



Der Minister

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

Präsidentin des Landtags  
Nordrhein-Westfalen  
Frau Carina Gödecke MdL  
Postfach 101143  
40002 Düsseldorf



23. Januar 2013

Seite 1 von 1

Aktenzeichen  
(bei Antwort bitte angeben)

II A1

Telefon 0211 3843 2231

### Ausbaustrecke Münster-Lünen

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

beigefügt übersende ich Ihnen einen Bericht der Landesregierung zu den Ergebnissen der Vorentwurfsplanung der Deutschen Bahn AG zur Ausbaustrecke Münster-Lünen mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr.

Je 60 Überdrucke sind beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Groschek

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 704, 709,  
719 bis Haltestelle  
Landtag/Kniebrücke



## **Bericht der Landesregierung zu den Ergebnissen der Vorentwurfs- planung der Deutschen Bahn AG zur Ausbaustrecke Münster- Lünen**

Die Ausbaustrecke Münster-Lünen (-Dortmund) ist eine Bedarfsplanmaßnahme in der Finanzierungslast des Bundes. Der Streckenabschnitt Münster – Lünen ist Teil der Verbindung Dortmund – Hamburg und stellt die kürzeste Verbindung zwischen den Städten Dortmund und Münster sowie von Westdeutschland nach Bremen und Hamburg dar.

Die Strecke ist 1-gleisig, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Die Verbindung ist eine der wenigen eingleisigen Strecken im vertakteten deutschen Fernverkehrsnetz.

In der vom Bund erstellten Realisierungsstudie zum RRX aus dem Jahr 2006 wird unterstellt, dass diese Maßnahme aus dem Vordringlichen Bedarf des Bundes vor Inbetriebnahme des RRX realisiert ist.

Im Bundesverkehrswegeplan ist mit dem Ausbau zur Zweigleisigkeit die Anhebung der Geschwindigkeit auf 200 km/h vorgesehen. Die Maßnahme ist seit 1985 Bestandteil des Bundesverkehrswegesplans, ohne dass es bislang zu einer konkreten Planungsaufnahme gekommen ist.

Deshalb hatten Bund, Land und Bahn am 12. Dezember 2008 in einem Memorandum of Understanding festgelegt, dass das Land der Deutschen Bahn AG die Planungskosten für die Ausbaustrecke des Bundes vorfinanziert. Beim Bahngipfel am 31. März 2010 hat sich das Land in einer Vereinbarung mit Bund und Bahn bereit erklärt, die HOAI-Leistungsphasen 3 und 4 ebenfalls vorzufinanzieren.

Eine Planungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Land Nordrhein-Westfalen für die HOAI-Leistungsphasen 1 und 2 (Vorplanung) wurde am 20. August 2009 unterzeichnet.

Am 11. Januar 2013 hat die Deutsche Bahn AG das Ergebnis dieser Vorplanung zugestellt (Anlage).

Im Ergebnis liegen die Investitionskosten bei 401 Mio. €. Nimmt man den in der Bedarfsplanüberprüfung des Bundes im Jahr 2010 ermittelten volkswirtschaftlichen Nutzen der Maßnahme in Höhe von 414,8 Mio. €, ergibt sich ein Nutzen/Kosten-Verhältnis von 1,03.

Die Nutzen-Kosten-Analyse ist Kern der gesamtwirtschaftlichen Bewertung für alle erwogenen Investitionsvorhaben in die Infrastruktur des Bundes. Es handelt sich dabei um ein Bewertungsverfahren, bei dem der Investition die daraus resultierende Wirkung gegenübergestellt wird. Hierbei werden die Wirkungen monetarisiert und als Nutzen dargestellt. Wenn dieser Quotient aus Nutzen und Kosten größer als 1 ist, liegt damit ein Indiz für die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens aus volkswirtschaftlicher Sicht vor.

