

# **Angebotsverbesserung Schienenverbindung Dortmund – Enschede**

## **Ausschuss für Bau, Verkehr, Bauerschaften und Umwelt**

---

Lüdinghausen, den 27.08.2020

## Einführung

Das Projekt „Quick-Scan Schienenverbindung Dortmund – Enschede“ wurde als Interreg V A-Projekt auf Initiative der in der Euregio an dieser Strecke liegenden Städte und Gemeinden im Sommer 2018 über den Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) als Mitgliedsverband des NWL gestartet.

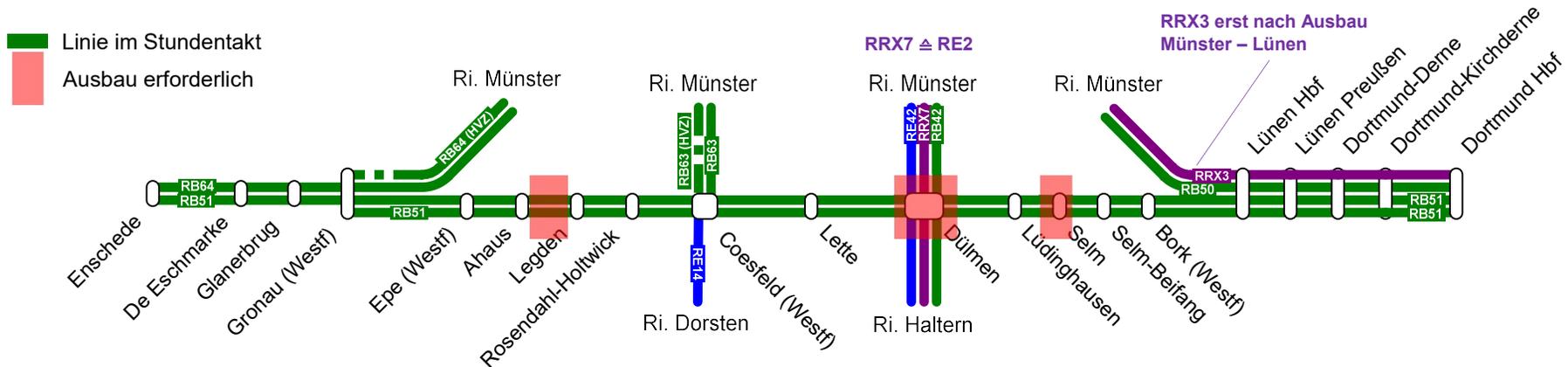


Die Ergebnisse des wurden am 28.10.2019 in Ahaus mit Vertretern aus anliegenden Städten und Gemeinden der Öffentlichkeit vorgestellt.

Untersucht wurden mögliche Verbesserungen des Angebotes auf der Westmünsterland-Bahn durch

- Verkürzung der Reisezeiten
- eine Angebotsverdichtung (möglichst zum Halbstundentakt)
- Anschlussoptimierungen in den Knoten Gronau, Coesfeld und Dortmund

Dazu wurden mögliche Maßnahmen in der Fahrplangestaltung, im Ausbau der Schieneninfrastruktur und in der Wahl des eingesetzten Zugmaterials in fünf Varianten untersucht.



