

(Wümme) auszubauen (z.B. Abschnitt Minden – Nienburg zweigleisiger Ausbau) und zu ertüchtigen. Dieser Ausbau ist als ein neu zu beginnendes Projekt im BVWP 2003 (vordringlicher Bedarf) mit dem Realisierungshorizont bis 2015 eingestellt.

Angesichts des angestrebten Realisierungszeitraumes und der gleichzeitig prognostizierten Verkehrszunahme kann nicht von einer derart großen Entlastung der Strecke 2200 und des Knotens Münster ausgegangen werden, dass eine Entbehrlichkeit der Strecke 2010 („Güterumgehungsbahn“) Grundlage weiterer Überlegungen sein könnte.

Die Einrichtung eines Haltepunktes an der hochbelasteten Strecke 2200 (KBS 425) erscheint wegen zu erwartender negativer Auswirkungen auf die Streckenkapazität und wegen fraglicher ITF-Verträglichkeit problematisch. Eine Untersuchung der Auswirkungen auf die Streckenkapazität wäre mit einem hohen Aufwand verbunden. Die ITF-Systemverträglichkeit ist derzeit als nicht gegeben anzusehen, eine Einarbeitung in den ITF müsste geprüft werden.

Für die Gleise 701 bis 706 wird im folgenden die Notwendigkeit bzw. Entbehrlichkeit dargelegt:

■ Gleise 701 / 702

Diese Gleise sind und bleiben die Streckengleise (durchgehenden Hauptgleise) der Strecke 2200 Wanne-Eickel Hbf – Hamburg Hbf und sind damit unverzichtbar.

■ Gleis 703

Das Gleis ist Überholgleis in Nord-Süd-Richtung und als solches aufgrund der zu erwartenden Zunahme des SGV auch in Zukunft mit einer Nutzlänge von 700m zwingend erforderlich. Hierbei sind die Verkehre der Relationen Osnabrück – Ruhrgebiet sowie Rheine – Ruhrgebiet zu berücksichtigen, wobei eine alternative Überholmöglichkeit in Münster Hbf nicht gegeben ist. Zudem muss auch zukünftig eine Führung der Züge Ruhrgebiet – Rheine über Gleis 703 auf die Strecke 2265 möglich bleiben, um Teile des Münsteraner Hbf zu entlasten.

■ Gleis 704

Das Gleis ist durchgehendes Hauptgleis der Strecke 2265 Münster – Coesfeld und damit unverzichtbar.

■ Gleis 705

Das Gleis wird z.Z. als Zuführungsgleis zum Gleisanschluss der RWE benötigt. Der geplante 30min-Takt Münster – Coesfeld macht fahrplantechnisch eine planmäßige Kreuzung im Bf Mecklenbeck erforderlich. Zu diesem Zweck wird das Gleis 705 auch zukünftig benötigt, unabhängig von der Zuführung zum Gleisanschluss RWE. Im Falle der zu prüfenden Kürzung des Gleises auf den Bereich westlich der geplanten Eisenbahnüberführung muss der Anschluss RWE an das Gleis 704 neu angebunden werden.

■ Gleis 706

Das Gleis wird als „Einfahrgleis“ für die Strecke 2010 („Güterumgehungsbahn“) benötigt. Aufgrund der gem. BVWP zu erwartenden Zunahme des SGV ist das Gleis auch zukünftig als „Einfahrgleis“ sowie als Überholgleis in Süd-Nord-Richtung (auch Richtung Rheine) mit einer Nutzlänge von 700m vorzuhalten.

■ Gleis 707

Das Gleis ist entbehrlich und in der Örtlichkeit nicht mehr vorhanden. Die Fläche wird z.Z. für die Planung eines Haltepunktes an der Strecke 2265 vorgehalten und steht somit für die Anlage eines Bahnsteiges bzw. einer Gleisverschwenkung zur Errichtung eines Mittelbahnsteiges zur Verfügung.