



Einleitung

Gute grenzüberschreitende Bahnverbindungen auf dem TENT-T Korridor Nordsee-Baltikum sind wichtig für eine gute Lebensqualität, ein gutes Geschäfts- und Investitionsklima und zur Verbesserung der sozialökonomischen Struktur im Euregio-Gebiet. Schnelle (internationale) Verbindungen sind ein entscheidender Faktor für das Wachstum in Grenzgebieten. Durch sie vergrößert sich der Aktionsradius der dort lebenden Menschen und damit deren „Daily Urban System“ (tägliches Lebensumfeld). Im Euregio-Gebiet befinden sich wichtige städtische Gebiete, wie z. B. Münster (308.000 Einwohner), die Netzwerkstadt Twente (bestehend aus Enschede, Hengelo, Borne, Oldenzaal und Almelo: ca. 369.000 Einwohner), die Stadt und der Landkreis Osnabrück (513.000), der Landkreis Grafschaft Bentheim (135.000 Einwohner), Kreis Steinfurt (440.00 Einwohner), Kreis Borken (369.500 Einwohner), die Region Emmen/Coevorden (100.000 Einwohner) und am äußersten Rand Zwolle (120.000 Einwohner).

Kurzfristige Entwicklungen: neue Zugverbindungen verbessern die Anbindung des Euregio-Gebiets

Ab dem 10. Dezember 2017 fährt die Regionalbahn 61 von Bielefeld nach Bad Bentheim weiter bis nach Hengelo durch. Dies geschieht im Auftrag der Provinz Overijssel, dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG). Dadurch entsteht eine neue stündliche Zugverbindung zwischen Hengelo und Bielefeld, über Oldenzaal, Rheine und Osnabrück, die täglich genutzt werden kann. Darüber hinaus wird aller Voraussicht nach die regionale Bahnverbindung Neuenhaus-Nordhorn-Bad Bentheim Ende 2018 im Auftrag der LNVG reaktiviert werden und durch die Bentheimer Eisenbahn in Betrieb genommen werden. Reisende erhalten dadurch von Nordhorn aus über Bad Bentheim wieder eine gute Zugverbindung zu den Eisenbahnknoten Hengelo, Rheine und Osnabrück.

Die beiden regionalen Zugverbindungen tragen dadurch in hohem Maße zur Verbesserung der Anbindung und der Stärkung der ökonomischen Struktur des Euregio-Gebiets bei.

Ergebnisse der Untersuchungen im Rahmen des INTERREG-Projekts SchienenRegion

Im Rahmen des INTERREG-Projekts SpoorRegio / SchienenRegion wurden in den vergangenen Jahren eine Reihe von zusammenhängenden Teilstudien durchgeführt, die sich mit dem Netz der grenzüberschreitenden Zugverbindungen beschäftigen. Diese Teilstudien (auch als Arbeitspakete bezeichnet) hatten als Zielsetzung, aus der Perspektive des Euregio-Gebiets vielversprechende und durchführbare Maßnahmen zu identifizieren, mit denen die Qualität der jeweiligen grenzüberschreitenden Bahnverbindungen verbessert werden kann. Verbesserungen an den grenzüberschreitenden Zugverbindungen führen zu einer Stärkung der sozialökonomischen Struktur im deutsch-niederländischen Grenzgebiet.

Die Teilstudien beschäftigen sich vorrangig mit dem Schienennetz im deutsch-niederländischen Grenzgebiet, rund um die bestehende internationale IC-Zugverbindung Amsterdam – Hengelo – Osnabrück - Berlin. Zusammen mit einer Reihe von regionalen Zugverbindungen, welche als Zubringer für die internationale Verbindung fungieren, bildet diese Verbindung ein zusammenhängendes Schienennetz im Grenzgebiet mit Verbindungen nach Drenthe, Twente und Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen. Dieses Netzwerk verfügt über eine eigene Dynamik. Aufgrund dieses Zusammenhangs wurden in Absprache mit der Provinz Gelderland deshalb andere grenzüberschreitende Zugverbindungen, wie z. B. der RE 19 Düsseldorf-Arnheim und der ICE Amsterdam-Frankfurt nicht in diese Untersuchungen mit einbezogen, da diese in einem anderen Korridor ein zusammenhängendes Netzwerk bilden. Die Untersuchungsergebnisse werden außerdem an die Provinz Gelderland weitergeleitet.