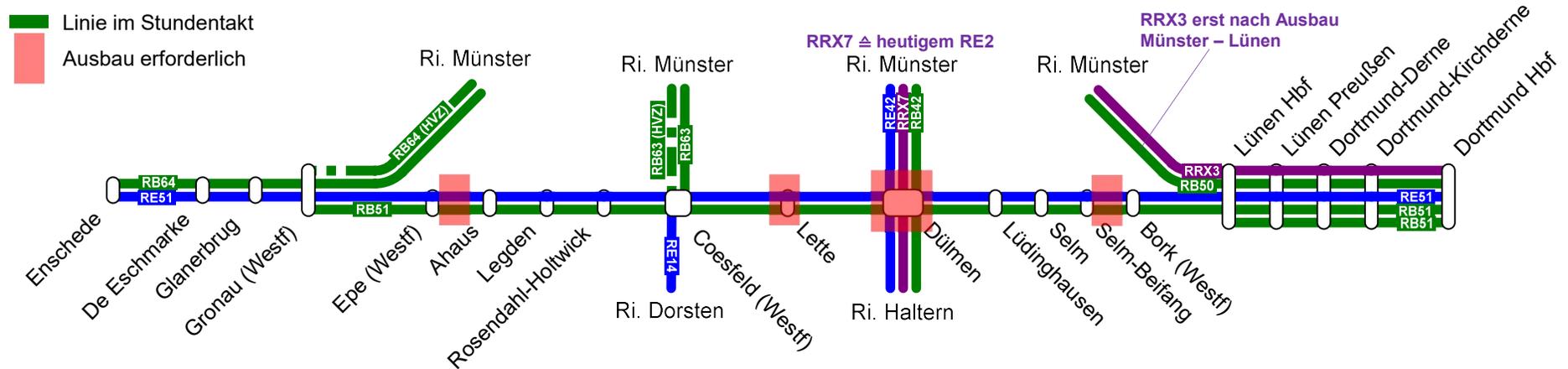
## Angebotskonzeption

- Halbstundentakt der RB51 zwischen Dortmund und Gronau (RB51-Stammlage etwa wie heute)
- Halt an allen Stationen angestrebt
- Knoteneinbindung in Coesfeld und Gronau für optimale Anschlüsse
- Infrastrukturbedarf: Begegnungsabschnitt in Selm, zusätzliche Bahnsteigkante in Dülmen, Begegnungsabschnitt zwischen Legden und Ahaus

Als Vorstufe ist eine Angebotsausweitung nur zwischen Coesfeld und Dortmund möglich

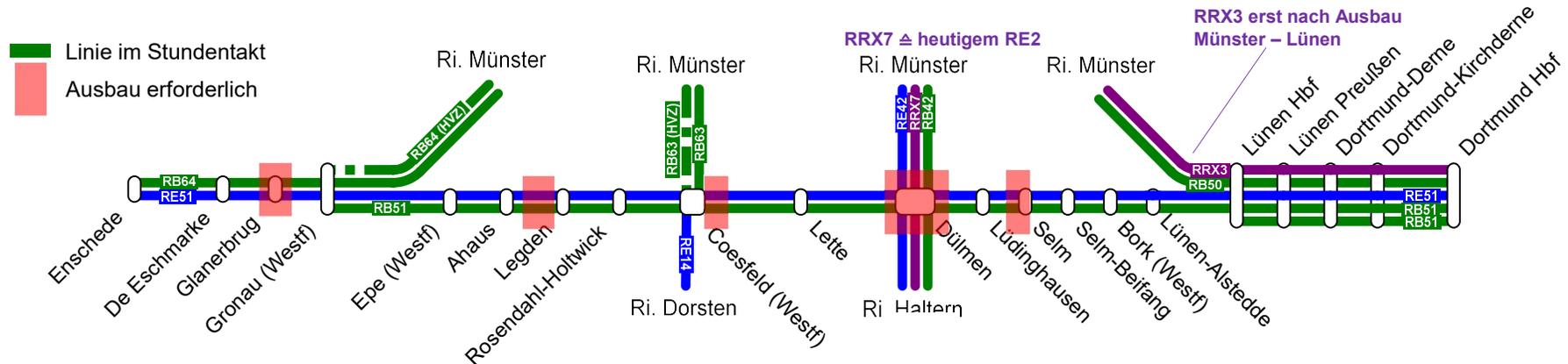






### Angebotskonzeption

- Einführung eines schnellen RE zwischen Dortmund und Enschede (Bedienung weniger Halte)
- Keine halbstündliche Zugverteilung zur RB51
- RE ohne Halt zwischen Dortmund und Lünen, Selm-Beifang, Lette, Rosendahl-Holtwick, Legden und Epe
- Im Knoten Coesfeld ist nur die RB51 eingebunden (RE nicht)
- Infrastrukturbedarf: Begegnungsabschnitt zwischen Bork und Selm-Beifang sowie zwischen Ahaus und Epe , Kreuzungsbahnhof in Dülmen, Lette
- Keine Aufwärtskompatibilität zu anderen Maßnahmen und keine Vorstufe möglich