Beim vorliegenden Ergebnis ist zu berücksichtigen, dass die errechneten Investitionskosten lediglich den zweigleisigen Ausbau zwischen Lünen und Geist beinhalten. So blieben die Mittel zum Beispiel zur Verbesserung im Nahverkehr oder Verbesserungen in der Betriebsqualität am Bf. Münster unberücksichtigt.

Aussagen zu möglicherweise erforderlichen Investitionen aufgrund des Wegfalls des sogenannten „Schienenbonus“ sind ebenfalls nicht ausgewiesen.

Für die Fortsetzung der Planungen mit den HOAI-Leistungsphasen 3 und 4 wären Landesmittel zur Vorfinanzierung in Höhe von geschätzt 35 Mio. € erforderlich.

Die vorfinanzierten Planungsmittel des Landes für die bereits erfolgten HOAI-Leistungsstufen 1 und 2 sowie für die noch zu beauftragenden HOAI-Leistungsphasen 3 und 4 werden dem Land nur zurückgezahlt, wenn die Maß-

nahme tatsächlich vom Bund finanziert und gebaut wird. Hierzu ist zwingend ein positives Nutzen/Kosten-Verhältnis im derzeit vom Bund zu erstellenden Bundesverkehrswegeplan 2015 erforderlich. Sollten der Nutzen der Maßnahme sinken oder die Kosten zum Beispiel durch den Wegfall des Schienenbonus steigen, würde das NKV unter 1 fallen. Die Maßnahme könnte nicht realisiert werden und das Land würde dann die vorfinanzierten Mittel nicht zurückerstattet bekommen.



## **ABS Münster – Lünen (- Dortmund)**

**1. Ergebnis Vorplanung**

**2. Vorschläge für korrespondierende Projekte**

---

Gespräch DB Netz AG mit

---

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

---

I.NPG 1, Stefan Niedfeld

---

Münster, 09.01.2013



# ABS Münster – Lünen (-Dortmund)

## Planungsergebnis Vorplanung

### Planungsstand

#### Vorplanung

- Die Technische Vorplanung (Lph 1/2) der ABS Münster-Lünen (- Dortmund) wurde abgeschlossen.
- Im Rahmen der Vorplanung wurden gemäß Aufgabenstellung auch mögliche Maßnahmen im Bereich zwischen Dortmund und Lünen, entlang der Strecke (einheitliche Stationsbetrachtung) und im Knoten Münster untersucht.
- Abschlussbericht in Erstellung zur Vorlage beim Land NRW/NWL (Vorlage I. Quartal 2013)