Folgende Partner und Kofinanzierer waren an dieser Studie beteiligt: Provinz Overijssel (Lead-Partner), Bentheimer Eisenbahn (Projektpartner), Zweckverband SPNV Münsterland (Projektpartner), IHK Nord Westfalen, IHK Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim, Landkreis Grafschaft Bentheim, Landkreis Osnabrück^{*)}, Provinz Drenthe, Region Twente, Stadt Münster, Stadt Osnabrück^{*)}.

^{*)} Offiziell vertreten durch PlaNOS

Zu Beginn des Projekts wurde vereinbart, dass die Untersuchungsergebnisse auf der administrativen Ebene der Region und mit relevanten Parteien außerhalb der Region besprochen werden, sodass im Anschluss Entscheidungen über eventuell nötige Schritte bezüglich der Durchführung von konkreten und aussichtsreichen Projekten zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienennetzes getroffen werden können.

Im Folgenden werden die verschiedenen Teilstudien (die 4 Arbeitspakete) des INTERREG-Projekts, deren Schlussfolgerungen und Empfehlungen sowie weitere Vorgehensweise, die den Vorständen der betreffenden Partner vorgelegt wurden, näher beschrieben.

Arbeitspaket 1: Zugverbindung Emmen-Nordhorn-Bad Bentheim (Rheine)
Im Jahr 2015 fasste das Bundesland Niedersachsen im Zuge eines Programmes zur Reaktivierung von Bahnstrecken den Beschluss, die Bahnverbindung zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus auszubauen. Gemäß der Planungen sollen Ende 2018 die ersten Züge auf dieser Strecke fahren. Die geplante Reaktivierung bietet möglicherweise auch eine Grundlage für den Ausbau der Verbindung für die grenzüberschreitende Personenbeförderung nach Emmen und den Anschluss an das deutsche Fernverkehrsnetz über den Bahnknotenpunkt Rheine.

Empfehlungen / aussichtsreiche Maßnahmen:

Im Auftrag der Bentheimer Eisenbahn (und in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Grafschaft Bentheim und der Provinz Drenthe) hat das Forschungsinstitut CIMA die potentiellen sozialökonomischen Effekte des Ausbaus der Strecke Bad Bentheim-Nordhorn-Neuenhaus in Richtung Coevorden / Emmen, die in Kürze reaktiviert wird, untersucht. Die Untersuchungen ergaben, dass dieser neu zu bauende Streckenabschnitt diesem Teil des Euregio-Grenzgebiets aussichtsreiche Möglichkeiten bietet.

Der Abschlussbericht enthält vier Schlussfolgerungen, die einen Ausbau des SPNV von Neuenhaus nach Emmen befürworten.

1. Effekte auf den Verkehr und das Gebiet selbst (u. a. verbesserte Anbindung der Niedergrafschaft)
2. Wirtschaftliche Effekte (u. a. flexiblere Arbeitsmöglichkeiten für die Bevölkerung)
3. Demografische Effekte (u. a. demografische Stabilisierung: junge, hoch qualifizierte Einwohner bleiben länger in diesem Gebiet wohnen)
4. Effekte auf die Tourismus- und Erholungsbranche (die bessere Anbindung sorgt dafür, dass u. a. mehr Tagestouristen und neue touristische Zielgruppen angelockt werden)

Zusätzlich werden weitere 1530 Reisende pro Tag auf der neuen Strecke nach Emmen / Coevorden erwartet.

Die 3 beteiligten Parteien arbeiten mittlerweile an einer weiterführenden Studie bezüglich der betriebswirtschaftlichen Aspekte einer direkten Zugverbindung Emmen-Nordhorn-Bad Bentheim. Zum jetzigen Zeitpunkt ist noch nicht bekannt, wann diese Studie abgeschlossen sein wird.

Arbeitspaket 2: Optimierung / Durchleitung der Verbindung Zwolle – Enschede – Gronau – Münster

Dieses Arbeitspaket ist unterteilt in die Optimierung der Bahnverbindung Zwolle – Enschede – Gronau – Münster (Arbeitspaket 2a) und die Planung der Elektrifizierung der Strecke Enschede – Münster (Arbeitspaket 2b). Die Elektrifizierung Enschede – Münster ist eine wesentliche Voraussetzung für eine direkte Verbindung Zwolle – Münster und wird im Folgenden zuerst dargestellt.