### Angebotskonzeption mit Akkutriebwagen

- Halbstundentakt aus RE51 und RB51 zwischen Dortmund und Gronau
- RE51 gegenüber heutiger RB51-Trasse beschleunigt, um RE-Anschlüsse in Dortmund zu erreichen (ohne Halte zwischen Lünen und Dortmund, alle Halte zwischen Enschede und Lünen)
- Durch Einsatz von Akkutriebwagen (bessere Beschleunigung) können Ausbaumaßnahmen wie die Geschwindigkeitserhöhung minimiert sowie ein neuer Halt in Lünen-Alstedde durch die RB51 bedient werden
- Knoteneinbindung in Coesfeld und Dortmund Hbf für optimale Anschlüsse
- Infrastrukturbedarf: Kreuzungsbahnhof in Glanerbrug, Begegnungsabschnitt zwischen Legden und Ahaus, Zusätzliche Weichenverbindung in Coesfeld, Kreuzungsbahnhof in Dülmen, Begegnungsabschnitt in Selm

Als Vorstufe ist eine Angebotsausweitung nur zwischen Coesfeld und Dortmund möglich

# Variantenvergleich



Mit Horizont RRX und ABS Münster – Lünen	V1	V2	V3	V4	V5	2018
Reisezeit Enschede – Dortmund	02:05	01:49	01:41	01:35	01:40	02:05
Reisezeit Coesfeld – Dortmund	01:00	00:50	00:51	00:52	00:52	01:04
Reisezeit Ahaus – Lünen	01:03	01:00	01:01	00:55	01:02	01:09
Reisezeit Ahaus – Gronau – Steinfurt-Burgsteinfurt	00:56	00:55	00:47	00:46	00:50	00:54
Erreichen des 00-Knoten in Dortmund* RE/RB	X	✓	✓	X	✓	X
Erreichen des 30-Knoten in Dortmund** RE/RB	✓	✓	✓	X	✓	X
Gute Verteilung der RB zw. Dortmund – Lünen	✓	X	X	✓	X	✓
30'-Takt zwischen Coesfeld und Dortmund	✓	✓	✓	X	✓	X
30'-Takt zwischen Enschede und Coesfeld	✓	✓	✓	X	✓	X

\* RE-Anschlüsse nach Hamm/Minden, Hagen/Wuppertal/Aachen, Essen/Düsseldorf/Flughafen Köln/Bonn, Gelsenkirchen/Düsseldorf

\*\* ICE-Anschlüsse nach Köln/Süddeutschland, RE-Anschlüsse nach Essen/Düsseldorf/Köln/Aachen und Hamm/Paderborn/Kassel

Infrastrukturmaßnahmen										
Maßnahme		V1	V1V	V2	V2V	V3	V3V	V4	V5	V5V
M1	Bau eines Begegnungsabschnitts Bork – Selm							6,3		
M2	Bau eines Begegnungsabschnitts in Selm (lang)	17,3	17,3	17,3	17,3					
M3	Bau eines Begegnungsabschnitts in Selm (kurz)								10,8	10,8
M4	Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Selm					5,0	5,0			
M5	Geschwindigkeitserhöhung Lünen – Coesfeld					34,4	34,4			
M6	Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Dülmen	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
M7	Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Lette							3,6		
M8	Umbau Knoten Coesfeld								2,3	2,5
M9	Bau eines Begegnungsabschnitts Legden – Ahaus	28,4		28,4		28,4			28,4	
M10	Bau eines Begegnungsabschnitts Ahaus – Epe							23,9		
M11	Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Glanerbrug					6,2	6,2		6,2	6,2
	<b>Grobkostenabschätzung insgesamt (in Mio. €)</b>	<b>49,0</b>	<b>21,6</b>	<b>49,0</b>	<b>21,6</b>	<b>77,3</b>	<b>48,9</b>	<b>37,1</b>	<b>51,0</b>	<b>22,6</b>