#### **Ergebnis Überprüfung ABS-Projektzuschnitt (originäre Maßnahmenveranlassung BVWP)**

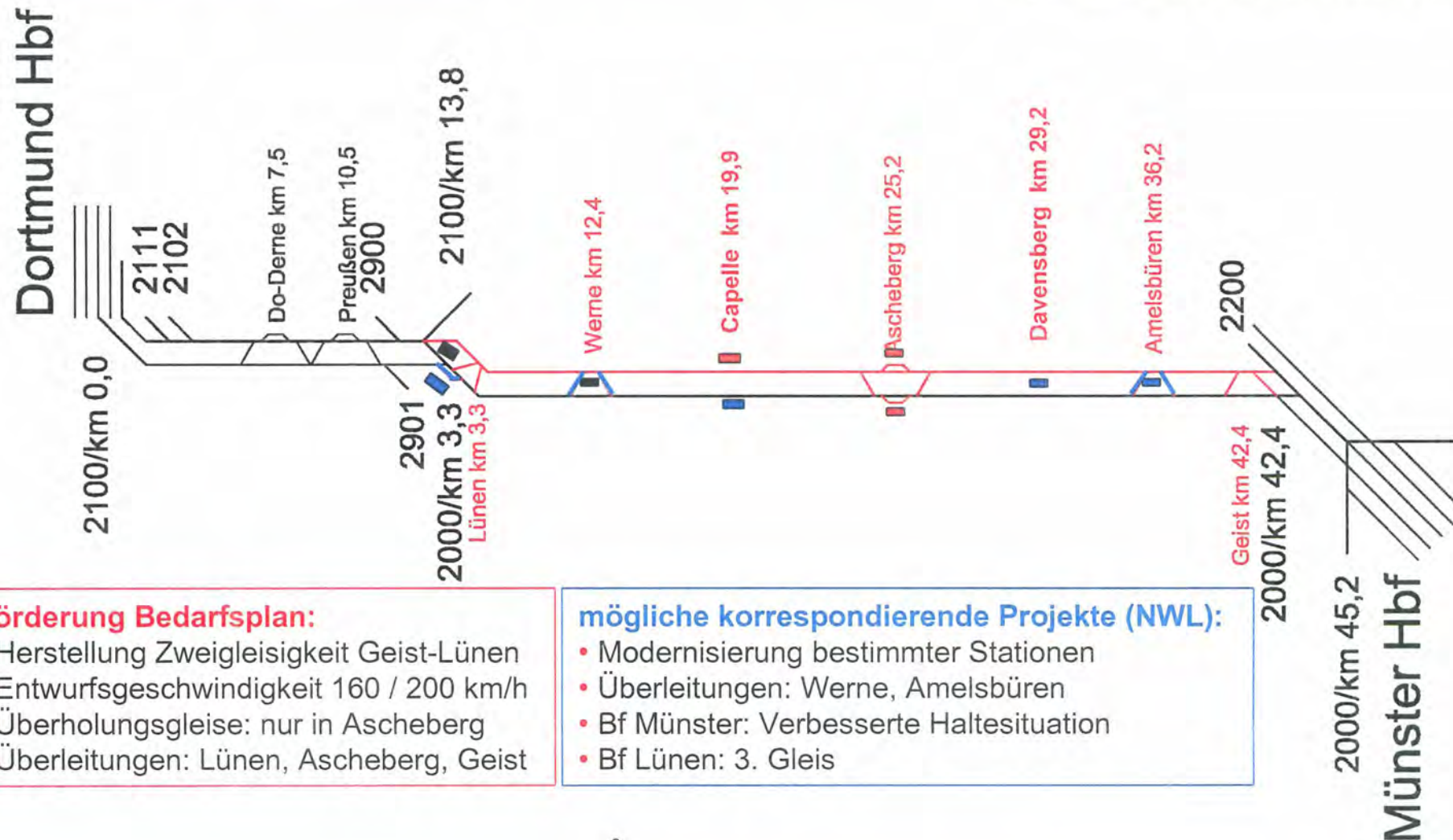
- „Real“-Kosten (Preisstand 2012, ohne „Nominalisierung“) in Umsetzung der BVWP-Ziele:  
340 Mio. € Baukosten zzgl. 18% Planungspauschale Bund (61 Mio. €) = **401 Mio. €**
- Volkswirtschaftlicher Nutzen (Überprüfung Bedarfsplan 2010): 414,8 Mio. €
- Damit ist eine Verständigung über die weitere Planungsfortsetzung möglich.
- Für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist zu entscheiden, ob korrespondierende Projekte in die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen aufgenommen werden sollen (Planungsakzeptanz).



# ABS Münster – Lünen (-Dortmund)

## Planungsergebnis Vorplanung

Systemhalte RRX: Münster, Lünen, Dortmund



### Förderung Bedarfsplan:

- Herstellung Zweigleisigkeit Geist-Lünen
- Entwurfsgeschwindigkeit 160 / 200 km/h
- Überholungsgleise: nur in Ascheberg
- Überleitungen: Lünen, Ascheberg, Geist

### mögliche korrespondierende Projekte (NWL):

- Modernisierung bestimmter Stationen
- Überleitungen: Werne, Amelsbüren
- Bf Münster: Verbesserte Haltesituation
- Bf Lünen: 3. Gleis