Ausarbeitung der Elektrifizierung Enschede - Münster (Arbeitspaket 2b)

In den letzten Jahren sind die Fahrgastzahlen auf der Strecke Münster - Enschede ständig gewachsen. Diese Zunahme führt vor allem auf dem deutschen Teil der Strecke zu Kapazitätsengpässen. Mit der heutigen Infrastruktur ist es nicht möglich Züge einzusetzen, die aus mehr als 3 Triebwagen bestehen. Auf der Strecke zwischen Enschede und Gronau können aufgrund der begrenzten Bahnsteiglänge sogar nur max. 2 Triebwagen eingesetzt werden. Ein möglicher Lösungsansatz für dieses Problem ist der Einsatz von anderem Zugmaterial (Doppelstock-Triebwagen mit Elektroantrieb), was jedoch eine Elektrifizierung der Strecke voraussetzt.

Empfehlungen / aussichtsreiche Maßnahmen:

Als Teilstudie Arbeitspaket 2b wurde über den Projektpartner ZVM eine Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der Strecke Münster – Enschede von der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber erstellt. Die Studie ergab, dass sich die vorläufigen Kosten für die Elektrifizierung der Strecke auf rund 76 Millionen Euro belaufen.

Im Rahmen dieser Studie wurde außer den bereits geplanten Maßnahmen zur Realisierung eines Halbstundentaktes (Ausbau Münster Zentrum Nord [bereits nahezu fertiggestellt], zweigleisiges Teilstück Altenberge – Nordwalde) kein weiterer zweigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Münster und Enschede untersucht. Auch weiterführende Fahrplanstudien waren nicht Teil der Untersuchung.

In der Machbarkeitsstudie werden Baukosten für die Elektrifizierung in Höhe von 64 Mio. € und Planungskosten von 12 Mio. € abgeschätzt. Ein Vergleich zwischen Diesel- und Elektrobetrieb ergab für das aktuelle Leistungsangebot eine Einsparung von 1.625 T CO₂ pro Jahr und damit eine Reduzierung um 32 %. Bei den Energiekosten wurde eine Reduzierung um 42 % abgeleitet. In der monetären Bewertung dieser beiden Punkte ergibt sich ein Einsparungspotential von etwa 860.000 € jährlich. Weitere Umweltaspekte (z.B. für die Schadstoffarten NO_x, CO, HC, PM und SO₂) sowie weitere betriebliche und finanzielle Aspekte sind nicht untersucht worden und werden zu weiteren Reduzierungen und Einsparungen führen. Auch mit Blick auf die erforderlichen und geplanten Kapazitäts- und Angebotsausweitungen (Halbstundentakt) wird das Einsparpotenzial für den angestrebten Zielzustand entsprechend der Bedeutung der Strecke deutlich höher liegen. Dazu wird vorgeschlagen, auf Basis der in dieser Studie dargestellten infrastrukturellen Machbarkeit, eine vertiefende Betrachtung der Betriebs- und volkswirtschaftlichen Aspekte durchzuführen.

Optimierung der Zugverbindung Zwolle – Enschede – Gronau – Münster (Arbeitspaket 2a)

Diese Teilstudie gewährt einen Einblick darin, auf welche Weise die Durchbindung der regionalen Zugverbindungen Münster - Enschede und Enschede - Zwolle die Attraktivität dieser Zugverbindungen erhöhen könnte.

Empfehlungen / aussichtsreiche Maßnahmen:

Das Forschungskonsortium Goudappel Coffeng / Railistics hat konstatiert, dass genügend Transportpotential und andere Geschäftsmöglichkeiten vorhanden sind, um eine solche Durchbindung durchzuführen. Durch die Weiterfahrt des (zukünftigen) Expresszugs Zwolle - Enschede nach Münster und umgekehrt steigt die Zahl der Reisenden im grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt um 40.000 pro Jahr und ausschließlich auf die Strecke Enschede – Gronau bezogen um 70.000 pro Jahr. Die Effekte einer Durchbindung der Zugverbindungen Münster -Enschede und Enschede - Zwolle wurden mithilfe einer gesellschaftsbezogenen Kosten-Nutzen-Analyse untersucht.

