

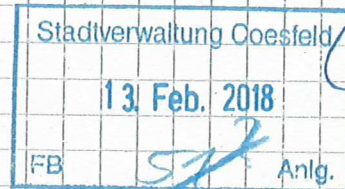
Stadtverwaltung Coersfeld
- z. Hd.: Thomas Backes -
Markt 8

Telefon (nachmittags):

48653 Coersfeld

Datum: 11. Februar 2017

Betrifft: Beteiligung der Stadtverwaltung und des
hierigen Rates an der Anpassung der Regio-
nalpläne an den LEP, sowie hierauf
folgender Entschließungsanträge an das
Landesverkehrsministerium, ZVM-Rat und an
den Kreistag



Sehr geehrter Herr Backes,
ich melde mich auf diesem Wege nach längerer Zeit
bei Ihnen, da ich vor kurzem mehrmals mit Herrn Dierm
von der Bezirksregierung MS. telefoniert habe. Schon
in der Zeit als dessen Kollege Gregor Lange noch nicht
Polizeipräsident in Dortmund war habe ich mich mit
meiner Bi. Schienenverkehrs-MsL. an der letzten Fort-
schreibung des Bezirksentwicklungsplanes MsL. be-
teiligt. Leider nur mit dem Erfolg, daß der Bill-
gelegte Streckenteil Rhede - Borken, zusätzlich zum
St. t. Bocholt - Rhede, in den BEP mit aufgenommen
wurde.

Laut Herrn Dierm besteht nun die Möglichkeit von
kommunaler Seite nochmals mit Verbesserungen
im BEP zu pochen, da dieser an den neuen

LEP angepasst werden muß. Herr Drew hat unsere Bürgerinitiative nachgelegt, sich an diesen Prozessen ab-mal zu beteiligen, um so eine mögliche baldige Reaktivierung eines ersten Streckenabschnittes der Kursbuchstrecke (KBS) 408 west zu erwirken.

Das zu formulierende Ziel muß aus unserer Sicht sein, daß die Bannurgebahn, kurzfristig startend, künftige bis nach Coesher (Süd) verkehren soll. Und zwar möglichst im 30-Minutentakt (Mo-Fr), von 5 Uhr bis 21⁰⁰ Uhr. In Coesher soll sich der 30-Minutentakt auf der R 51 (75-1) bis Bocholt fortsetzen, indem dann die S 75-Linien (Borken-Münster) dorthin „verschwenkt“ werden. Hieraus werden sich Einsparungen i. d. Busleistungen ergeben. Aufgrund dessen, daß die Potenzialuntersuchung Bocholt - Coesfeld - Münster (a. d. J. 2012) nicht korrekt erstellt wurde, weil auf dem Abschnitt Borken - ~~Coe~~ ca. 1000 Fahrgäste (Mo-Fr) nicht berücksichtigt worden sind, sowie die in d. Untersuchung gen. Streckenlänge von 39 km falsch ist, besteht die Notwendigkeit, daß von den Städten/Gemeinden aus wieder Dampf in die Sache kommt; die falschen Angaben wurden in dem vergangenen Jahre von keiner Seite aus kritisiert! Nach unserem Transparenzbericht beträgt die neue Streckenlänge nur noch 29 km gegenüber den 31 km, anno 1977.

