



Bezirksregierung Münster Regionalplanungsbehörde

Geschäftsstelle des Regionalrates

Tel.: 0251/411-1755 Fax.:0251/411-1751 eMail:geschaeftsstelle@bezreg.muenster.nrw.de

Sitzungsvorlage 1/2017

Niederschrift der Sitzung des Regionalrates Münster am 12.12.2016

Berichterstatter: Regionalplaner Ralf Weidmann

Bearbeiter: Oberregierungsrätin Margret Focke
Tel.: 0251-411-1792
Regierungsbeschäftigte Inge Weber
Tel.: 0251-411-1755

Diese Vorlage ist Beratungsgrundlage zu

- TOP der Sitzung der Verkehrskommission am
- TOP der Sitzung der Strukturkommission am
- TOP 1 der Sitzung des Regionalrates am 20.03.2017**

Beschlussvorschlag

für die Verkehrskommission:

- Zustimmung
- Kenntnisnahme

für die Strukturkommission:

- Zustimmung
- Kenntnisnahme

für den Regionalrat:

- Zustimmung
- Kenntnisnahme

Niederschrift der Sitzung des Regionalrates Münster am 12.12.2016

Beginn: 09.30 Uhr

Ende: 13.00 Uhr

Anwesenheitsliste: s. Anlage 1

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung und begrüßte die Anwesenden, insbesondere Herrn Jens Petershöfer, Frau Kirsten Holling und Herrn Friedo Aldorf, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Die ordnungsgemäße Ladung und die Beschlussfähigkeit wurden festgestellt.

TOP 1: Genehmigung der Niederschrift der Sitzung des Regionalrates vom 19.09.2016

Der Regionalrat genehmigte einstimmig die mit Sitzungsvorlage 41/2016 vorgelegte Niederschrift.

TOP 2: Regionale Strukturpolitik

Bericht über die aktuelle Unterbringung von Flüchtlingen und Asylbewerbern

Der Regierungspräsident berichtete, dass die Zahl der ankommenden Flüchtlinge deutlich kleiner geworden sei. Dies führe dazu, dass Notunterkünfte aufgegeben werden könnten. Auch die Zentrale Unterbringungseinrichtung Schöppingen werde langfristig aufgegeben.

Die neue Herausforderung liege in einer Steuerung der endgültigen Aufenthaltsorte der anerkannten Flüchtlinge. Eine Regelung des Integrations- und Teilhabegesetzes besage, dass Flüchtlinge ohne sozialversicherungspflichtige Beschäftigung einstweilen in dem bisherigen Bundesland verbleiben sollten. Inzwischen liege zur Umsetzung dieser Regelung auch eine landesrechtliche Verordnung vor, wonach die Bezirksregierung Arnsberg die Aufgabe habe, anerkannte Flüchtlinge bestimmten Orten zuzuweisen. Die Verteilung orientiere sich, ähnlich wie beim Königsteiner Schlüssel, an der Einwohnerzahl, der Fläche sowie zusätzlich an der Arbeitslosenquote. Die Bezirksregierung Arnsberg habe diese Regelung in einer Regionalkonferenz am 06. Dezember vorgestellt und es bleibe abzuwarten, inwieweit eine effiziente Umsetzung möglich sein werde.

Der Regionalrat bedankte sich für den mündlichen Bericht.

TOP 3: Regionalplan Münsterland, Sachlicher Teilplan Kalkstein - Erarbeitungsbeschluss -

Der Vorsitzende gab einen umfassenden Überblick über die Entwicklungen des Kalksteinabbaus im Münsterland in den letzten Jahrzehnten und ging auf die große Konfliktlage zwischen Naturschutz einerseits und den wirtschaftlichen Interessen, der Rohstoffversorgung und den Erhalt von Arbeitsplätzen andererseits ein. Seit dem zuletzt im Jahr 1997/1998 beschlossenen Regionalplan mit dem Teilabschnitt Kalk habe es in den nachfolgenden Jahren sehr weitreichende neue Rahmenbedingungen gegeben. Die EU habe das Gebiet am Teutoburger Wald 2004 als FFH-Gebiet ausgewiesen und die Schutzgebietsausweisung als Natur- und Landschaftsgebiet sei dann im Jahr 2009 erfolgt. Insbesondere durch die Ausweisung als FFH-Gebiet sei die Hürde für weitere Abgrabungsflächen erheblich gestiegen.

Er bedankte sich bei der Bezirksregierung für die sorgfältige Vorbereitung des Teilplans Kalkstein, die zahlreichen informativen Gespräche mit Kommunen und Vertretern der beteiligten Unternehmen und die Bereitstellung umfangreicher Unterlagen.

Die Bezirksregierung schlage im Teilplan Kalkstein zwar 250 ha zusätzliche neue Abgrabungsflächen vor, sei aber nach Prüfung aller Sachverhalte zu dem Ergebnis gekommen, dass am Teutoburger Wald weitere Abgrabungsflächen als die bereits ausgewiesenen nicht möglich seien.

Er erläuterte das weitere Verfahren und appellierte an alle Beteiligten, die Diskussion auch in den nächsten Wochen und Monaten fair und sachlich zu führen und abweichende Meinungen und Wertungen zu respektieren.

Der Regierungspräsident ging insbesondere auf die in der Öffentlichkeit und in der Politik umstrittenen Flächen der Firmen Calcis und Dyckerhoff ein und führte aus, dass die Bezirksregierung einen Erarbeitungsbeschluss vorschlage, der zu keiner weiteren Flächendarstellung in diesem Gebiet führen werde. Bereits bei der von Herrn Rauen erwähnten letzten Erweiterung der Abgrabungsbereiche habe eine sehr schwierige Diskussion letztlich mit dem Kompromiss geendet, dass es künftig keine weiteren Abgrabungsbereiche in diesem Gebiet geben werde. Nach Abwägung aller Interessen und unter Einbeziehung der von den Firmen Calcis und Dyckerhoff beauftragten Gutachten sehe die Bezirksregierung keinen Spielraum, dem Regionalrat einen anderslautenden Erarbeitungsbeschluss vorzulegen.

Herr Weidmann bedankte sich für die sehr offene und faire Zusammenarbeit mit den Unternehmen in den letzten Jahren. Dies und die Vorlage sehr detaillierter Unterlagen habe die Bezirksregierung in die Lage versetzt, den sehr komplexen Sachverhalt intensiv zu prüfen und nach ausführlichen Diskussionen und Abstimmungen mit allen Beteiligten zu dem jetzt vorliegenden Beschluss zu kommen.

Anhand von Folien * ging er näher auf die Ausweisung von "Bereichen zur Sicherung und zum Abbau für den Rohstoff Kalkstein" (BSAB) im FFH-Gebiet "Nördliche Teile des Teutoburger Waldes mit Intruper Berg" ein, gab einen Überblick über den Planungsprozess sowie die Chronologie seit 1997. Er berichtete ausführlich über die Prüfschritte und das Fazit der raumordnerischen Bedarfsanalyse sowie die Abweichungsprüfung gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG.

*Folien s. Anlage 2 zur Niederschrift

Herr Schemmer machte deutlich, dass der Entwurf des Sachlichen Teilplans Kalkstein eine Festlegung von insgesamt 10 Abgrabungsbereichen im Planungsgebiet mit einer Gesamtfläche von rund 920 ha mit 250 ha neu ausgewiesenen Flächen vorsehe, allerdings keine weitere Ausweisung von BSAB im Teutoburger Wald. Der Regionalrat sei sich seiner Verantwortung angesichts der wirtschaftlichen und strukturellen Auswirkungen insbesondere für die Firmen Calcis und Dyckerhoff bewusst. Er wies darauf hin, dass mit dem vorliegenden Erarbeitungsbeschluss ein ergebnisoffenes formelles Verfahren beginne und dabei allen Aspekten wie der Erhalt von Wirtschaftsstandorten und Arbeitsplätzen sowie den Belangen des Naturschutzes Rechnung zu tragen sei. Mit dem als Tischvorlage vorliegenden gemeinsamen Antrag der CDU und FDP werde die Bezirksregierung aufgefordert, in Zusammenarbeit mit der Landesregierung Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der Kalkabbau über den jetzt im Regionalplan ausgewiesenen Versorgungszeitraum von ca. 25 Jahren in Lengerich und Lienen um mindestens 10 weitere Jahre gewährleistet werde. Damit würde auch dem im LEP festgelegten Ziel entsprochen, die Versorgungssicherheit bei Festgesteinen für mindestens 35 Jahre zu garantieren.

Herr Ommen stellte die Position der SPD-Fraktion dar, die sich insbesondere bezüglich der Abgrabungsflächen im Teutoburger Wald ausführlich vor Ort mit allen Beteiligten informiert und ausgetauscht habe. Er erinnerte, dass auf der Grundlage des Kalkgutachtens Konsens zwischen allen Beteiligten bestanden habe, dass der 1998 beschlossene Gebietsentwicklungsplan Planungssicherheit für die Firma Calcis bis mindestens 2017 und für die Fa. Dyckerhoff bis mindestens 2025 geben sollte. Grundtenor sei außerdem gewesen, dass nach der damals erfolgten Erweiterung der Abgrabungsflächen keine weiteren Flächen ausgewiesen werden. Es stelle sich jetzt die zentrale Frage, was die Unternehmen mit Blick auf diese Vereinbarung in den letzten 20 Jahren unternommen hätten. Die von der Bezirksregierung im vorliegenden Erarbeitungsbeschluss dargelegten Begründungen seien schlüssig und nachvollziehbar. Daher werde die SPD-Fraktion dem Erarbeitungsbeschluss zustimmen.