Die Strecke Zwolle - Enschede ist zum jetzigen Zeitpunkt vollständig elektrifiziert und wird ab dem 10. Dezember 2017 ausschließlich von elektrischen Zügen befahren. Im Zusammenhang mit der Ökologisierung des Verkehrs durch die Provinz Overijssel ist eine der Voraussetzungen, dass auf der Strecke Zwolle - Enschede keine Dieselfahrzeuge mehr eingesetzt werden. Eine Durchbindung der Züge setzt eine Elektrifizierung der grenzüberschreitenden Strecke Münster – Enschede voraus (siehe oben, Erläuterungen zu Arbeitspaket 2b: Ausarbeitung der Elektrifizierung Enschede - Münster).

Auf beiden Seiten der Grenze gibt es regionale Schienennetzkonzessionen / Transportverträge mit verschiedenen Geschäftsbedingungen, verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und verschiedenen Laufzeiten. Die aktuelle Konzession Münster - Enschede läuft noch bis Mitte Dezember 2026. Das Ende dieser Konzession schafft die Möglichkeit für einen Umstieg auf elektrische Züge (als Bestandteil der Ausschreibung). Die regionale Konzession Zwolle - Enschede in den Niederlanden läuft noch bis 2032. Alle Entscheidungen sollten mit dem regionalen EVU auf der Strecke

Zwolle - Enschede abgestimmt werden (die Konzession Zwolle - Enschede beginnt am 10. Dezember 2017).

Zusammenführung der Ergebnisse aus den Arbeitspaketen 2a und 2b:

1. Mit einer Elektrifizierung der grenzüberschreitenden Strecke Münster – Enschede werden zusätzliche Beförderungskapazitäten geschaffen, Emissionen reduziert und Energiekosten eingespart. Es ergibt sich die Möglichkeit, durchgehende Verkehre zwischen Zwolle und Münster anzubieten.
2. Mit einer Durchbindung der Linien Zwolle – Enschede und Enschede – Münster werden zusätzliche Reisende im grenzüberschreitenden Verkehr gewonnen.
3. Auf Basis der Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung Münster – Enschede und der Potenzialabschätzung für die Durchbindung Zwolle – Münster wird eine weiterführende fahrplantechnische Untersuchung und eine Betriebs- und Volkswirtschaftliche Untersuchung empfohlen.
4. Zielzeitpunkt für eine Umsetzung der Elektrifizierung Münster – Enschede und der Durchbindung Münster– Zwolle ist der Dezember 2026.

Arbeitspaket 3: Beschleunigung und Verbesserung des Ost-West-Korridors Amsterdam-Hengelo-Osnabrück-Berlin

Zu diesem Arbeitspaket gehört eine Studie mit einer Problem- und Machbarkeitsanalyse sowie einer Beurteilung der Zweckmäßigkeit von Maßnahmen, die einen Beitrag zur Beschleunigung und Verbesserung der Bahnverbindung Amsterdam - Hengelo - Osnabrück -Berlin leisten sollen, sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland. Diese Verbindung verläuft quer durch das Euregio-Gebiet und verbindet sowohl die städtischen Gebiete in der Euregio untereinander als auch die Euregio mit den wichtigen städtischen Gebieten in den Niederlanden und Deutschland und spielt somit eine tragende Rolle im Schienennetz des Euregio-Gebiets.

Aussichtsreiche Maßnahmen:

Die Studie hat ergeben, dass die Anzahl der Reisenden in den nächsten Jahren zunehmen wird. Im Vergleich mit 2015 wird erwartet, dass 2030 rund 500.000 zusätzliche Reisende die Grenze bei Bad Bentheim/Oldenzaal überqueren werden.

Im Augenblick kann der Fahrplan der Linie Amsterdam-Berlin nur als bedingt zuverlässig bezeichnet werden, was auf den Zustand des aktuellen Zugmaterials zurückzuführen ist. Durch den Einsatz von Mehrsystemfahrzeugen würde sich die Reisezeit um mindestens 7 Minuten verkürzen (durch einen kürzeren Stopp in Bad Bentheim), wodurch sich die vom Kunden wahrgenommene Qualität verbessert. Diese Maßnahme kann zwar relativ kurzfristig umgesetzt werden, fällt jedoch in den Aufgabenbereich des EVU. DB Fernverkehr hat 2017 eine Ausschreibung veröffentlicht und es ist zu erwarten, dass ab 2023-2025 auf der Strecke Amsterdam-Berlin neues Zugmaterial eingesetzt wird.