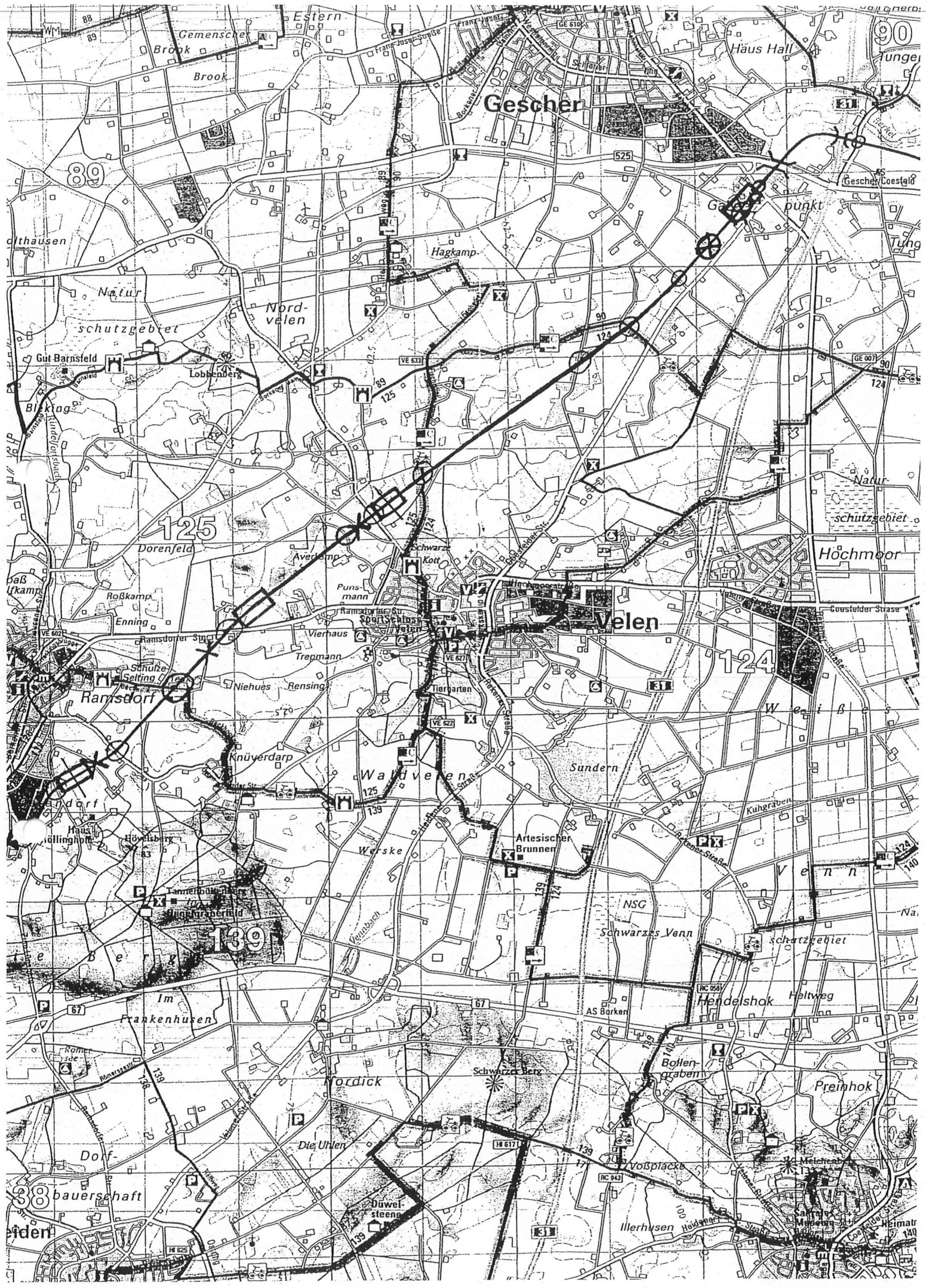
Frau Dr. Richter von der Bahnbüroabteilung Westfalen bestätigte Anfang Dez., daß das Fahrgastpotenzial etwa um 1.000 höher sein muß, als in Abb. 6 in der Untersuchung genannt.