Der Vorsitzende machte deutlich, dass bei dem 1998 beschlossenen Verfahren kein Konsens bestanden habe hinsichtlich des Zeitpunkts für das Ende der Abgrabungen.

Herr Gerhardy führte aus, dass der Erarbeitungsbeschluss überwiegend einvernehmlich mit den betroffenen Firmen aufgestellt worden sei. Bezüglich der zwei strittigen Flächen werde es im Laufe des ergebnisoffenen Verfahrens zu einer Klärung der im bisherigen Abwägungsprozess bestehenden unterschiedlichen Rechtsauffassungen kommen. Er ging auf den von CDU und FDP gemeinsam gestellten Antrag ein und erläuterte, dass die langfristige Sicherung von Arbeitsplätzen und das wirtschaftliche Wohlergehen auch für die FDP ein wichtiges Anliegen sei. Die FDP setze auf ein faires und offenes Verfahren und werde dem ergänzten Beschlussvorschlag zustimmen.

Herr Dr. Effing bedankte sich bei der Bezirksregierung für die intensive und gute Vorbereitung. Er stellte fest, dass von den beiden betroffenen Firmen Calcis und

Dyckerhoff Rohstoffe für viele wichtige Produkte europa- und teilweise auch weltweit abgebaut würden. Sollte den Firmen ein weiterer Rohstoffabbau mit einer langfristigen Perspektive nicht ermöglicht werden können, wäre das auch für den Kreis Steinfurt wirtschaftlich ein schwerer Schlag. Angesichts der erwähnten geringen Arbeitslosenquote im Kreis Steinfurt wies er auf die noch nicht vollendete Kohlekonversion sowie die Konkurrenzsituation zum Nachbarland Niedersachsen hin. Es stelle sich die Frage, inwieweit Umweltpolitik und Wirtschaftspolitik in dem komplexen rechtlichen Verfahren besser in Einklang gebracht werden könnten, um die langfristige Entwicklung des Landes weiter voranzutreiben.

Herr Dr. Harengerd bedankte sich bei der Bezirksregierung für die gute Vorbereitung und wies darauf hin, dass das Ende des Kalkabbaus im Teutoburger Wald bereits seit 2 Jahrzehnten feststehe. Er sei überzeugt davon, dass es keine rechtliche Möglichkeit gebe, die Erweiterungsflächen im FFH-Gebiet zu genehmigen und appellierte daran, keine falschen Hoffnungen zu wecken.

Herr Fehr wies darauf hin, dass leider versäumt worden sei, den 1999 vereinbarten kontinuierlichen Dialog zu führen, um die Interessenkonflikte im Teutoburger Wald und die Entwicklungsperspektiven aufzubereiten. Der inzwischen bestehende Schutzstatus des Teutoburger Waldes sei von der Bezirksregierung in dem vorliegenden Erarbeitungsbeschluss hervorragend herausgearbeitet worden. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen könne dennoch aufgrund fehlender Informationen diesem Beschlussvorschlag nicht zustimmen.

Zum einen sei dem Regionalrat kein den gesamten Planungsraum umfassendes Planungskonzept unter Berücksichtigung der rohstoffgeologischen Empfehlung des Geologischen Dienstes vorgelegt worden. Außerdem sei die Stellungnahme der höheren Landschaftsbehörde aufgrund des eng gesteckten Terminplans ohne die vorgesehene vorheriger Beteiligung des LANUV und des Landesbetriebes Wald und Holz vorgelegt worden. Diese Stellungnahmen seien nachzuholen, da hier ein wichtiger Verfahrensschritt unterlassen worden sei.

Außerdem stelle die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen den mündlichen Antrag, für die nicht direkt im FFH-Gebiet liegenden BSAB-Bereiche Höste und Hohne die Strategische Umweltprüfung und die FFH-Verträglichkeitsprüfung nachzuholen. Hier sei ein weiterer wichtiger Verfahrensschritt unterlassen worden.

Herr Schulte-Uebbing bedankte sich bei der Bezirksregierung für die umfangreiche und detaillierte Arbeit. Er ging auf die Abweichungsprüfung gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG sowie die erhebliche Prognoseunsicherheit bei den Zahlen zum angenommenen öffentlichen Interesse im Jahr 2038 ein und plädierte dafür, diese Fragen im Laufe des Verfahrens abzuwägen. Diese öffentliche Abwägung und Bewertung könnte, wie bereits 1998 angeregt, in Form eines runden Tisches durchgeführt werden. Der Regionalrat hätte damit später die Möglichkeit, auf dieser Grundlage sowie evtl. weiterer Gutachten der Unternehmen seine Entscheidung zu treffen.

Herr Dr. Hülsdünker berichtete, dass bereits bei dem ab Mitte der 90er Jahre durchgeführten Verfahren zum damaligen Gebietsentwicklungsplan die

Abgrabungsperspektiven am Teutoburger Wald ausführlich beraten worden seien. Damals sei auch vereinbart worden, eine etwa 25-jährige Entwicklungsperspektive für die Unternehmen zu erarbeiten. Ein in diesem Zusammenhang zwischen den Unternehmen, dem DGB und der IHK vereinbartes Standortabkommen* mit dem Ziel, die Perspektive für den Kalkabbau umweltschonend und arbeitsplatzsichernd zu erarbeiten werde er als Anlage für die Niederschrift zur Verfügung stellen. Er ging auf die von Herrn Weidmann dargestellte Rohstofflage und langfristige Perspektive für beide Unternehmen ein und schlug vor, in einem offenen Beteiligungsverfahren gemeinsam die Möglichkeiten für eine rohstoff- und arbeitsplatzsichernde langfristige Perspektive am Teutoburger Wald zu erarbeiten.

* s. Anlage 3 zur Niederschrift

Herr Lange schloss sich den Ausführungen von Herrn Dr. Hülsdünker an und machte deutlich, dass er aufgrund der sehr unterschiedlichen Interessenslage der Beteiligten mit einem langwierigen Verfahren rechne. Dies insbesondere vor dem Hintergrund der Bedrohung von Arbeitsplätzen in einer wenn auch vom Arbeitsmarkt sicherlich sehr gut aufgestellten Region.

Herr Sagel machte deutlich, dass im weiteren Verfahren eine Abwägung zwischen Naturschutzbelangen auf der einen und Wirtschaftsinteressen auf der anderen Seite stattfinden werde. Wie in den von der Bezirksregierung sachlich sehr gut begründeten Unterlagen dargelegt sei, gebe es keine zwingenden Gründe, diesen Rohstoffabbau im Teutoburger Wald weiter zu betreiben. Wie schon im Vorfeld dargestellt, sei bereits vor 20 Jahren festgelegt worden, dass es an diesem Standort keine weitere Perspektive geben werde.

Herr Gerweler bedankte sich bei der Bezirksregierung für die Darstellung des Sachverhaltes, der verdeutliche, dass es

keine weitere Ausweisung von BSAB im FFH-Gebiet geben könne. Der Regionalrat habe hier eine wirklich schwierige Entscheidung zu treffen. Daher hoffe er, dass der Abwägungsprozess zwischen Ökologie und Ökonomie unter Einbeziehung aller aufgezeigten Möglichkeiten zu einem positiven Ergebnis geführt werden könne.

Herr Fehr kam auf seine Forderung zurück, dass für die BSAB-Bereiche Höste und Hohne die Strategische Umweltprüfung und die FFH-Verträglichkeitsprüfung nachzuholen seien. In Anbetracht der Tatsache, dass für diese Flächen die Genehmigung für den Abbau in 12 Jahren ende und für den Fall, dass die Versorgungssicherheit über diesen Zeitpunkt hinaus weiter bestehen solle, müsse der Regionalrat spätestens im jetzt laufenden Verfahren darüber informiert werden, ob eine Vertiefung dieser Flächen aus Umweltaspekten überhaupt möglich sei. Hier handele es sich um ein Defizit des Verfahrens, das nur gutachterlich behoben werden könne.

Herr Schemmer merkte an, dass er sich sowohl als Interessenvertreter von Arbeitsplätzen als auch als Interessenvertreter des Naturschutzes sehe. Von daher

sei es ihm auch wichtig, dass die Neuanpflanzung von 44 ha Waldmeisterbuchenwald in der Bewertung Berücksichtigung finden würden. Er machte deutlich, dass die vor 20 Jahren geschlossene Vereinbarung über das Ende der Erweiterung von Abgrabungsflächen kein rechtskräftiger Beschluss sei.

Herr Weidmann ging auf eine von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen kurzfristig übersandte Liste mit Fragen ein und schlug vor, eine dazu erstellte Stellungnahme zeitnah per mail zu übersenden und auch gerne in einem Termin zu besprechen. Bezüglich der von Herrn Fehr angesprochenen UVP-Prüfung vertrete die Bezirksregierung eine andere rechtliche Einschätzung. Es bestehe aber immer die Möglichkeit, dieses Thema in das laufende Beteiligungsverfahren mit einzubringen. Selbstverständlich seien alle von der Bezirksregierung genannten Kriterien und natürlich auch die Aussagen aus den Gutachten Gegenstand des Beteiligungs- und des Erörterungsverfahrens.