Es wurden 5 Varianten für den IC Amsterdam-Hengelo-Osnabrück-Berlin untersucht. Die niederländische Streckenvariante 2.3. über Wierden-Zwolle (Salland-Strecke) und die Hanzelijn birgt viel Potential, benötigt jedoch auch weitere Investitionen in die Schieneninfrastruktur (Ausbau zu einer teilweise bzw. vollständig mehrgleisigen Strecke), um die Zuverlässigkeit des Fahrplans gewährleisten zu können. Die Anzahl der Reisenden würde dadurch um rund 100.000 Reisende zunehmen.

Die Streckenvariante über Wierden-Zwolle bedeutet jedoch auch, dass Deventer, Apeldoorn, Amersfoort und Hilversum nicht mehr über einen direkten Anschluss an den IC Amsterdam-Berlin verfügen würden. Reisende aus diesen Städten haben die Möglichkeit, mithilfe des inländischen ICs in Hengelo Richtung Berlin umzusteigen. Verbesserungen an der Salland-Strecke bieten auch Möglichkeiten auf dem Gebiet der Beschleunigung der inländischen IC-Verbindung zwischen Twente und West-Niederland.

Dadurch könnte ein Synergieeffekt zwischen der schnelleren Strecke Amsterdam-Berlin und dem inländischen IC entstehen.

Auf der Strecke Amsterdam-Hannover könnten 50 bis 60 Minuten Reisezeit eingespart werden. Die anfallenden Kosten für den Ausbau zu einer mehrgleisigen Strecke müssen noch näher untersucht werden.

Eine Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur zwischen Löhne und Bad Bentheim auf Geschwindigkeiten von 160 km/h als erste Ausbaustufe könnte Optimierungsmöglichkeiten für den internationalen Zugverkehr und die Regionalverbindungen RE 60 und RB 61 bieten. Hierzu werden jedoch weitere Untersuchungen benötigt, eine Nutzen-Kosten Analyse. Eine Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h könnte in einem weiteren Schritt erfolgen, wobei hiermit sehr hohe Investitionskosten verbunden sind.

Empfehlungen aus dem Abschlussbericht:

1. Die Einführung von neuem Zugmaterial überall dort, wo es möglich (und notwendig) ist, unterstützen;
2. Überprüfen, welche Möglichkeiten ein Ausbau der Infrastruktur zwischen Löhne und Bad Bentheim auf 160 km/h für die Optimierung des Fernverkehrs und der regionalen Verbindungen bietet;
3. Überprüfen, ob der IC Amsterdam-Berlin mit relativ geringen Investitionskosten zuverlässig über die Salland-Strecke geleitet werden kann, und welche längerfristigen Möglichkeiten die Salland-Strecke für die Intercitys Twente-Randstad darstellt;
4. Weitere Maßnahmen für sämtliche Streckenabschnitte auf beiden Seiten der Grenze prüfen.

Arbeitspaket 4: Verbesserung der Anbindung des Flughafens Münster-Osnabrück (FMO)

Momentan ist der Flughafen FMO über Schnellbusse an den Hauptbahnhof Münster und an Ibbenbüren angebunden. Eine qualitativ hochwertigere Anbindung des Flughafens würde einen beträchtlichen Mehrwert mit sich bringen. Ziel dieser Studie war die Prüfung von Möglichkeiten, die Anbindung des Flughafens mit Bus und Bahn zu verbessern. Sowohl eine Anbindung über die Verbindung Hengelo-Rheine als auch über die Verbindung Enschede-Münster wurde untersucht.

Empfehlungen / aussichtsreiche Maßnahmen:

Mit der Einführung der RB 61 Hengelo-Bielefeld am 10. Dezember 2017 wird von Hengelo aus eine gute Verbindung mit dem FMO geschaffen (7 Minuten Umsteigezeit in Ibbenbüren zur Buslinie 50 FMO).

Auf Grundlage der Studie zu Verbesserungsmöglichkeiten der Anbindung des FMO an die Region Twente werden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

1. Weitere Untersuchung der Machbarkeit einer (nachfrageorientierten) Busverbindung Enschede-Rheine-FMO.
2. Absprachen mit den Betreibern der Fernverkehrsbusse (z.B. Flixbus) treffen, um den Flughafen FMO besser in den Dienstplan zu integrieren.