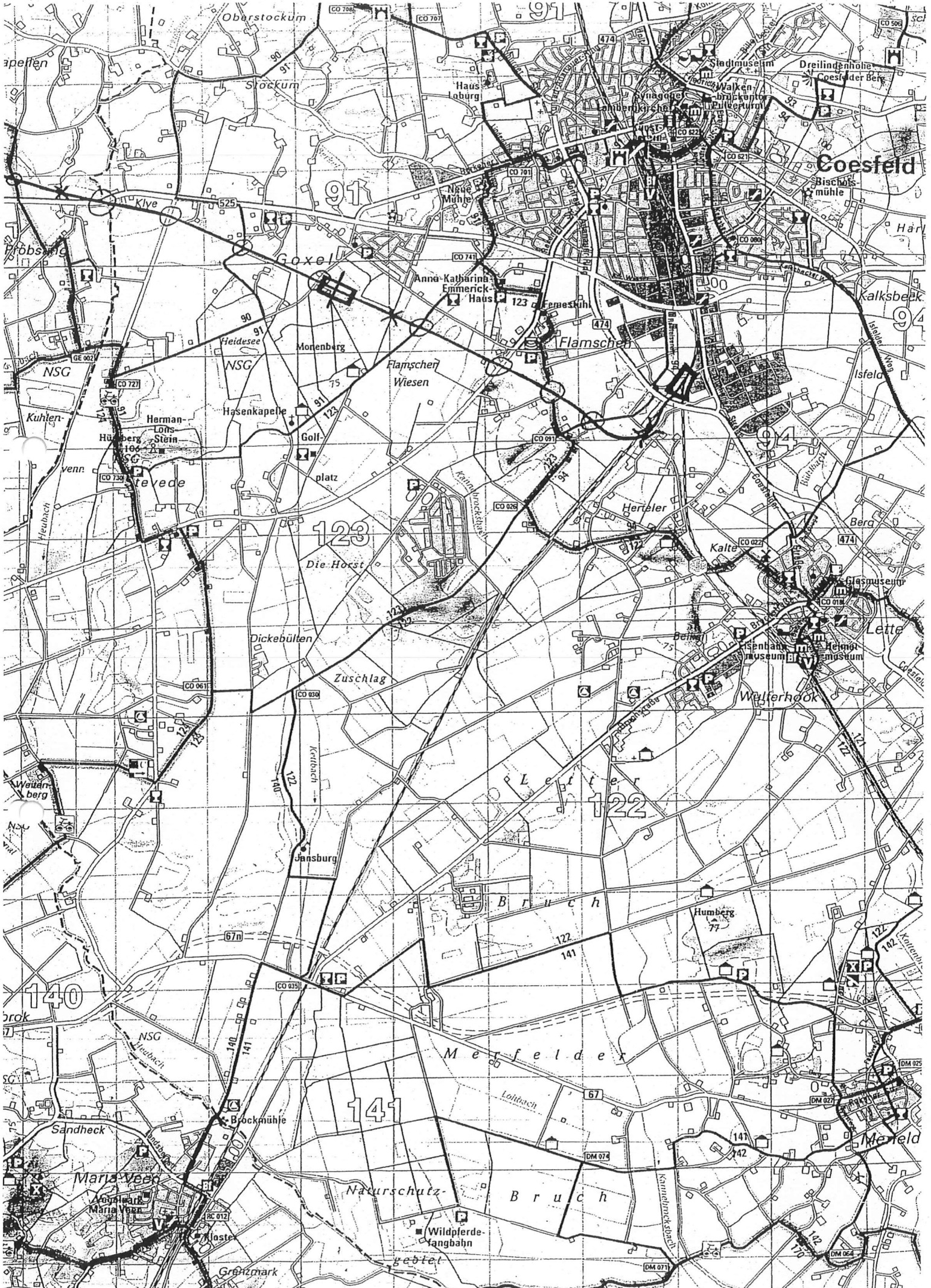
Hieraus folgt, daß a) eine Kosten-/Nutzwertanalyse durch das Land NRW, da die Strecke am 16. Mai 2015 für den ÖPNV-Bedarfsplan Nordrhein-Westfalen angemeldet worden ist, besser sein wird, als in der Untersuchung fälschlicherweise behauptet wurde, bzw. suggeriert wurde.