Frau Wiering ging auf die beiden von Herrn Fehr angesprochenen Flächen ein und berichtete, dass es sich bei diesen Flächen um bereits genehmigte Flächen handele und daher keine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich sei. Auf Ebene der Regionalplanung werde generell keine Abgrabungstiefe festgelegt. Bei der Bedarfsberechnung sei berücksichtigt worden, dass bei der Fläche Hohne eine Vertiefung möglich sei. Dies sei durch Unterlagen des Unternehmens und durch ein hydrogeologisches Gutachten belegt und von der Oberen Wasserbehörde bestätigt worden.

- **Der Regionalrat lehnte den in der Sitzung mündlich gestellten Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, für die Flächen Höste und Hohne die Strategische Umweltprüfung und die FFH-Verträglichkeitsprüfung nachholen zu lassen, bei 3 Ja-Stimmen und 13 Nein-Stimmen ab.**
- **Der Regionalrat stimmte dem Beschlussvorschlag der Sitzungsvorlage 42/2016 sowie dem mit Tischvorlage vorgelegten Vorschlag der Planungskommission vom 02.12.2016, dem Beschlussvorschlag der Sitzungsvorlage 42/2016 eine Präambel voranzustellen, bei 3 Stimmenthaltungen zu:**

"Präambel zum Beschlussvorschlag :

Im Jahre 2013 hatte der Regionalrat beschlossen, die Festlegung der Bereiche zur Sicherung und Abbau für den Rohstoff Kalkstein aus dem Erarbeitungsverfahren zur Fortschreibung des Regionalplans herauszunehmen und einem gesonderten Verfahren zuzuleiten. Ursächlich dafür war unter anderem, dass die beabsichtigte Erweiterung der Abgrabungsbereiche auf den Gebieten der Stadt Lengerich und der Gemeinde Lienen eine umfangreiche Prüfung der FFH -Verträglichkeit voraussetzte. Schon die Ausweisung der Abgrabungsflächen auf den Gebieten von Lengerich und Lienen im noch gültigen Regionalplan waren damals aufgrund der hohen Sensibilität des Raumes von umfangreichen Prüfungen und schwierigen Entscheidungsprozessen begleitet. Durch die Meldung dieser Flächen als FFH -

Gebiete haben sich die Schutzanforderungen an die Gebiete vergrößert, wodurch sich letztlich auch der Entscheidungsspielraum des Regionalrats eingeschränkt hat.

Vor diesem Hintergrund sieht der vorliegende Entwurf des Sachlichen Teilplan Kalkstein eine Festlegung von insgesamt 10 Abgrabungsbereichen (BSAB) im Planungsraum mit einer Gesamtfläche von rund 920 ha vor. Im Teutoburger Wald sind dagegen keine weiteren BSAB vorgesehen.

Der Regionalrat ist sich seiner Verantwortung angesichts der wirtschaftlichen und strukturellen Auswirkungen, die der Planentwurf in seiner derzeitigen Fassung auslösen kann, bewusst und nimmt die Sorgen und Ängste der Betroffenen sehr ernst. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass mit dem heutigen Erarbeitungsbeschluss ein ergebnisoffenes formelles Verfahren beginnt. Sowohl die Verfahrensbeteiligten (Träger öffentlicher Belange) als auch die Öffentlichkeit haben in den kommenden Monaten die Möglichkeit, konkrete Anregungen und Bedenken in das Verfahren einzubringen, die im weiteren Verfahren berücksichtigt werden und zu Planänderungen führen können.

Beschlussvorschlag:

- 1. Der Regionalrat beauftragt die Regionalplanungsbehörde nach § 9 Abs. 1 LPIG mit der Einleitung und Durchführung des Erarbeitungsverfahrens für den Sachlichen Teilplan Kalkstein auf der Grundlage des vorliegenden Planentwurfes (Anlage 1), der damit verbundenen Anpassungen im Regionalplan Münsterland (Anlage 2), des Umweltberichts (Anlage 3) sowie den Aussagen dieser Vorlage.
Sollte der in Aufstellung befindliche LEP NRW noch vor Beginn der Auslegung rechtskräftig werden, wird die Regionalplanungsbehörde beauftragt, die erforderlichen Anpassungen an den aktuellen Rechtsstand kurzfristig vorzunehmen.**
- 2. Im Erarbeitungsverfahren sind die in Anlage 4 dieser Vorlage aufgeführten Behörden und Stellen als Verfahrensbeteiligte zu beteiligen. Weitere Behörden und Stellen können beteiligt werden, wenn es sich im Laufe des Verfahrens als notwendig erweist.**
- 3. Der Zeitraum, innerhalb der die Verfahrensbeteiligten gemäß Anlage 3 ihre Bedenken und Anregungen zum vorliegenden Entwurf und zum Umweltbericht vorbringen können, beträgt in Anlehnung an § 13 Abs. 1 LPIG mindestens 2 Monate und soll 12 Wochen nicht überschreiten. Mit der Auslegung soll unter Verweis auf den letzten Satz zu Beschlusspunkt 1 möglichst Anfang Januar begonnen werden.**
- 4. Der Öffentlichkeit wird nach § 13 LPIG i. V. m. § 10 ROG Gelegenheit gegeben, während der unter Punkt 3 genannten Zeitraum zum vorliegenden Entwurf und zum Umweltbericht Stellung zu nehmen. Hierzu werden die Planunterlagen öffentlich ausgelegt. Ort und Dauer der Auslegung werden mindestens zwei Wochen vor Beginn der Auslegung im Amtsblatt der Bezirksregierung Münster bekannt gemacht."**

- **Der Regionalrat stimmte dem gemeinsamen Antrag von CDU und FDP im Regionalrat, den Erarbeitungsbeschluss zum Regionalplan Münsterland, Sachlicher Teilplan Kalkstein, SV 42/2016, durch den folgenden zusätzlichen Beschluss zu ergänzen bei 7 Gegenstimmen zu:**

"Die Bezirksregierung Münster wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit der Landesregierung NRW Voraussetzungen zu schaffen, dass der Kalkabbau über die jetzt im Regionalplan ausgewiesene Versorgungszeit von ca. 25 Jahren in Lengerich/Lienen um mindestens 10 weitere Jahre gewährleistet wird, um dem Ziel des LEP's zu entsprechen, die Versorgungssicherheit bei Festgesteinen für mindestens 35 Jahre zu garantieren.

Bis zum Abschluss des Beteiligungsverfahrens soll die Bezirksregierung dem Regionalrat einen Vorschlag unterbreiten, wie weit im Bereich Lienen ein Kalkabbau über 2018 hinaus erfolgen kann.

Die Bezirksregierung wird gebeten, im Beteiligungsverfahren alle Argumente und Fakten zu prüfen, die dem Regionalrat eine Abwägung in Bezug auf die Erhaltung der Arbeitsplätze, den Wirtschaftsstandort und die Belange des Naturschutzes ermöglichen."

Die SPD-Fraktion zog einen zu Beginn der Sitzung eingereichten Antrag zurück.

**TOP 4: ÖPNV-Bedarfsplan 2030 - Aktueller Sachstand zur multimodalen Landesverkehrsuntersuchung
- Aktueller Sachstand WLE, Tecklenburger Nordbahn und RRX-
Referent: Jens Petershöfer, Leiter des Referates II B5, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen**

Herr Petershöfer ging zunächst auf das Thema RRX ein und berichtete über den Sachstand. Da der RRX in Gänze als Projekt zum Bundesverkehrswegeplan und teilweise im vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung aufgenommen worden sei, bestehe die Hoffnung, dass die entsprechenden Mittel möglichst bald zur Verfügung gestellt würden. Die Ausbaustrecke Münster - Lünen sei nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten, so dass das Ministerium nach entsprechenden Lösungswegen gesucht habe. In Zusammenarbeit mit dem zuständigen Zweckverband und dem Kompetenzzentrum ITF sei eine optimierte kostengünstige Lösung mit einem umfassenden Teilausbau über 27 km erarbeitet worden. Seitens des Bundes sei allerdings signalisiert worden, dass

zunächst die Bewertung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung abgewartet werden solle. Mit dem Ergebnis werde im März 2017 gerechnet. Das Land befürworte nach wie vor den Ausbau Münster -Lünen und werde auch noch mal das Gespräch mit dem Bund suchen, um das Projekt weiter voranzutreiben.

Herr Petershöfer berichtete anhand von Folien* über die Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW, ging auf die Grundlagen, den Ablauf und die Arbeiten der Landesverkehrsuntersuchung ein und erläuterte anhand einer Tabelle die zur Bewertung angemeldeten Maßnahmen.

*Folien und Tabelle s. Anlage 4 zur Niederschrift

Der Vorsitzende bat um eine Einschätzung, wann die WLE-Trasse wieder in Betrieb gehen werde.

Herr Schemmer bat um Informationen über die Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden, insbesondere dem NWL. Er ging auf die erhebliche Ausdünnung der Bahnstrecken in den 80er und 90er Jahren und die Einrichtung von Schnellbuslinien als Ersatz ein, die ausschließlich kommunal finanziert würden. Er erkundigte sich, inwieweit diese Problematik bei den Planungen für den ÖPNV-Bedarfsplan Berücksichtigung finde.

Herr Ommen ging auf die Ausführungen von Herrn Petershöfer zum RRX ein und erkundigte sich, ob er eine Einschätzung zum weiteren Zeitablauf bezüglich der Bewertung der Ausbaustrecke Münster - Lünen geben könne. Aufgrund des begrenzten Budgets sei es sicherlich von Vorteil, wenn dies möglichst frühzeitig erfolge.

