ABS Köln-Düsseldorf-Duisburg-Dortmund (Rhein-Ruhr-Express, RRX)	VB 2-020-V01 PB 2-020-V02	<p>Die grundsätzliche Einstufung der Maßnahme im Vordringlichen Bedarf Engpassbeseitigung wird ausdrücklich begrüßt.</p> <p>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 MBWSV angezweifelt. Die angenommenen 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.</p> <p>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.</p> <p>Aus Sicht des MBWSV ist eine Einbeziehung der Halte in Düsseldorf-Benrath und Köln-Mülheim wünschenswert.</p> <p>Bezugsfall</p>
2.	ABS (Amsterdam)-Grenze D/NL-Emmerich-Oberhausen	N09 I09	

3.	ABS (Hamburg-Bremen)- Münster-Lünen-(Dortmund)	PB 2-049-V01	<p>Das MBWSV hält einen möglichst umfassenden Ausbau der Strecke für unverzichtbar. Die Einbindung Münsters in das RRX-System über Lünen sollte – wie in der Realisierungsstudie des Bundes vorgesehen - ermöglicht werden.</p> <p>Alternativ zur Linienführung der RRX 1 sollte auch die Möglichkeit, andere RRX Linien (z.B. RRX 3) nach Münster zu führen, untersucht und bewertet werden. Hierbei sollten auch Teillösungen (Ausbau von Teilstrecken und/oder zunächst Verzicht des Ausbaus des Ostkopfes in Dortmund Hbf) untersucht werden.</p>
4.	ABS/NBS (Roermond)-Grenze D/NL-Mönchengladbach-Rheydt (Eiserner Rhein, A 52- Trassenführung)	PB 2-025-V01	<p>NRW sieht eine Verbesserung der Anbindung des Hafens Antwerpen an das nordrhein-westfälische Hinterland als dringend notwendig an.</p> <p>Für die vorgeschlagene Maßnahme sieht der BVWP keinen Bedarf. Diese Einschätzung ist akzeptabel, wenn mit der ABS Aachen-Düren-Köln (lfd. Nummer 5) oder der ABS (Venlo)-Kaldenkirchen-Viersen/Rheydt-Rheydt-Odenkirchen (lfd. Nummer 6) eine Verbesserung der Anbindung des Hafens Antwerpen an das deutsche Schienennetz geschaffen wird.</p>

Priorität 2

<p>5.</p>	<p>ABS Aachen-Düren-Köln</p>	<p>PB 2-042-V01 PB 2-048-V01 (ohne 3. Gleis)</p>	<p>Wegen der zunehmenden Konflikte zwischen dem Fern-/ Nah- und Güterverkehr sind Ausbaumaßnahmen dringend erforderlich. Wichtig ist, dass durch die Maßnahmen unter der Berücksichtigung betrieblicher Belange tatsächlich eine Kapazitätserhöhung erreicht wird.</p> <p>Mit dieser Relation kann ebenfalls eine Verbesserung der Anbindung des Hafens Antwerpen an das deutsche Schienennetz geschaffen werden.</p> <p>Denkbar ist das Vorziehen von Teilausbauten zur zügigen Erhöhung der Kapazität (bspw. Gleisverlängerung Aachen Rothe-Erde - Eilendorf, Überholgleis Eschweiler, Geschwindigkeitserhöhung Bahnhof Eschweiler, Verlegung Stromwechselstelle und Neubau Überholungsgleis Aachen Hbf).</p>
<p>6.</p>	<p>ABS (Venlo)-Kaldenkirchen-Viersen/Rheydt-Rheydt-Odenkirchen</p>	<p>PB 2-025-V01</p>	<p>Neben Verbesserungen für den Personenverkehr u. a. auf der Relation zwischen Düsseldorf und Eindhoven muss mit dieser Relation unbedingt eine Verbesserung der Anbindung des Hafens Antwerpen an das deutsche Schienennetz geschaffen werden.</p> <p>Zwingend zu beachten ist hierbei, dass der Schutz der Anwohner in Viersen in hinreichendem Maße berücksichtigt wird.</p>
<p>7. und 8.</p>	<p>ABS Hagen-Gießen ABS Siegen-Köln</p>	<p>VB 2-004-V03</p>	<p>Die Einstufung des Korridors Mittelrhein Zielnetz 1 in den Vordringlichen Bedarf wird begrüßt. Es ist aus Sicht des MBWSV zu berücksichtigen, dass die Herstellung der Zweigleisigkeit auf der Siegstrecke zwischen dem Bahnhof Siegen und Siegen Ost Gbf. in das Ausbauprojekt aufgenommen wird, ausreichende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden, die Beseitigung von höhengleichen</p>