Und daß b) eine Einbeurteilung des Streckenteils (MS-) Coesfeld - Gecher im besonderen Interesse der Landtages liegen wird, mit dem realen Werte ca. 2.900 Fahrgästen i. Gegensatz zu der Abbildung 6 i. d. Untersuchung. Dies würde laut Reg. NRW. (Gesetz) mit sich bringen, daß besondere Zuschüsse sowohl für Planung u. Bau der Strecke, als auch Betriebskostenzuschüsse dauerhaft durch das Land erfolgen werden; ob letztere jedoch überhaupt über einen längeren Zeitraum nötig wären, wage ich zu bezweifeln.

Wir bitten deswegen den Auftrag an die Stadt und den Rat, mit Entschuldigungen an das Land, die Bezirksverwaltung Münster und den Kristag, die Reaktivierung von Gecher - Coesfeld einzufordern.

Bitte teilen sie mir brieflich o. telefonisch mit, ob ich Sie am 12. März um 15³⁰ - 17³⁰ für 30 Minuten, im Rathaus besuchen kann. Ggf.





Warum einen Umstrukturierungsplan 2 im Raum Coesfeld/Borken/Bocholt/Emmerich?

- Direkte Erreichbarkeit der Orte/Haltepunkte/Bahnhöfe:
 - Zevenaar, Emmerich - Elten, Emmerich - HBF, Emmerich - Praest, Millingen, Vehlingen - Woltsee, Jsselburg/Anholt, Jsselburg - Werth, Bocholt - Schlavenhorst, Bocholt - Alfred-Flender-Straße, Bocholt - HBF, Bocholt - Eintracht Str., Bocholt - Fachhochschule, Rhede, Borken - Pröbstingsee, Borken - Burloer Str., Borken - HBF, Ramsdorf/Velen, Gescher, Coesfeld - Süd, Coesfeld - HBF, Coesfeld - Schulzentrum, Billerbeck - Lutum, Billerbeck - Mitte, Havixbeck, Münster - Roxel, Münster - Mecklenbeck (beide vorauss. ab 2014), Münster - HBF.

Außerdem:

- Wesel - Mitte, Wesel - ~~Feldmark~~ ^{Blumenkamp}, Hamminkeln, Dingen, Bocholt - Süd, Bocholt - HBF; Direkte stündliche Verbindungen zwischen Zevenaar und Münster, sowie Wesel und Münster. Montags bis Freitags zusätzlich stündliche Verbindungen zwischen Bocholt und Münster, so daß sich eine halbstündliche Versorgung zwischen beiden Orten ergibt.
- Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Emmerich und Münster:
 - a) Coesfeld - Borken um ca. 30 Minuten / 50%,
 - b) Coesfeld - Bocholt um ca. 30 Minuten / 33%,
 - c) Coesfeld - Emmerich um ca. 60 Minuten / 40%,
als mit den heutigen Buslinien 51 und 61 oder den Bahnlinien über Wanne-Eickel-HBF und Oberhausen-HBF.

Seite 2

- Verkürzung der Umsteigerzeiten in Borken um ca. 30 Min.
- Rundumanschlüsse / Systemknoten in Coesfeld, Gescher, Ramsdorf/Velen, Borken, Bocholt, Millingen, Emmerich und Zevenaar

a) Coesfeld zur vollen Stunde

b) Gescher zur Minute 08 von Gescher, ~~Borken~~ ^{Mühlenweg}

36 von Vreden und Gescher,

Mühlenweg

40 von Hochmoor

16 nach Hochmoor

20 nach Vreden und Gescher,

Mühlenweg

48 nach Gescher, Mühlenweg

c) Ramsdorf/Velen

zur Minute 08 von Hochmoor und Velen (T75)