Herr Gerhardy bekräftigte, dass das Thema RRX seit langem für die Region von höchster Priorität sei. Diese Forderung nach einem Vollausbau sei auch gegenüber dem Land und dem Bund immer wieder deutlich vertreten worden. Er ging auf die von Teilen der Bevölkerung nicht befürwortete Ausbaustrecke WLE ein und bat um Auskunft, ob bei der Berechnung der Wirtschaftlichkeit weitere Fördermöglichkeiten herangezogen würden.

Herr Weber machte deutlich, dass die weiter wachsende Stadt Münster mit ihrer großen politischen Mehrheit hinter dem Projekt der WLE stehe und dies als wichtigen Baustein für die Entwicklung der Infrastruktur sehe. Er bat, weiterhin intensiv für die Realisierung zu werben.

Herr Petershöfer führte aus, dass sich das Ministerium der Bedeutung und der Entwicklung der Stadt Münster und des Münsterlandes bewusst sei. Aufgrund der Bevölkerungsprognosen sei auch die Wohnraumentwicklung der Nachbarorte und die entsprechende verkehrliche Erschließung im Blick zu behalten. In die noch anstehenden Gespräche über die Maßnahmen des ÖPNV-Bedarfsplans sollte auch dieser Aspekt mit einfließen.

Er machte deutlich, dass generell nicht nur der ÖPNV subventioniert werde, sondern alle sich ergänzenden und daher gleich wichtigen Verkehrsbereiche.

Zum Zeitplan der Ausbaustrecke Münster - Lünen könne er im Moment keine Auskunft geben. Z.Zt. sei nur bekannt, wann die Maßnahmen bewertet würden. Das Land wolle weiterhin die Planung vorfinanzieren und sobald ein positives Signal eingehe, werde die Planung so schnell wie möglich weiter betrieben.

Die bisher kommunal finanzierten Schnellbuslinien könnten auch aus Regionalisierungsmitteln der Zweckverbände finanziert werden. Dafür sei natürlich

ein regionaler Konsens mit den Mitgliedskörperschaften der Zweckverbände notwendig.

Bezüglich der Zusammenarbeit mit dem NWL bestehe kein Dissens. Das Kompetenzcenter IWF sei beim NWL angesiedelt und bei allen Sitzungen mit den Gutachtern involviert. Von daher sei auch der NWL immer aktuell informiert.

Bezüglich der von Herrn Rauen erfragten Realisierungszeiträume könne er im Moment keine Auskunft geben. Die Projekte Tecklenburger Nordbahn, WLE und RRX seien die drei Maßnahmen, die das Land im Bedarfsplanprozess zuerst bewerten werde. Konkret könnten Teilbereiche der WLE bereits betrieben werden. Davon habe man aber abgesehen, da dieser Abschnitt bei der volkswirtschaftlichen Bewertung aufgrund der geringeren Kosten maßgeblich zum Nutzen der Gesamtmaßnahme beitrage.

Der RRX werde stufenweise eingeführt, da die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme nicht absehbar sei. Der Abschnitt zwischen Duisburg und Düsseldorf sei hoch umstritten, daher sei hier mit Klagen zu rechnen. Insgesamt gebe es qualitative Verbesserungen für die Fahrgäste aufgrund des Einsatzes von neuen Fahrzeugen, die ab 2018 sukzessive von den Zweckverbänden angeschafft würden, und eines neuen Fahrplans nach Fertigstellung der Infrastruktur.

Der Regionalrat nahm die Sitzungsvorlage 43/2016 zur Kenntnis und bedankte sich für den Vortrag.

TOP 5: 5. Änderung des Regionalplans Münsterland auf dem Gebiet der Stadt Telgte - Veränderung eines Bereiches für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) durch Flächentausch - Aufstellungsbeschluss -

Herr Weidmann führte aus, dass sich die gewerbliche Entwicklung der Stadt Telgte auf das Gewerbegebiet Kiebitzpohl konzentriere. Aufgrund der anhaltenden Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen sei es zeitnah erforderlich, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die weitere Entwicklung zu schaffen und einen Flächentausch vorzunehmen. Über die im Beteiligungsverfahren geäußerten Einwendungen durch die anerkannten Naturschutzverbände habe ein Meinungsausgleich nicht erzielt werden können. Weitere Details seien der Sitzungsvorlage zu entnehmen.

Die Bezirksregierung schlage dem Regionalrat vor, dem jetzt vorliegenden Aufstellungsbeschluss zuzustimmen.

Der Regionalrat stimmte dem Beschlussvorschlag der Sitzungsvorlage 44/2016 einstimmig zu.

TOP 6: Unterrichtung über die Förderung im Jahr 2016 auf dem Gebiet Städtebau

Der Regionalrat nahm die Sitzungsvorlage 46/2016 zur Kenntnis.

TOP 7: Regionaler Vorschlag zum Jahresbauprogramm 2017 für die Maßnahmen des Landesstraßenausbauplans

Herr König erläuterte, dass in diesem Programm für das Jahr 2017 landesweit 32 Mio. Euro zur Verfügung stehen würden. Voraussetzung für die Aufnahme neuer Maßnahmen in das Jahresbauprogramm sei, dass zum Zeitpunkt der Haushaltsverabschiedung vollziehbares Baurecht bestehe. Dies sei aber derzeit im Münsterland für kein Projekt gegeben.

Er ging auf die Maßnahme "L 558 - OU Südlohn-Oeding" ein. Hier zeichne sich nach Rücksprache mit den Vertretern des Landesbetriebes ab, dass Anfang des nächsten Jahres der Planfeststellungsbeschluss für Südlohn-Oeding in Angriff genommen werden könne.

Herr Schemmer regte an, in der nächsten Sitzung des Regionalrates näher auf die Auswirkungen der Bund/Länder Einigung auf die zukünftige Förderpraxis im kommunalen Straßenbau einzugehen.

Der Vorsitzende führte aus, dass der Regionalrat sich im nächsten Quartal mit dem Förderprogramm für den kommunalen Straßen- und Radwegebau befassen werde. Die Bezirksregierung werde den Vorschlag in diesem Zusammenhang sicherlich aufgreifen.

Der Regionalrat nahm die Sitzungsvorlage 47/2016 zur Kenntnis.

**TOP 8: Programm Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3 Mio. € Gesamtkosten je Maßnahme
- Beschluss über die Priorisierung von Maßnahmen für das Jahr 2017**

Der Regionalrat stimmte dem Beschlussvorschlag der Sitzungsvorlage 48/2016 einstimmig zu.

**TOP 9: Programm Radwegebau an bestehenden Landstraßen
- Beschluss über die Priorisierung von Maßnahmen für das Jahr 2017**

Herr König erläuterte die Sitzungsvorlage, mit der ein Sachstandsbericht zum laufenden Programm 2016 sowie ein Priorisierungsvorschlag der Maßnahmen für 2017 vorgelegt würde. Im Haushaltsentwurf 2017 sei der gleiche Ansatz wie im laufenden Jahr ausgewiesen, allerdings seien noch die Beratungen zum Landeshaushalt 2017 und die Verabschiedung abzuwarten.

Der Regionalrat stimmte dem Beschlussvorschlag der Sitzungsvorlage 49/2016 einstimmig zu.

TOP 10: Dringlichkeitsliste 2017 für die Gefährdungsabschätzung und Sanierung von Altlasten

Frau Dr. Wies erläuterte die Sitzungsvorlage und führte aus, dass für das Jahr 2017 vier Maßnahmen im Münsterland angemeldet und auch in die Dringlichkeitsliste aufgenommen worden seien. Insgesamt seien zuwendungsfähige Gesamtkosten von voraussichtlich 260.000 Euro vorgesehen.

Frau Dr. Wies berichtete auf Nachfrage von **Herrn Fehr** bezüglich der Sanierung von "Kieselrot"-belasteten Flächen, dass die Maßnahme "Sportplatz der Stadt Tecklenburg" bereits Gegenstand der Dringlichkeitsliste 2016 gewesen sei, aber aufgrund z.Zt. noch ungeklärter Grundstückfragen noch nicht gefördert werden konnte.

Die von Herrn Fehr angesprochenen Hausmülldeponien würden seit Anfang der 70er Jahre nicht mehr betrieben. Allerdings würden immer noch Standorte mit ungeklärten Belastungen auffallen, die untersucht werden müssten.

Herr Ommen ging auf die bereits in der Strukturkommission geäußerte Bitte ein, einen Überblick über die in den letzten 10 Jahren geförderten Maßnahmen, die dafür eingesetzten Mittel, häufig gefundene Ergebnisse, der Umgang damit sowie unterschiedliche Arten von Sanierungsstrategien zu erhalten.

Frau Dr. Wies sagte dies für die nächste Sitzung der Strukturkommission zu.

Der Vorsitzende stimmte dem Vorschlag zu, zunächst in der Strukturkommission zu berichten und falls Bedarf bestehe, dies auch in der Sitzung des Regionalrates zu tun.

Der Regionalrat stimmte dem Beschlussvorschlag der Sitzungsvorlage 50/2016 einstimmig zu.