### Bf Lünen

#### Aufgabenstellung ABS

- Neubau der 2-gleisigen Ausfahrt Bf Lünen Nordkopf mit 2 Überleitverbindungen

#### Ergänzungsmaßnahme

- Neubau eines 3. Bahnhofsgleis einschl. Verlängerung der PU und Neubau Außenbahnsteig

#### Vorteile

- Durch das 3. Gleis im Bfs-teil Lünen hoch können die RB der Relation Dortmund – Lünen ohne Kreuzen von Gegenrichtungen wenden
- Es besteht die zusätzliche Möglichkeit, den Nahverkehr durch den Fernverkehr zur Verbesserung der Betriebsqualität bei Bedarf überholen zu lassen

#### Kosten

- Die Baukosten für die zusätzlichen Baumaßnahmen betragen ca. 12 Mio. Euro

#### Empfehlung

- **Verzicht** auf die Maßnahme, da die betrieblichen Effekte gering sind und eine Kostenbeteiligung Dritter (Stadt wegen Stadtteil verbindende Unterführung → KrV) notwendig wird und auch spätere Nachrüstung ohne größere Sprungkosten möglich.



### Bf Werne und Bf Amelsbüren

#### Aufgabenstellung ABS

- Verkehrsstationen sind Haltepunkte auf der freien Strecke

#### Ergänzungsmaßnahme

- Verkehrsstationen werden als Bfe mit Überleitfunktion betrieben (Einbau jeweils von 4 Weichen und zusätzliche Signaltechnik)

#### Vorteile

- Züge können bei Bedarf in den Bfen wenden, um bei Störungen auf der Strecke oder in den anschließenden Knoten signaltechnisch geführt und verzögerungsfrei einen weitreichenden Betrieb aufrecht erhalten zu können
- Bei Bedarf können Züge überholt werden (sowohl SPNV wie SGV)

#### Kosten

- Die Baukosten für die zusätzlichen Baumaßnahmen betragen ca. 10 Mio. Euro

#### Empfehlung

- Die **Umsetzung** der Maßnahmen ist aus SPNV-Sicht sinnvoll, um auf Baumaßnahmen oder Störungen im Betriebsablauf flexibel reagieren zu können.

### Verkehrsstationen im Ausbaubereich

#### Aufgabenstellung ABS

- Neubau Außenbahnsteig Capelle und Außenbahnsteige Ascheberg (76 cm hoch, nicht barrierefrei <1.000er Regel>)

#### Ergänzungsmaßnahme

- Aufhöhung / Neubau der Bestandsbahnsteige Capelle, Davensberg und Amelsbüren einschl. Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit (auch Ascheberg)

#### Vorteile

- Durchgehendes Erscheinungsbild auf der Strecke
- Bessere Zugangsmöglichkeiten für Personen mit eingeschränkter Mobilität
- Nutzung von Sperrpausen des Streckenausbaus/ Synergieeffekte für eine wirtschaftlicher Realisierung
- Verbesserte Durchsetzbarkeit der Gesamtmaßnahme (Akzeptanz Planfeststellung)

#### Kosten

- Die Baukosten für die zusätzlichen Baumaßnahmen betragen ca. 6 Mio. Euro (bei gleichzeitiger Realisierung mit dem Streckenausbau)

#### Empfehlung

- **Umsetzung** der Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Streckenausbau ist aus SPNV-Sicht sinnvoll.



