

Zu folgenden Schienenprojekten werden Anregungen vorgetragen:

- Projekt-Nr.: 2-016-V01 ABS/NBS Hannover – Bielefeld
- Projekt-Nr.: N09 u. I09 ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. u. 2. Baustufe)
- Projekt-Nr. 2-004-V03 – Teil-Projekt Siegstrecke des Gesamt-Projekts Mittelrhein-Korridor Zielnetz 1; Ausbauabschnitte Blankenberg-Merten und Schladern-Rosbach auf der Siegstrecke; zweigleisiger Ausbau
- Projekt-Nr.: 2-048-V01 ABS Köln - Aachen, Abschnitt Düren – Aachen
- Projekt-Nr.: 1-333 Reaktivierung Düren – Euskirchen als Teil einer internationalen Verbindung Maastricht – Aachen – Düren – Euskirchen – Trier - Luxemburg
- Regionalbahnstrecke 407, Münster Richtung Enschede - zweigleisiger Ausbau

Projekt-Nr.: 2-016-V01 ABS/NBS Hannover - Bielefeld

Das Projekt Neu-/Ausbau Hannover – Bielefeld besteht aus verschiedenen Maßnahmen, u.a. eine 2-gleisige Neubaustrecke von Abzw. Echartorf bis Porta Westfalica (Vmax 230 km/h) mit einer Tunnelquerung des Wiehengebirges (NBS-Min-1).

Dieser Neubau würde das FFH-Gebiet Wälder bei Porta Westfalica erheblich beeinträchtigen, gefährdet das NSG „Nammer Wald“ und beschädigt bei Verwirklichung das NSG mit Feuchtwiesen zwischen Nordholz und Meinsen (Niedersachsen) irreparabel.

Weiter werden Überschwemmungsgebiete in Anspruch genommen.

Zudem gibt es Konflikte mit dem im gleichen BVWP dargelegten Ausbau der B 482 (Engpass Porta) (s. Stellungnahme zu Projekt B482-G10-NW-T2-NW)

Diese massive Zerstörung von Flächen mit einer herausragenden Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz sowie den Biotopverbund ist angesichts eines vergleichsweise geringen Zeitgewinns von 8 Minuten durch den Aus- und Neubau als Schnellfahrstrecke –V max 230 Km/Std.- zwischen Bielefeld und Hannover auch in einer Gesamtabwägung aller öffentlichen Belange nicht zu vertreten.

Die Naturschutzverbände lehnen das Projekt auch aus verkehrlichen Gründen ab, da die Städte Porta Westfalica, Minden und Bückeburg dadurch vom Fernreiseverkehr abgebunden würden.

**Forderung: Streichung des Neubaus zwischen Porta Westfalica und Abzw. Echartorf
Anstelle des Neubaus ist die vorhandene Bahnstrecke auszubauen.**

Projekt-Nr.: N09 u. I09 ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. u. 2. Baustufe)

Der Ausbau der Eisenbahnstrecke (Amsterdam/NL) - Emmerich Oberhausen (Betuwe-Linie) ist als "laufendes und fest disponiertes" Projekt im Entwurf des BVWP 2030 enthalten.

Die berechtigte Forderung von Anwohnern nach Umsetzung eines erhöhten Schallschutzes sowie des von den Kommunen erarbeiteten Sicherheitskonzeptes sollte durch die Aufnahme eines ergänzenden Projektes in den BVWP abgesichert werden.

Projekt-Nr. 2-004-V03 – Teil-Projekt Siegstrecke des Gesamt-Projekts Mittelrhein-Korridor Zielnetz 1; Ausbauabschnitte Blankenberg-Merten und Schladern-Rosbach auf der Siegstrecke; zweigleisiger Ausbau

Das TEN-Projekt Mittelrhein-Korridor Zielnetz 1 – MK1 - für den Güterfernverkehr, das den östlichen Sektor des Mittelrhein-Korridors von Köln über Hagen-Siegen-Gießen zu südöstlichen Destinationen definiert und bereits als VB-Schienen-Projekt eingestuft ist (Projekt-Nr. 2-004-V03, Nr. 4 der VB-Schienenprojekte), wird grundsätzlich befürwortet:

Problematisch ist allerdings das MK1-Teilprojekt zum Ausbau der Siegstrecke.