TOP 11: Verschiedenes

a) Antrag der SPD-Fraktion vom 24.10.2016, Benennung von Herrn Ommen als Nachfolger von Herrn Daldrup als ordentliches Mitglied der Strukturkommission, Benennung von Herrn Lütke-Verspohl als stellvertretendes Mitglied der Strukturkommission

Der Regionalrat stimmte dem Beschlussvorschlag der Sitzungsvorlage 51/2016 einstimmig zu.

Herr Weidmann ging auf die Anfrage von **Herrn Sagel** zur JVA Münster ein, konzentriert auf die Berührungspunkte der Bezirksregierung Münster zu diesem Thema. Z.Zt. finde ein sehr eng abgestimmtes Verfahren zur Sicherung des Gebäudes aus denkmalpflegerischen Gründen statt. Die Beteiligten an einem sogenannten "Runden Tisch" Anfang Dezember (der Staatssekretär, das Justizministerium, die Stadt Münster, die Arbeitnehmervertretung und Bezirksregierung) hätten einen Ortstermin vor Weihnachten in der JVA vereinbart mit dem Ziel zu prüfen, ob durch Verlegung von Unterbringungsmöglichkeiten in einen bestimmten Gebäudetrakt in naher Zukunft noch zusätzliche Plätze, insbesondere für Untersuchungshäftlinge, geschaffen werden könnten. Weiterer Gesprächspunkt sei das Thema Neubau gewesen. Die Stadt Münster habe nochmal darauf hingewiesen, dass sie ein sehr großes, auch politisches Interesse habe, ihren Standort als Stadt für Justizverwaltung konsequent auszubauen und einen evtl. Neubau auf ihrem Stadtgebiet zu realisieren. Die Justizverwaltung habe dies zur Kenntnis genommen. In entsprechende Abstimmungen sei die Bezirksregierung Münster nicht eingebunden.

Das Thema Abriss stehe z.Zt. nicht im Vordergrund, sondern die Aktivitäten seien auf die Sicherung der vorhandenen Gebäudestrukturen sowie den Erhalt des Denkmals ausgerichtet. Das Justizministerium und der BLB würden in den nächsten Wochen oder Monaten die Entscheidung treffen müssen, ob die vorhandene bauliche Struktur als Denkmal und gleichzeitig als JVA weiterhin geeignet sei.

Der Vorsitzende bedankte sich am Ende der letzten Sitzung im Jahr für eine immer sehr sachbezogene und konstruktive Zusammenarbeit. Er wünschte allen besinnliche Weihnachtstage und einen guten Start in das neue Jahr.

Der Regierungspräsident bedankte sich bei allen Beteiligten für die gute und konstruktive Zusammenarbeit und wünschte ein gesegnetes Weihnachtsfest und alles Gute für das neue Jahr.



Der Vorsitzende



Stellvertreter

Protokollführerin

Anwesenheitsliste

für die Sitzung des Regionalrates Münster

am 12.12.2016

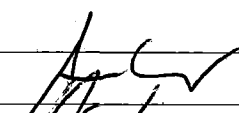

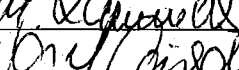
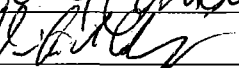
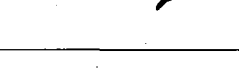
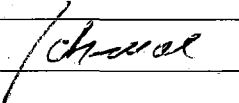
Beginn: 9.30 Uhr

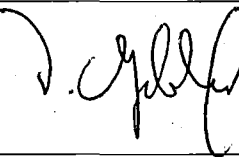
Ende: 13.00 Uhr

Stimmberechtigte Mitglieder	Unterschrift	Abrechnung	
		Standard	gem. Formular
Langehaneberg, Berthold		X	
Weber, Stefan		X	
Tanjsek, Gerti		X	
Fehr, Helmut			
Schulze Esking, Werner		X	
Gutsche, Guido		X	
Nospickel, Ansgar			X
Kösters, Karl		X	
Schemmer MdL, Bernhard		X	
Gerhardy, Martin		X	
Rauen, Engelbert		X	
Gerweler, Markus		X	
von Olberg, Robert		X	
Ommen, Detlef		X	
Tarner, Hedwig		X	
Bergmann, Dietmar			
Sagel, Rüdiger		X	

6€ Parkgeb. in W
 6,50€ Parkgeb.
 47 (67€)
 6,50 Parkgeb.
 6,50€
 + Parkgeb.
 + 6,50€ Parkgeb.
 + 6,50€
 Parkgeb.
 + 6,50€
 Parkgeb.
 + 6€ "

ab 10:00h

Beratende Mitglieder	Unterschrift	Abrechnung	
		Standard	gem. Formular
Schulte-Uebbing, Karl-Friedrich			
Dr. Ostendorf, Thomas		x	
Lammers, Marianne		x	
Dr. Hülsdünker, Josef		x	
Lange, Winfried		x	
Hemsing, Andreas			
Bösl, Ulrich			
Dr. Harengerd, Michael			
Schmal, Ferdi		x	6 Eu. Parkou
Hoelzel, Monika			

Teilnehmer mit beratender Befugnis	Unterschrift	Abrechnung	
		Standard	gem. Formular
Landschaftsverband Westfalen-Lippe Dieter Gebhard		x	
Oberbürgermeister Münster			
Landrat Borken			
Landrat Coesfeld			
Landrat Steinfurt			
Landrat Warendorf			



Regionalplan Münsterland – Sachlicher Teilplan Kalkstein

Ausweisung von BSAB im FFH-Gebiet „Nördliche Teile
des Teutoburger Waldes mit Intruper Berg“





Der Sachliche Teilplan Kalkstein

sichert die Versorgung der Wirtschaft mit dem Rohstoff Kalkstein

- durch die Festlegung von Abgrabungsbereichen als Vorranggebiete mit der Wirkung von Eignungsgebieten

-> gesamträumliches Darstellungskonzept

- für einen Versorgungszeitraum von 35 Jahren -> substantiell Raum



Planungsprozess

- Gespräche mit allen Abgrabungsunternehmen
- Überarbeitung des Darstellungskonzepts
- Festlegung der Abgrabungsbereiche in einer Größenordnung von 920 ha, davon 670 ha bereits genehmigte Flächen
- Textliche Festlegungen
- Umweltprüfung



- **1997 Kalkgutachen** im Auftrag der Zementindustrie und des Landes NRW
Auf Grundlage des Gutachtens wurden 1998 Abgrabungsflächen im Regionalplan dargestellt.
- **2008 Vereinbarung zwischen Land NRW und der Kalkindustrie**
Ziel: Anrechenbarkeit naturschutzfachlicher Maßnahmen als Kohärenzsicherungs- sowie als Ausgleichsmaßnahmen und für etwaige zukünftige Abbauvorhaben verbindlich festzulegen.
Keine Präjudizierung notwendiger Genehmigungsentscheidungen bzw. regionalplanerischer Entscheidungen
- **2012** Beschluss des Regionalrates zur **25. Regionalplanänderung**
Inhalt: Erweiterung der Abgrabungsbereiche für die Kalksteingewinnung im Teutoburger Wald
Annahme: Keine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes (sog. "Integriertes Projekt").



- **2013 Erlass des MKULNV**
„Es handelt sich nicht um ein integriertes Projekt, von der Regionalplanungsbehörde ist eine **FFH-Verträglichkeitsprüfung** durchzuführen.“
- **2013 Beschluss des Regionalrates**, die Bereiche zur Sicherung und zum Abbau für den Rohstoff Kalkstein aus dem laufenden Erarbeitungsbeschluss zur Fortschreibung des Regionalplans herauszunehmen und einen „**Sachlichen Teilplan Kalkstein**“ aufzustellen.
- **2014 Gespräch mit den Unternehmen Dyckerhoff und Calcis**
Inhalt: Nach Prüfung der vorliegenden Unterlagen kann eine Erweiterung der Abgrabungsflächen im Teutoburger Wald nicht in Aussicht gestellt werden.
- **2016 Vorlage weiterer Gutachten** durch die Unternehmen Dyckerhoff und Calcis (Bedarfsanalyse)



Ausgangsfrage:

Werden zusätzliche Abgrabungsflächen (BSAB) im FFH-Gebiet (Tabuzone) benötigt, um die Versorgungssicherheit der Wirtschaft mit dem Rohstoff Kalkstein zu gewährleisten?

Anders formuliert:

Sind die geforderten Erweiterungsflächen der Unternehmen Calcis Lienen GmbH und Dyckerhoff GmbH im FFH-Gebiet zwingend erforderlich, um substantiell Raum für die Rohstoffgewinnung im Planungsraum zu schaffen?

Diese Frage wird im Folgenden getrennt für die beiden Firmen

- Calcis Lienen GmbH & Co. KG
- Dyckerhoff GmbH

geprüft!



Calcis Lienen GmbH & Co. KG

1. Prüfschritt:

Werden die von der Fa. Calcis beantragten Abgrabungsflächen benötigt, um die Versorgungssicherheit der Wirtschaft zu gewährleisten, so dass eine Erweiterung der Abgrabungsflächen im FFH-Gebiet erforderlich ist?

Ergebnis:

Allein die als BSAB dargestellte und genehmigte Abgrabungsfläche „Höste“ würde den Bedarf der Abgrabungsunternehmen für mehr als 35 Jahre decken!



2. Prüfschritt:

Bestehen Umsetzungshindernisse, die eine Bedarfsanrechnung des BSAB „Höste“ ausschließen, z.B. Eigentumsverhältnisse, da die Abgrabungsfläche „Höste“ Eigentum der Fa. Dyckerhoff ist?