### Bf Münster Hbf

#### Aufgabenstellung ABS

- Keine Maßnahmen (Bedarfsplan/Bund finanziert keine RRX bedingten Maßnahmen auf „Außenästen“)

#### Ergänzungsmaßnahme

- Verbesserung der Bahnsteigbelegungsmöglichkeiten durch
  - Verlängerung der Bahnsteige und verbessertes Signalkonzept  
(umfangreiche Baumaßnahmen mit erheblichen Kostenrisiken bei Eingriffen in die bestehende Oberleitungsanlage)

oder

  - Verlängerung des Ausziehgleises Gleis 49  
(sofern Verträglichkeit mit der Maßnahme Bahnsteig am Gl. 21 für den Verkehr Neubeckum – Münster (- Warendorf) sichergestellt)

#### Vorteile

- Die Bahnsteigbelegungsmöglichkeiten verbessern sich, um den zukünftigen Anforderungen des SPNV (RRX und zusätzliche Takte RE / RB) gerecht zu werden.
- Erhöhte Betriebsflexibilität, Kapazitätsverbesserung

#### Kosten

- Die Baukosten für die zusätzlichen Baumaßnahmen betragen ca. 19 Mio. Euro bzw. ca. 5 Mio. Euro

#### Empfehlung

- Die **Umsetzung** der Maßnahmen ist aus SPNV-Sicht sinnvoll.  
In einem ersten Schritt wird die Verlängerung des Ausziehgleises Gleis 49 empfohlen.

# ABS Münster – Lünen (-Dortmund)

## Nachrichtlich: Weitere untersuchte Ergänzungsmaßnahmen

### Möglicher Verzicht auf Maßnahmenteile innerhalb der ABS

#### **Dortmund - Lünen**

- Signaltechnischen Maßnahmen (GWB) werden im Rahmen eines neuen ESTW realisiert.

#### **Zusätzliche Gleisverbindungen im Bf Münster Hbf**

- Es gibt für neue Gleisverbindungen keinen direkten ABS-Bezug.
- Die zusätzliche Fahrverbindung von den Gl. 8ff nach Hamm bringt nur einen eingeschränkten Nutzen.
- Es ergeben sich erhebliche Kostenrisiken bei Eingriffen in die bestehenden Oberleitungsanlagen.

#### **Eurowippe**

- Nach heutigem Stand zeichnet sich ab, dass auf die Herstellung der „Eurowippe“ in der Oberleitungsanlage verzichtet werden kann.

#### **Speisekonzepte Münster und Lünen**

- Die Umsetzung der verkehrlichen ABS Ziele ist unabhängig von der Realisierung der neuen Speisekonzepte möglich.
- Die Realisierung der Speisekonzepte wurde seitens der DB in die Langfristplanung aufgenommen.

=====

#### **nachrichtlich: ETCS (Projektreduktion nur bei 160 km/h möglich)**

- ETCS ist zu realisieren, wenn am Ausbauziel 200 km/h festgehalten wird



# ABS Münster – Lünen (-Dortmund)

## mögliche Ergänzungsmaßnahmen Land NRW

### Gesamtübersicht

Baukosten (Mio. EUR)	Vorschlag für Prüfergebnis Land/NWL		
	Verzicht bzw. Zurückstellung	Bestellung	Bemerkung
<b>Verbesserungen Nahverkehr</b> Verbesserungen Zugang, Ausstattung, Barrierefreiheit an 4 Verkehrsstationen 3-tes Gleis in Lünen  Überleitungen in Werne und Amelsbüren	12	6	Planungsakzeptanz, späterer Bau teurer bei Bedarf späterer Bau möglich
		10	flexible Konzepte Baubetriebsplanung für den Nahverkehr möglich, späterer Bau deutlich teurer
<b>Knoten Münster</b> Umfangreiche Verbesserung Bahnsteigbelegungen Alternative: Verbesserung Wendesituation RRX	19	5	späterer Bau immer noch möglich (Knoten Münster) (sofern Verträglichkeit mit Westf. Landesbahn)
Gleichzeitige Einfahrten IC 35 v. Rheine n. Gleis 9 und IC 30 v. Osnabrück n. Gleis 12 – 21	16		späterer Bau immer noch möglich (Knoten Münster)
Gleichzeitige Einfahrten Gleis 4 und Ausfahrten Gleisen 9 – 21 v/n Rheine für RE 7 und IC 35	9		späterer Bau immer noch möglich (Knoten Münster)
Führung des FV auch über Gleis 8ff nach Hamm	10		späterer Bau immer noch möglich (Knoten Münster)