Die Planung liegt im Talbereich der Sieg und unterliegt starken topographischen Restriktionen. Beide Ausbaubereiche verlaufen nahezu durchgängig im Bereich zum Schutz der Natur SU-31 bzw. SU-60 (Siegtal), einer herausragend bedeutsamen Biotopverbundachse. Dabei müsste in etliche Naturschutzgebiete eingegriffen werden. Das FFH-Gebiet „Sieg“ wäre mehrfach betroffen. Die Sieg als Modell-Gewässer für die Einbürgerung von Landdistanzwanderfischen, würde mehrfach mit aus- bzw. neuzubauenden Brücken gequert. Aufgrund der engen Topographie und dem Nebeneinander von Schutzgebieten und Siedlungsflächen ist ein naturverträglicher Ausbau der Bahnstrecken-Abschnitte nicht realisierbar. Es ist mit schweren Beanspruchungen der Schutzgebiete, insbesondere des FFH-Gebietes zu rechnen.

Forderung: Streichung der Teilprojekte Ausbau der Siegstrecke Blankenberg-Merten und Schladern-Rosbach aus dem Gesamt-Projekt Zielnetz 1.

Projekt-Nr.: 2-048-V01 ABS Köln - Aachen, Abschnitt Düren - Aachen

Für diesen Abschnitt erfolgte eine Einstufung in den potentiellen Bedarf.

Der Ausbaubedarf ist hoch, da es bereits jetzt schon Engpässe gibt insbesondere bei höherer Frequentierung durch Güterzüge. Die Strecke wird von ICE, Thalys, IC, RE, RB und Güterzügen im grenzüberschreitenden Verkehr stark beansprucht.

Der Abschnitt ist Teil der West-Ost-Hochgeschwindigkeitsverbindung Brüssel - Köln - Hannover - Berlin - Warschau.

Forderung: Eingruppierung in den vordringlichen Bedarf

Ausbau mindestens Langerwehe Düren und Überholgleise Eschweiler und Eilendorf/Rothe Erde, 3. Bahnsteig Rothe Erde

Als Interimsmaßnahme kann der dreigleisige Ausbau Düren - Langerwehe (ca. 7 km) sowie der Bau der Überholgleise im Bf. Eschweiler (ca. 800 m) und in den Bf. Aachen-Eilendorf/-Rothe Erde (ca. 2 km) angesehen werden. Ergänzend bestünde dazu dann ab Langerwehe die Möglichkeit, einzelne Güter- und Regionalexpresszüge über die Strecke Bf. Langerwehe - Bf. Eschweiler-Talbahnhof bis Bf. Rothe Erde zu führen und somit Trassenfenster zu öffnen (nach dortiger Elektrifizierung der Euregiobahn).

Eingriff in Natur und Landschaft:

Wesentliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind im Bereich Eschweiler/Aachen-Rothe Erde/Eilendorf nicht zu erwarten, da dort die Wiederherstellung der Gleise auf altem Planum erfolgt. Bei einem dreigleisigem Ausbau Düren -Langerwehe mit teilweiser Verbreiterung des Bahndamms kommt es zum Wegfall älterer Bäume an Böschungen.

Projekt-Nr.: 1-333 Reaktivierung Düren – Euskirchen als Teil einer internationalen Verbindung Maastricht – Aachen – Düren – Euskirchen – Trier - Luxemburg

Die Reaktivierung der Strecke wurde für den BVWP vorgeschlagen und ist in der vorgelagerten Grobbewertung ausgeschieden, da die Strecke aufgrund der Tatsache, dass keine Elektrifizierung erfolgen sollte, nicht für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr nutzbar sei. Als reine schienengebundene Personennahverkehrsmaßnahme sei keine Aufnahme in den BVWP vorgesehen.

Diese Einschätzung ist nicht nachvollziehbar.

Um aus der Euregio Rhein-Maas einschließlich Maastricht in Richtung Trier und Luxemburg zu gelangen, sind derzeit nur Reisemöglichkeiten mit mindestens 4 Umsteigevorgängen, >100 km Umweg und Reisezeiten >5 h vorhanden (Reiseroute Rheintal), da die „Vennbahn“-Strecke demontiert wurde. Zum Vergleich: mit dem PKW benötigt man 2 ½ bis 3 h bis Luxemburg/Trier.