Ergebnis:

Für die landesplanerische Bedarfsdeckung ist die grundsätzliche Verfügbarkeit und Abbaumöglichkeit des Rohstoffs entscheidend!



Hilfsweise Prüfung

3. Prüfschritt:

Ist eine Differenzierung nach der Rohstoffqualität mit Blick auf den Bedarf der Fa. Calcis erforderlich oder kann der Rohstoff durch andere Qualitäten ersetzt werden?

Ergebnis:

Die Rohstoffqualität hat für die von der Fa. Calcis hergestellten Produkte offensichtlich nicht die ihr zugesprochene Bedeutung!

Ergebnis der Prüfung eines externen Gutachters:

„Zusammenfassend ist festzustellen, dass auf Basis der zur Verfügung gestellten Unterlagen keine besondere Eignung des Kalks der Qualität der Calcis Lienen GmbH & Co. KG für die Herstellung von Kalksandsteinprodukten abzuleiten ist.“



Das bedeutet:

- In der regionalplanerisch festgelegten und genehmigten Abgrabungsfläche „Höste“ stehen ausreichend Rohstoffvorkommen in der geforderten Qualität zur Verfügung.
- Die besondere Eignung des Kalks der Fa. Calcis ist nicht nachgewiesen. Die Produkte der Fa. Calcis sind substituierbar, eine gesamtwirtschaftliche Bedeutung kann nicht bestätigt werden.
- Raumordnerisch sind keine Erweiterungsflächen erforderlich, um die Versorgungssicherheit der Wirtschaft gem. LEP zu gewährleisten.



Dyckerhoff GmbH, Lengerich

Hintergrund:

- *Am Standort Lengerich werden Grau- und Spezialzemente hergestellt.*
- *Gesamtwirtschaftliche Bedeutung könnte nur die Produktion von Tiefbohrzement (Spezialzement) haben, denn Dyckerhoff ist bundesweit der einzige Anbieter für dieses zertifizierte Produkt.*

Problem:

- *Tiefbohrzement wird nur untergeordnet am Standort Lengerich produziert und zu 100 % exportiert,*
- *Rohstoff für Tiefbohrzement ist ausreichend vorhanden!*

→ Andere Ausgangssituation als für die Fa. Calcis!



1. Prüfschritt:

Hat die Produktion von Tiefbohrzement eine gesamtwirtschaftliche Bedeutung angesichts der Tatsache, dass das Produkt zu 100 % exportiert wird?

Anders formuliert:

Umfasst der Versorgungsauftrag des LEP auch die Rohstoffversorgung ausländischer Absatzmärkte?

Ergebnis:

Eine Differenzierung nach Exportanteilen ist nicht erforderlich!



2. Prüfschritt:

Ist eine Verbundproduktion von Grau- und Spezialzement am Standort Lengerich erforderlich, um die Versorgung der Wirtschaft mit Tiefbohrzement zu gewährleisten?

Ergebnis:

Die Fa. Dyckerhoff hat nachgewiesen, dass

- weder eine Zufahrt von Rohstoffen aus anderen Abgrabungsflächen außerhalb des Teuto (z.B. Thieberg; Vellern Nord)
- noch eine (teilweise) Produktionsverlagerung (z.B. nach Neubeckum) betriebswirtschaftlich umsetzbar ist.



Das bedeutet:

- Die Versorgung der Wirtschaft mit dem Spezialprodukt Tiefbohrzement hat eine gesamtwirtschaftliche Bedeutung
- zu einer Verbundproduktion am Standort Lengerich gibt es keine Alternativen!
- eine Erweiterung der Abgrabungsflächen am Standort Lengerich ist raumordnerisch erforderlich, um den Versorgungsauftrag des LEP zu erfüllen!



3. Prüfschritt:

Liegen die Ausnahmegründe nach § 34 Abs. 3 BNatSchG vor?
(Abweichungsprüfung)?

Ziffer 4.4.1.4 VV Habitatschutz:

- Votum zur Abweichungsprüfung durch die Höhere Naturschutzbehörde
(Dez. 51)

Abweichungsprüfung gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG STK für den Bereich des Teutoburger Waldes

Bezirksregierung
Münster



Erforderlichkeit FFH-Abweichungsprüfung:

- Der Teutoburger Wald wurde vom Land NRW im Jahre 2001 als FFH-Gebiet DE-3813-302 „Nördliche Teile des Teutoburger Waldes mit Intruper Berg“ gemeldet und 2004 von der EU offiziell zu einem Teil des Netzes „Natura 2000“ erklärt.
- Die Darstellung eines BSAB in das FFH-Gebiet hinein bedarf daher gem. § 34 Abs. 1 BNatSchG einer FFH-Verträglichkeitsprüfung.
- Die von der Firma Dyckerhoff beauftragte FFH-Verträglichkeitsuntersuchung ist zu dem Ergebnis gekommen, dass der Eingriff in das FFH-Gebiet erheblich und somit das Vorhaben ohne Abweichungsprüfung nicht zulässig ist.

Abweichungsprüfung gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG STK für den Teutoburger Wald

Bezirksregierung
Münster



- Ein aufgrund eines erheblichen Eingriffs in ein FFH-Gebiet unzulässiges Projekt darf abweichend nur zugelassen oder durchgeführt werden, wenn es
 - aus **zwingenden** Gründen des **überwiegenden** öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und
 - zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Abweichungsprüfung gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG STK für den Teutoburger Wald

Bezirksregierung
Münster



Öffentliches Interesse:

- Rohstoffbedarf und daraus hergestellte Produkte (+)
(Alleinstellungsmerkmal Tiefbohrzemente,
Verbundproduktion)
- Arbeitsplätze (+)
(327 bis 345 Vollzeit-Arbeitsplätze in der Planungsregion)
- Gesetzliche und planerische Vorgaben (-)
(lassen sich auch ohne eine Erweiterung in das FFH-
Gebiet erfüllen)



Das Überwiegen eines zwingenden öffentlichen Interesses wird derzeit nicht gesehen:

- Der Tiefbohrzement hat derzeit einen rel. geringen Weltmarktanteil von 3,5 – max. 7% und erscheint damit substituierbar. Er wird derzeit ausschließlich exportiert und hat nach hiesigen Erkenntnissen keine Bedeutung für die Erhaltung von Schlüsselindustrien und –branchen innerhalb von Deutschland oder Europa.
- Im Kreis Steinfurt herrscht nahezu Vollbeschäftigung (Arbeitslosenquote derzeit 4,5%) und Fachkräftemangel. Die Beschäftigung hat seit dem Jahr 2000 kontinuierlich um 20% zugenommen.
- Das Vorliegen eines öffentlichen Interesses im Jahre 2038 unterliegt einer erheblichen Prognoseunsicherheit. Durch Marktveränderungen und Anpassungen unternehmerischer Entscheidungen können in den kommenden 22 Jahren neue Rahmenbedingungen entstehen, deren Einfluss auf das öffentliche Interesse heute nicht vorhersehbar ist.



Vereinbarung des Landes NRW mit dem Kreis Steinfurt und den Unternehmen Dyckerhoff und Calcis (2008):

- Die Unternehmen sichern zu, mit einem Vorlauf von min. 15 Jahren im Verhältnis 1:3 Nadelwald in Waldmeister-Buchenwald umzuwandeln sowie zusätzlich im Verhältnis 1:1 Waldmeister-Buchenwald neu zu pflanzen.
- Diese Maßnahmen sowie die Tatsache, dass der Abbau nur sukzessive erfolgt, können grundsätzlich mindernd in die Abwägung eingestellt werden.
- Diese Maßnahmen sind grundsätzlich fachlich geeignet, unterliegen aber im Hinblick auf den Klimawandel und die begrenzte Flächenverfügbarkeit ebenfalls einer erheblichen Prognoseunsicherheit



Fazit:

- Das Gewicht des öffentlichen Interesses ist gegenüber dem Integritätsinteresse des FFH-Gebietes nur gering
- Die erhebliche Prognoseunsicherheit in Bezug auf das Zutreffen des angenommenen öffentlichen Interesses im Jahre 2038 geht zulasten des Vorhabens
- Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses werden daher auch unter Einbeziehung kohärenzsichernder Maßnahmen nicht gesehen.



- Gemäß der ständigen Rechtsprechung des EuGH ist der **Ausnahmecharakter** von Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie **zu betonen**. Aus diesem Umstand kann gefolgert werden, dass **den habitatschutzrechtlichen Belangen in der Abwägung ein erhöhtes Gewicht zukommt** bzw. ein deutliches Übergewicht der für das betreffende Projekt oder den betreffenden Plan sprechenden öffentlichen Interessen vonnöten ist.

(JARASS 2007)



- Als Ausnahmeregelung von Art. 6 Abs. 3 FFH-RL **muss diese Bestimmung restriktiv ausgelegt werden**, so dass ihre Anwendung auf Umstände beschränkt wird, unter denen **alle notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind**. In diesem Zusammenhang muss in sämtlichen Fällen, in denen von der Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht werden soll, zunächst jeweils nachgewiesen werden, dass die genannten Voraussetzungen in jedem einzelnen Fall tatsächlich bestehen.