## Weiteres Vorgehen

- Übergabe Abschlussbericht DB an das Land (1. Quartal 2013)
- Bestellung korrespondierender Maßnahmen durch NWL / ZVM - Information an das Land NRW
- Prüfung des Abschlussberichts durch das Land/NWL
  
- Vorbereitung der Finanzierungsvereinbarung zwischen Land und DB

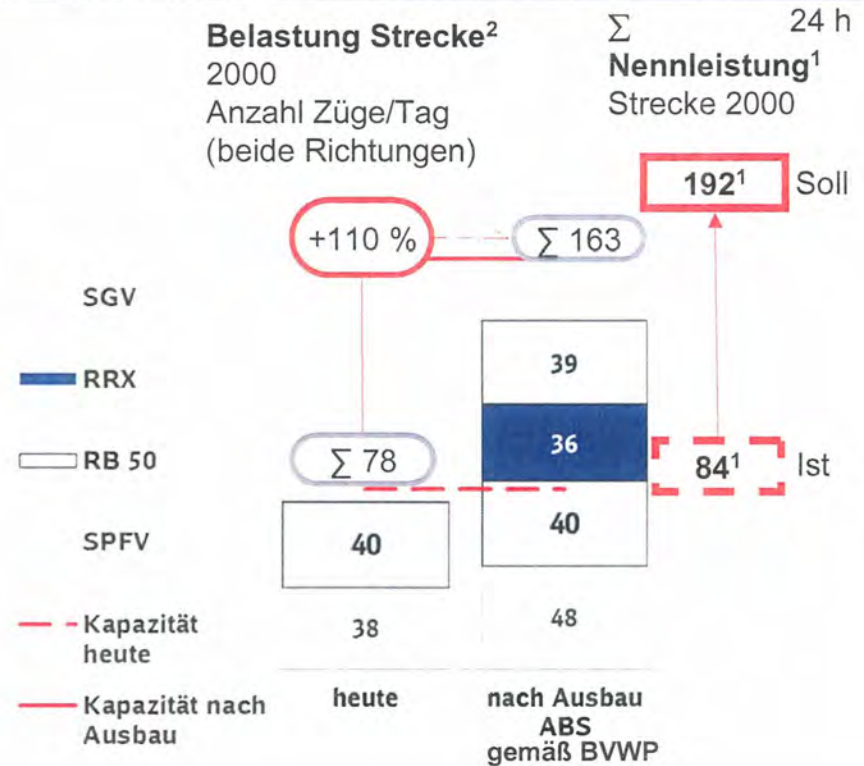
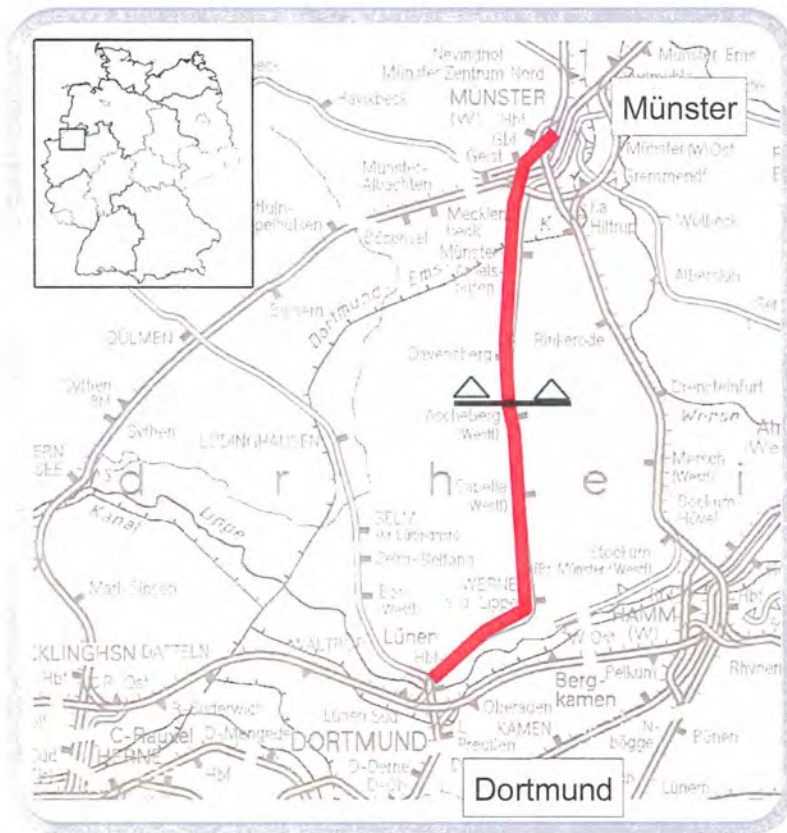
### Ziel:

- Planungsaufnahme Entwurfs- und Genehmigungsplanung in 2013



## Anlage

### Lage / Betriebsprogramm / Zugzahlen / Leistungsfähigkeit (heute/ nach Ausbau ABS)

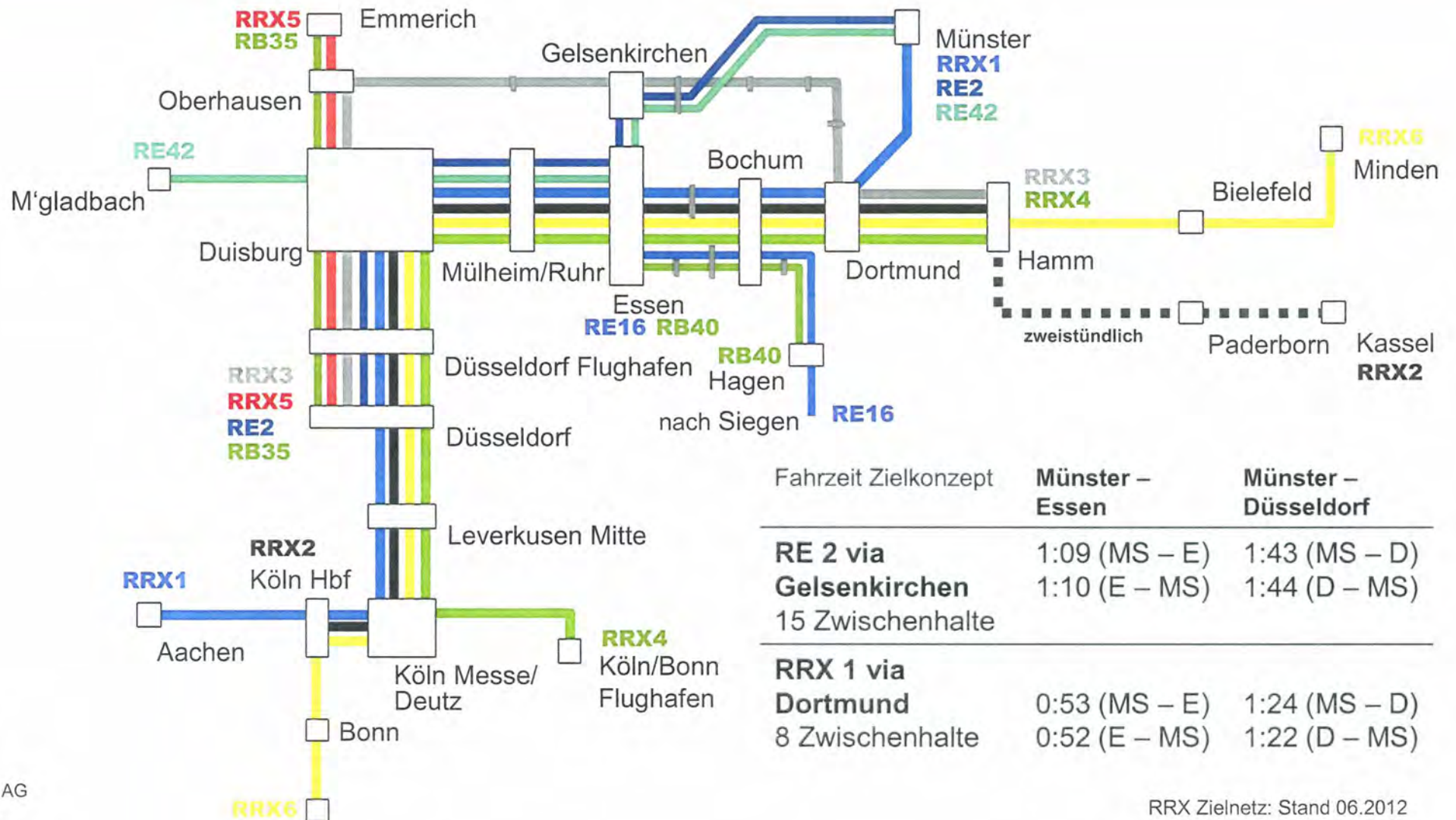


<sup>1</sup> Quelle: I.NMF 3, Nennleistung Strecke 2000 gemäß Strele, Betriebsdauer 24h (bei Realisierung der technischen Vorplanung)

<sup>2</sup> Quelle: I.NM-W Ist-Zugzahlen KW 43 2010, SPFV und SGV Prognose gemäß Überprüfung Bedarfsplan 2010, Nahverkehr gemäß regionaler Abstimmung