Es zeichnet sich eine sehr deutlich wachsende wirtschaftliche, touristische und wissenschaftliche Kooperation der Räume Aachen/Maastricht und Rheinland-Pfalz/Luxemburg ab. Dem muss auch mit einer attraktiven Schienenverbindung entsprochen werden. Diese kann auch als Entlastungsstrecke für den Güterverkehr im Rheintal in Richtung Luxemburg und Frankreich genutzt werden. Die zu reaktivierende Strecke beträgt nur ca. 30 km. Damit wird eine Fernverbindung >250 km (ab Maastricht) möglich. Dies bedeutet eine Verkürzung der Reisezeit auf ca. 3 h.

Eingriff in Natur und Landschaft führen nur zu geringen Beeinträchtigungen, da die Strecke vorhanden und für Güter- und Gelegenheitsverkehr genutzt wird.

Forderung: Aufnahme in BWP und Eingruppierung in den vordringlichen Bedarf

Ausbau Düren - Euskirchen für 120 bis 160 km/h mit entsprechender Sicherungstechnik, Anbindung an Strecke Köln - Euskirchen - Gerolstein – Trier; dort punktuelle Optimierungen der Streckenführung.

Zunächst könnten derzeit abgestellter Diesel-ICE zum Einsatz kommen (internationale Zulassungen für diese Baureihe ist vorhanden, durchgehender Betrieb von Maastricht bis Luxemburg möglich) oder Baureihe 612 (Pendolino). Einer Elektrifizierung der Strecke ist möglich.

Regionalbahnstrecke 407, Münster Richtung Enschede - zweigleisiger Ausbau

(Alternativvorschlag zu Straßenausbau B54 Münster – Gronau)

Der zweigleisige Ausbau der Regionalbahnstrecke 407, Münster Richtung Enschede sollte in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden. Die Züge sind in den Stoßzeiten völlig überfüllt. Aber wegen der Einleisigkeit und den wenigen Begegnungsmöglichkeiten kann der Zugverkehr weder verdichtet werden, noch können die Züge verlängert werden.

Vorteile: Der Ausbau würde den PKW-Verkehr auf der B 54 verringern.

Forderung: Aufnahme in den BVWP

Projekt-Nr.: 1-138 Bahnstrecke Münster – Rheda-Wiedenbrück

(Alternative zum Straßenbauprojekt B64 / B51-G10-NW B 064 B 051 Münster Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2))

Das Projekt ist zwar für den BVWP gemeldet worden, aber bereits bei der Grobbewertung ausgeschieden, weil es sich um eine SPNV-Maßnahme handelt und nicht dem überregionalen Verkehr dient.

Gefordert wird der Ausbau der parallel zur B 64alt verlaufenden Bahnstrecke Münster – Rheda-Wiedenbrück durch Beseitigung von Bahnübergängen (ca. 60 ungesicherte Bahnübergänge!) und Beschleunigung sowie die Wiederinbetriebnahme des Bahnhof Handorf.

Seit Übernahme des Bahnverkehrs durch die NordWestBahn im Jahre 2003 sind große Zuwachsraten auf dieser Strecke zu verzeichnen. Laut Angaben des Zweckverbands Münsterland (ZVM) hat der Personenverkehr auf der Strecke Münster – Rheda-Wiedenbrück von 2001 bis 2010 um 74 % zugenommen (von 2.700 auf 4.700 Reisende). Das Fahrplanangebot wurde in dieser Zeit um 42% ausgeweitet.

Seit einigen Jahren gibt es den Stundentakt auf der Bahnstrecke nun auch über Warendorf hinaus in östlicher Richtung bis nach Bielefeld. Aus der Sicherung bzw. dem Wegfall der ungesicherten Bahnübergänge ergäbe sich die Option eines Halbstundentakts (zumindest zwischen Münster und Warendorf), der einer zunehmenden Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene gleichkäme.

Forderung: Aufnahme des Projektes in den BVWP