08 von Ramsdorf (R51)

36 von Hochmoor und Velen (R51)

36 von Ramsdorf (T75)

20 nach Velen und Hochmoor (R51)

20 nach Ramsdorf (T75)

48 nach Velen und Hochmoor (T75)

48 nach Ramsdorf (R51)

d) Borken zur halben Stunde

e) Bocholt zur vollen Stunde

f) Millingen zur Minute 17 von Haltern und Meerhoog

28 von Bocholt/Münster

28 von Zevenaar

29 nach Zevenaar

29 nach Bocholt/Münster

41 nach Haltern u. Meerhoog

g) Emmerich zur Minute 37 von Bocholt/Münster

25 von Haltern u. Meerhoog

19 von Zevenaar

41 nach Kleve (Linie 58)/Aktuell: 39

- Gegenrichtung nicht untersucht -

h) Zevenaar - nicht untersucht -

Kommentar: Aufgrund des 30-Minutentaktes zwischen Zevenaar und Arnhem, sowie zwischen Zevenaar und Doetinchem, Terborg, Aalten, Winterswijk werden die Umsteigezeiten nicht besonders lang sein, so daß Zevenaar zusammen mit der Linie von/nach Münster als Systemknoten betrachtet wird.

i) Wesel zur Minute 20 von Bocholt/Münster

32 von Duisburg

28 nach Duisburg

38 nach Bocholt/Münster

Kommentar: Alle anderen Anschlußmöglichkeiten wurden für den Bahnhof Wesel-Mitte nicht untersucht.

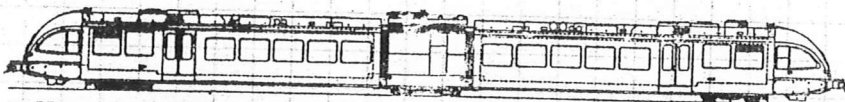
Aufgrund der vom VRR geplanten Verknüpfung der Triebwagen von/nach Bocholt mit von/nach Mönchengladbach würde sich später ein 30-Minutentakt zwischen Wesel und Bocholt ergeben.

- Stilllegung der Buslinien R 51 (zwischen Bocholt und Ramsdorf), 61 (zwischen Rees-Millingen und Bocholt) und der Linie 64 Bocholt-Wesel. Schülerzwischenverkehr

bleibt hiervon ausgenommen. Nur eben keine Taktbedienungen mehr auf den 3 genannten Linien.

Abschnitt Gescher/Hochmoor/Coesfeld siehe Ustp. 1.

- Aufwertung der Linie 776 zum Stundentakt zwischen Hochmoor und Gescher, Mühlenweg (Wende bei Ges., Porsche Straße mit neuer Haltestelle) siehe Ustp. 1.
- Umbenennung des Schülerzwischenverkehrs 776 Ahaus - Gescher mit einer anderen Nummer.
- Stündliche Trennung/Vereinigung der Triebwagen in Bocholt - HBF. Hierfür ist ein zweites Bahnsteiggleis erforderlich.
- Zweites Gleis für Zugbegegnungen:
 - a) Zwischen Rhede (östliches Kerngebiet) und Rhedebrücke (nähe Bocholter Aa)
 - b) Zwischen Gescher (westlich vom Haltepunkt) und Velen (östlich der Nordvelener Straße)Näheres siehe dreiteiligem Trassenentwurf (3x DIN 3-Pläne)
- Fahrgeschwindigkeiten: 100 km/h bis 130 km/h mit diesel-elektrischen Triebwagen (z.B. Stadler 2/8)
- Separate Haltepunkte in Velen und Ramsdorf aufgrund der Systemknoten Coesfeld und Borken nicht machbar.



Bürgerinitiative Schienennetz Münsterland

Kontaktadresse: c/o [redacted] (Geograt),
Dorfelder Markt 10, 48720 Rosenthal

Dorfeld, im Juli 2017