# Reisezeitvergleich



Mit Horizont RRX und ABS Münster – Lünen	V1	V1V	V2	V2V	V3	V3V	V4	V5	V5V	2018
Enschede – Dortmund	02:05		01:49		01:41		01:35		01:40	2:05
Coesfeld – Dortmund	01:00		00:51		00:52		00:52		00:52	01:04
Ahaus – Gronau – Münster	01:28		01:28		01:28		01:18		01:28	01:25
Coesfeld – Hamm	01:46		01:12		01:14		01:29		01:15	01:38
Coesfeld – Herne	02:06		01:15		01:17		01:32		01:16	01:24
Coesfeld – Bochum	01:19		01:09		01:11		01:11		01:10	01:28
Coesfeld – Hagen	02:07		01:29		01:32		01:46		01:30	02:05
<b>Gesamtbewertung Reisezeit</b>										

Angaben in Stunden, nur Nahverkehrsverbindungen (RE und RB)

# Gesamtbewertung der Varianten



	V1	V1V	V2	V2V	V3	V3V	V4	V5	V5V	2018
Gesamtbewertung Reisezeit										
Zugverteilung	Überlagerung zum 30'-Takt		Überlagerung zum 30'-Takt		Überlagerung zum 30'-Takt			Überlagerung zum 30'-Takt		
Anschlüsse Dortmund	Knoten Dortmund verpasst		Nullknoten und Halbknoten		Nullknoten und Halbknoten		Mit RRX wird Knoten Dortmund verpasst	Nullknoten und Halbknoten		Knoten Dortmund verpasst
Knoten Coesfeld	RBs im Knoten		RE und RB im Knoten		RE und RB im Knoten		RE nicht im Knoten	RE und RB im Knoten		RB im Knoten
Fahrzeugbedarf	15	13	15	13	15	13	17 [1]	15	13	
Haltebedienung										
Infrastrukturkosten (Mio. €)	49,0	21,6	49,0	21,6	71,1	42,7	37,1	51,0	22,6	0
<b>Gesamtbewertung</b>										

[1] Kein Stärken/Schwächen in Coesfeld möglich

## Fazit



Insgesamt stellt sich die Variante 5 als Vorzugsvariante heraus, da sie die wichtigsten Vorteile kombiniert:

- Bedienung aller Halte zwischen Enschede und Lünen im 30-Minuten-Takt
- Reisezeitkürzung Enschede – Dortmund um 25 Minuten
- Halbstündliche Knotenbildung in Enschede, Gronau und Coesfeld zur besseren Verknüpfung des SPNV im westlichen Münsterland
- Verbesserung der Anschlüsse durch eine Einbindung in den Nullknoten Dortmund  
(RE-Anschlüsse Richtung Hamm/Minden, Wuppertal/Düsseldorf/Aachen, Essen/Düsseldorf/Flughafen Köln/Bonn und Gelsenkirchen/Düsseldorf)
- Minimierung des Infrastrukturbedarfs durch Einsatz moderner Akkutriebwagen
- Identisches Angebotskonzept in den Horizonten 2025 und RRX

## Zusammenfassung

- Für die Umsetzung der Angebotsverbesserungen mit einem Halbstundentakt, verkürzten Reisezeiten und Anschlussoptimierungen in den Knoten Gronau, Coesfeld und Dortmund ist ein Ausbau der Infrastruktur in Selm (2 km zweites Gleis), Dülmen (zusätzlicher Bahnsteig), Coesfeld (zusätzliche Weichenverbindung), zwischen Legden und Ahaus (6 km zweites Gleis) und in Glanerbrug (zusätzliches Gleis) erforderlich. Eine grobe Kostenschätzung ergab für das Gesamtprojekt einen Wert von 51 Mio. € für den Ausbau der Infrastruktur.
- Für eine mögliche Vorstufe ohne den kostenintensiven Ausbau zwischen Legden und Ahaus wurden 22,6 Mio. € abgeschätzt.
- In dieser Vorstufe würde bereits die besonders für den Bereich nördlich von Coesfeld wirksame Reisezeitverkürzung mit dem Regional-Express und ein 30-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Coesfeld umgesetzt werden können. Die RB-Linie von Dortmund würde in Coesfeld enden.
- Für die betriebliche Umsetzung ist der Einsatz von Akkutriebwagen, die gegenüber den heutigen Dieselfahrzeugen eine bessere Beschleunigung aufweisen, erforderlich. Dieses entspricht dem Ziel des NWL, einen lokal emissionsfreien SPNV-Betrieb zu gewährleisten und anstelle von Dieselfahrzeugen künftig alternative Antriebe einzusetzen.



**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**