# ABS Münster – Lünen (-Dortmund)

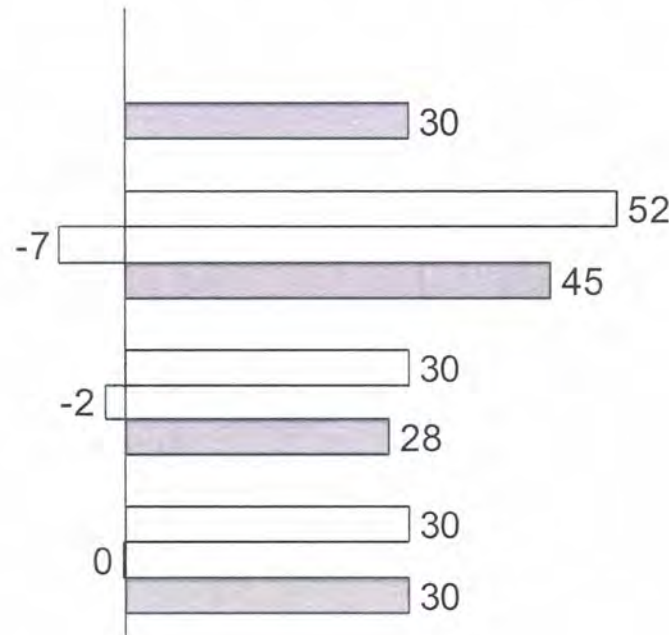
## Vorteile einer RRX-Durchbindung





## Reisezeitgewinne/Reisezeit bei 2-gleisigem Ausbau (ca. Werte) [Minuten]

- heute
- Fahrtzeitgewinn
- nach Ausbau



### RRX

(neues Angebot, mit Halt in Lünen)

### Nahverkehr

(RB 50)

### Fernverkehr

(bei Ausbau auf 200 km/h,  
Wirkung bis Hamburg)

### Fernverkehr

(bei Ausbau auf 160 km/h)

Reisezeitgewinn / Reisezeit [Minuten]  
Münster (über Lünen) - Dortmund