			<p>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.</p> <p>Ferner sollte die höhenfreie Einfädelung im Bereich Troisdorf erneut überprüft werden.</p>
9.	ABS Seelze-Wunstorf-Minden	VB 2-016-V01	<p>Die Bestätigung der seit 2004 vom Gesetzgeber beschlossenen Dringlichkeit von Maßnahmen zur Engpassbeseitigung zwischen Hannover und Bielefeld wird vom Land NRW begrüßt.</p> <p>Im Sinne einer effizienten, kostenoptimierten und fachrechtlich umsetzbaren Lösung und der Beibehaltung der Mindener Stadtregion als Umsteigepunkt für den SPfV fordert das Land NRW anstatt der aufgeführten Neubaustrecke „NBS Bückeburg/Echtorf – Porta Westfalica“ den Ausbau (drittes und viertes Gleis) Lindhorst – Minden mit den damit verbundenen Lärmschutzmaßnahmen. Die Ertüchtigung von zwei der vier vorhandenen Gleise zwischen Porta Westfalica und Löhne ($V_{max}=180\text{km/h}$) wird begrüßt. Durch den Verzicht auf die außerordentlich hohen Investitionskosten von Tunnels und Großbrücken erhöht sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis deutlich.</p> <p>Die Einstufung der Gesamtmaßnahme in die Dringlichkeitsstufe VB-E ist daher gerechtfertigt.</p>
10.	ABS Köln-Bonn, linksrheinisch	PB M-001-V01	<p>Die Anmeldung zum Ausbau der Strecke wird aufrechterhalten.</p>

Priorität 3

11.	ABS Dortmund-Paderborn-Kassel (sog. Mitte-Deutschland-Verbindung, Beschleunigung durch Bahnübergangsbeseitigung und Begradigung der Trasse im sogenannten Benhauser Bogen)	Kein Bedarf	Die Anmeldung zum Ausbau der Strecke wird aufrechterhalten. Das MBWSV sieht eine Aufrechterhaltung des Fernverkehrsangebots in der Relation als weiterhin notwendig an.
12.	ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg	Kein Bedarf	Die vorgenommene Einstufung wird akzeptiert.
13.	ABS Rotenburg-Minden	VB 2-003-V02 (Bestandteil ALPHA-E)	Das MBWSV begrüßt die vorgeschlagene Lösung und die daraus resultierende Einstufung im Vordringlichen Bedarf.
14.	ABS (Amsterdam-Hengelo)-Bad Bentheim-Osnabrück-Hannover-Berlin	PB 2-021-V01	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.
15.	ABS Gruiten-Wuppertal-Schwelm	PB 2-031-V01	Die Anmeldung zum Ausbau der Strecke wird aufrechterhalten.
16.	ABS und vollständige Elektrifizierung Hagen-Brilon-Wald-Warburg	Kein Bedarf	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.
zusätzlich:	dritte Nord-Süd-Güterverkehrsstrecke zur Entlastung der Rheintalstrecken	PB-2-004-V04	Das MBWSV sieht eine Güter-NBS zur Entlastung der Rheintalstrecken als langfristig notwendig an. Die Anmeldung zum Neubau der Strecke wird aufrechterhalten.
neu:	Rheydter Kurve	PB 2-042-V01	Eine Realisierung der Rheydter Kurve wird mit Blick auf die zunehmenden Güterverkehre aus den ZARA-Häfen als

		notwendig angesehen.
--	--	----------------------

Knoten		
Knoten Köln	VB K-003-V99 PV K-003-V01	<p>Die grundsätzliche Einstufung des Knotens Köln im Vordringlichen Bedarf Engpassbeseitigung wird ausdrücklich begrüßt. Wünschenswert ist eine möglichst umfassende Umsetzung der in der Studie zum Knoten Köln ausgewiesenen Maßnahmen. Darüber hinaus könnten folgende Maßnahmen geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anpassung der Stellwerkbezirke Köln – Kalk Nord und Köln-Mülheim, - Überwerfungsbauwerk Köln-Müngersdorf, - Geschwindigkeitserhöhung und Blockverdichtung Strecke Köln – Mönchengladbach, - Höhenfreie Verbindung der Siegstrecke mit der rechten Rheinstrecke im Bereich Troisdorf – Köln-Wahn, - Weiterführung der Gütergleise von Hürth-Kalscheuren bis Brühl Gbf und höhenfreie Einführung, - güterverkehrsrelevante Teile der Westspange sowie - eine neue Rheinquerung im Bereich Wesseling - Niederekassel
Ausbau des Knotens Dortmund	PB K-999-V99	Noch keine Stellungnahme möglich, da die Bewertung des Bundes noch nicht abgeschlossen ist.
Ausbau des Knotens Hamm	PB K-999-V99	Noch keine Stellungnahme möglich, da die Bewertung des Bundes noch nicht abgeschlossen ist.
Ausbau des Knotens Münster	PB K-999-V99	Noch keine Stellungnahme möglich, da die Bewertung des Bundes noch nicht abgeschlossen ist.
Ausbau des Knotens Minden	PB K-999-V99	Noch keine Stellungnahme möglich, da die Bewertung des Bundes noch nicht abgeschlossen ist.