(Leitfaden N2000 der EU KOM)

Abweichungsprüfung gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG STK für den Teutoburger Wald

Bezirksregierung
Münster



- Im Rahmen der Abweichungsprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG genügt es jedoch nicht, das ein privates Vorhaben für sich genommen und abstrakt geeignet ist, auch einem bestimmten öffentlichen Interesse zu dienen. Das entsprechende öffentliche Interesse ist vielmehr einzel-fallbezogen und konkret zu gewichten und mit dem entgegenstehenden Integritätsinteresse abzuwägen; **im Rahmen der gebotenen Abwägung ist damit auch die Dringlichkeit der Maßnahmen zu hinterfragen.**

(VGH B-W 2014)

Abweichungsprüfung gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG STK für den Teutoburger Wald

Bezirksregierung
Münster



- Es ist angemessen, davon auszugehen, dass sich die „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ auf solche Situationen beziehen, in denen sich in Aussicht genommene Pläne bzw. Projekte **als unerlässlich erweisen**:
 - im Rahmen von Handlungen bzw. Politiken, die auf den Schutz von Grundwerten für das Leben der Bürger (Gesundheit, Sicherheit, Umwelt) abzielen;
 - im Rahmen grundlegender Politiken für Staat und Gesellschaft;
 - im Rahmen der Durchführung von Tätigkeiten wirtschaftlicher oder sozialer Art zur Erbringung bestimmter **gemeinwirtschaftlicher Leistungen**.

(Leitfaden Art. 6 Abs. 4 der EU KOM)

Arbeit und Naturschutz am Teutoburger Wald

– **Eine nachhaltige Entwicklung braucht flexible Instrumente** –

15. September 2001

Die Zement- und Kalkindustrie am Teutoburger Wald ist ein traditioneller Industriezweig mit großer Bedeutung für Wirtschaftsstrukturen und Beschäftigung in unserer Region. Trotz guter wirtschaftlicher Zukunftsaussichten stehen die Unternehmen vor großen Herausforderungen: Die Gewinnung der erforderlichen Rohstoffe, die Produktion von Kalk und Zement und die damit verbundenen Arbeitsplätze müssen mit dem Umwelt- und Naturschutz in einem Raum von hohem ökologischen Wert vereinbart werden. Vor diesem Hintergrund setzen sich die Unternehmen Dyckerhoff Zement GmbH und Schencking Kalk- und Kalksandsteinwerke GmbH & Co. KG sowie der Deutsche Gewerkschaftsbund Region Münsterland und die Industrie- und Handelskammer zu Münster für einen wirksamen Interessenausgleich von Ökonomie und Ökologie in der Zement- und Kalkindustrie ein.

DGB und IHK, Dyckerhoff und Schencking lassen sich von der Auffassung leiten, dass eine langfristige Standort- und Beschäftigungssicherung in der Zement- und Kalkindustrie nur dann möglich ist, wenn die ökologischen Strukturen und Funktionen der betreffenden Regionen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung ebenso dauerhaft erhalten und entwickelt werden wie die Betriebsstandorte und ihre Arbeitsplätze. In diesem Sinne wurden mit der Interessengemeinschaft Teutoburger Wald und mit dem Bündnis für Arbeit, Umwelt und Naturschutz Schritte umgesetzt:

- Zur Entwicklung von Lebensräumen mit dem Ziel, ihre ökologische Funktion für den Natur- und Artenschutz zu verbessern,
- für eine verstärkte Ausbildung und Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,
- für Investitionen zur Sicherung von Wertschöpfung und Beschäftigung in der Region.



Deutscher Gewerkschaftsbund
Region Münster



Erfahrungen aus den vergangenen Jahren zeigen, dass der Weg einer nachhaltigen Entwicklung erfolgreich sein kann: Die Interessengemeinschaft Teutoburger Wald trägt seit 1998 verstärkt mit Naturschutzmaßnahmen dazu bei, die ökologische Wertigkeit des Teutoburger Waldes zu erhöhen. Und das Teutoburger-Wald-Gutachten hat zu Abbaugenehmigungen geführt, die in den vergangenen Jahren umfangreiche Investitionen und eine starke Erhöhung der Ausbildungsplätze möglich gemacht haben.

Um künftige Maßnahmen zur Sicherung von Natur und Beschäftigung umzusetzen, müssen zwei Bedingungen erfüllt sein: erstens die aktive und konstruktive Mitwirkung aller Beteiligten und zweitens die Option, dass es auch in der Zukunft eine Kalksteingewinnung am Teutoburger Wald geben kann. Nur wenn eine solche Option besteht, kann mit den bereits eingeleiteten Maßnahmen eine gleichermaßen ökologische als auch standort- und beschäftigungssichernde Entwicklung weitergeführt werden. IHK und DGB, Dyckerhoff und Schencking sind der Auffassung, dass dieses Ziel zu erreichen ist, wenn das Engagement vor Ort Unterstützung und Anerkennung findet.

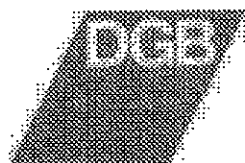
Dyckerhoff und Schencking, der DGB und die IHK verstehen diese Erklärung als einen Appell an andere Einrichtungen, sich an solchen Bemühungen zur nachhaltigen Entwicklung am Teutoburger Wald zu beteiligen. Angesprochen sind beispielsweise das Land, die Kommunen, andere Unternehmen mit ihren Geschäftsführungen und Betriebsräten, Gewerkschaften und Verbände. Dyckerhoff und Schencking, der DGB und die IHK laden diese Partner zur Mitwirkung in einer gemeinschaftlichen Anstrengung zur nachhaltigen Entwicklung von Beschäftigung und Natur am Teutoburger Wald ein.

Dr. Christian Brehmer
(Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer zu Münster)

Dr. Josef Hülsdünker
(Vorsitzender des Deutschen Gewerkschaftsbundes Region Münster)

Dr.-Ing. Hans-Otto Gardeik
(Geschäftsführer der Dyckerhoff Zement GmbH)

Dipl.-Ing. Felix Hebler
(Geschäftsführer der Schencking Kalk- und Kalksandsteinwerke GmbH & Co. KG)



Deutscher Gewerkschaftsbund
Region Münster





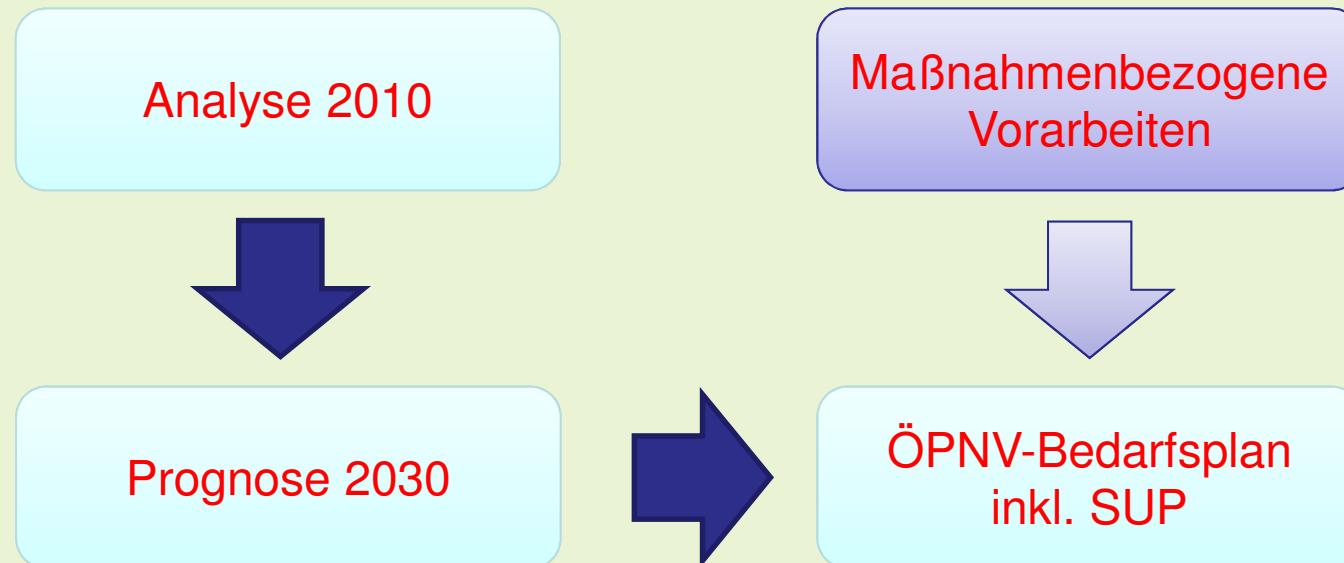
Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW

Information zum Sachstand

Münster, 12.12.2016

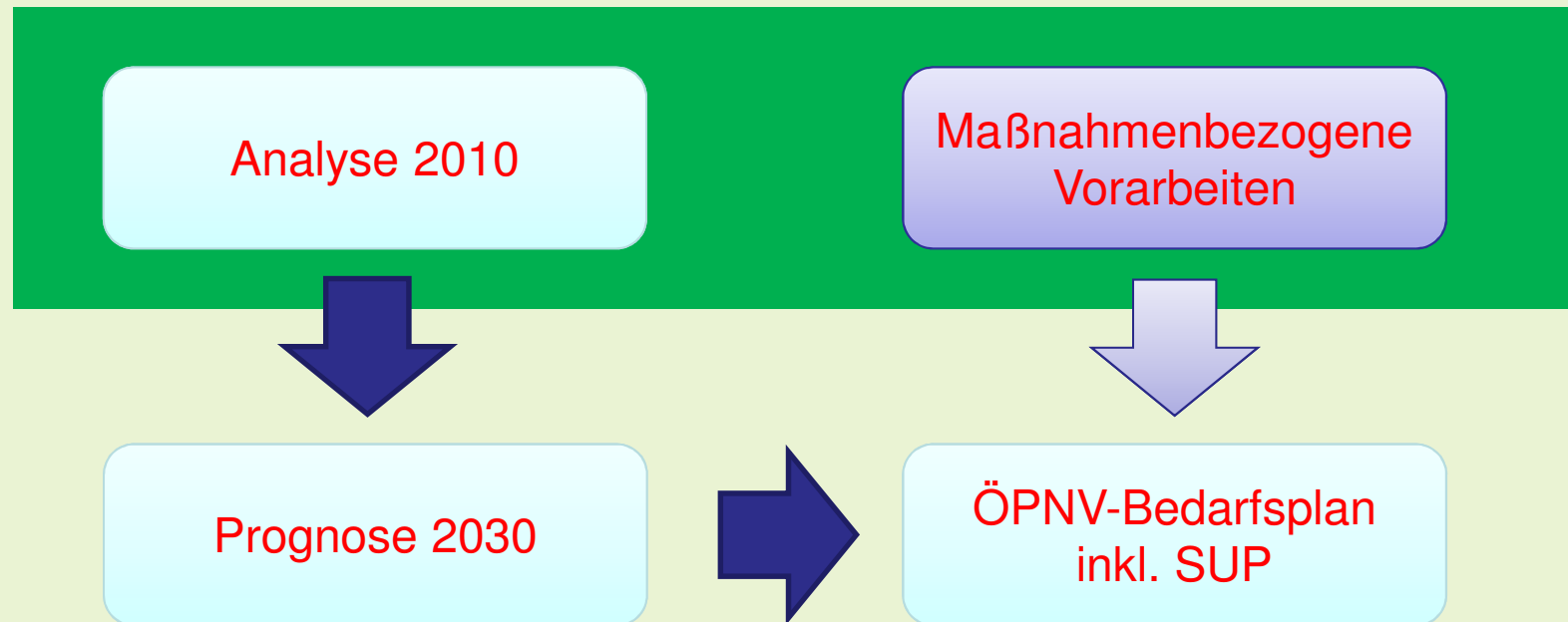


Ablauf der Landesverkehrsuntersuchung





Arbeiten an der Landesverkehrsuntersuchung: Zweigleisig





Grundlagen

Für das Verkehrsmodell:

- **Bevölkerungsdaten 2010 und –vorausberechnung 2030 von IT.NRW**
- **diverse Grundlagen wie MiD (Mobilität in Deutschland), BVWP, Zählraten etc.**

Maßnahmenaufbereitung für die spätere Bewertung:

- **auf der Grundlage der Anmeldungen und der dort enthaltene Angaben**
- **Gutachter tragen die fehlenden Daten zusammen oder erarbeiten diese**







Welche Maßnahmen werden bewertet?

- Grundsätzlich gilt: auf der Grundlage des Verkehrsmodells können nur Maßnahmen bewertet werden, die einen meßbaren verkehrlichen Nutzen haben
- Deshalb sollen bewertet werden:
 - Streckenbezogener Aus- und Neubau > 5 Mio. € des ÖPNV in NRW
 - Herausragende Maßnahmen zur Betriebsqualitätsverbesserung > 25 Mio. €
- Gesondertes Verfahren:
 - Neue Haltepunkte fließen in DB Stationsoffensive ein



Welche konkreten Maßnahmen werden im Bereich des Regionalrats Münster bewertet?



-  Indisponibel
-  Bewertung vorgesehen
-  Vorgehen noch offen
-  aus verschiedenen
Gründen keine
Bewertung erforderlich;
nicht bedarfsplanrelevant

Lfd. Nr.	Name der Maßnahme	Lage des Vorhabens	Beschreibung des Vorhabens	Anmelder
1.1	Zweigleisiger Streckenausbau Münster – Lünen (– Dortmund)	Münster – Lünen (KBS 411)	2-gleisiger Ausbau; Ausfädelung Ostkopf Dortmund	Nahverkehr Westfalen-Lippe
1.2	Zweigleisiger Streckenausbau Münster – Lünen (– Dortmund)	Münster – Lünen (KBS 411)	Zweigleisiger Ausbau	Stadt Münster
2.1	Streckenelektrifizierung Wesel – Bocholt	Wesel – Bocholt (KBS 421)	Elektrifizierung incl. Modernisierung Bocholt	Nahverkehr Westfalen-Lippe
2.2	Streckenelektrifizierung Wesel – Bocholt	Wesel – Bocholt (KBS 421)	Elektrifizierung der Gesamtstrecke und Modernisierung des Bahnhofs Bocholt mit dem Ziel der Durchbindung bis Düsseldorf Hbf. Hier laufen bereits die Planungen bei DB-Netz.	Kreis Borken
3.1	Streckenausbau Münster – Gronau	Münster – Gronau (KBS 407)	2-gleisiger Ausbau Altenberge - Nordwalde	Nahverkehr Westfalen-Lippe
3.2	Streckenausbau Münster – Gronau	Münster – Gronau (KBS 407)	Elektrifizierung und zum Teil zweigleisiger Ausbau mit dem Ziel der Kapazitätserhöhung und der späteren Durchbindung über Enschede hinaus Richtung Zwolle. Hier ist eine Machbarkeitsstudie der DB-Netz in Vorbereitung.	Kreis Borken
3.3	Streckenausbau Münster – Gronau	Münster – Gronau (KBS 407)	Zweigleisiger Ausbau Altenberge - Nordwalde; Planungen bei DB Netz laufen	Kreis Steinfurt
4.1	Streckenelektrifizierung Münster – Enschede	Münster – Enschede (KBS 407)	Elektrifizierung	Nahverkehr Westfalen-Lippe
4.2	Streckenelektrifizierung Münster – Enschede	Münster – Enschede (KBS 407)	Elektrifizierung	Stadt Münster
4.3	Streckenelektrifizierung Münster – Enschede	Münster – Enschede (KBS 407)	Elektrifizierung und zum Teil zweigleisiger Ausbau mit dem Ziel der Kapazitätserhöhung und der späteren Durchbindung über Enschede hinaus Richtung Zwolle. Hier ist eine Machbarkeitsstudie der DB-Netz in Vorbereitung.	Kreis Borken
4.4	Streckenelektrifizierung Münster – Enschede	Münster – Enschede (KBS 407)	Elektrifizierung; Machbarkeitsstudie DB Netz in Vorbereitung	Kreis Steinfurt
5.1	Streckenausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück	Münster – Rheda-Wiedenbrück (KBS 406)	Geschwindigkeitserhöhung (BÜ-Beseitigung; Sicherstellung der rückwertigen Erschließung	Nahverkehr Westfalen-Lippe
5.2	Streckenausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück	Münster – Rheda-Wiedenbrück (KBS 406)	Geschwindigkeitserhöhung	Stadt Münster
5.3	Streckenausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück	Münster – Rheda-Wiedenbrück (KBS 406)	Kursbuchstrecke (KBS) 406 Münster - Rheda-Wiedenbrück, Geschwindigkeitserhöhung, Bahnübergangsbeseitigung, Rückwärtige Erschließung	Kreis Warendorf
5.4	Streckenausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück	Münster – Rheda-Wiedenbrück (KBS 406)	Ausbau der KBS 406 Münster-Rheda-Wiedenbrück durch Beseitigung der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge und Schaffung von rückwärtigen Erschließungen.	Gemeinde Beelen
6.1	Streckenausbau Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück – Hannover	Bad Bentheim (Grenze) – Rheine – Osnabrück – Löhne (KBS 375)	Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h zur Kapazitätserhöhung	Nahverkehr Westfalen-Lippe
6.2	Streckenausbau Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück – Hannover	Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück (KBS 375)	Geschwindigkeitserhöhung 140 auf 160 km/h zur Kapazitätserhöhung; Vorschlag für BVWP, Vorteile auch für Fernverkehr und Güterverkehr	Kreis Steinfurt
7	Streckenausbau Coesfeld – Dorsten	Coesfeld – Dorsten (KBS 424)	Zusammenhang ESTW Dorsten / Knoten Dorsten	Nahverkehr Westfalen-Lippe
8	Streckenausbau Münster – Coesfeld	Münster – Coesfeld (KBS 408)	Ausbau in Umsetzung für 30 - min - Takt	Nahverkehr Westfalen-Lippe
9.1	Stationsausbau Bahnhof Oelde	Bahnstation Oelde (KBS 400)	Fahrbarkeit für RRX, barrierefreier Ausbau der RRX Verkehrsstation	Nahverkehr Westfalen-Lippe
9.2	Stationsausbau Bahnhof Oelde	Bahnstation Oelde (KBS 400)	Stationen KBS 400 Hamm - Bielefeld, Modernisierung Ahlen und Oelde	Kreis Warendorf
10.1	Stationsausbau Bahnhof Ahlen	Bahnstation Ahlen (KBS 400)	Fahrbarkeit für RRX, barrierefreier Ausbau der RRX Verkehrsstation	Nahverkehr Westfalen-Lippe
10.2	Stationsausbau Bahnhof Ahlen	Bahnstation Ahlen (KBS 400)	Stationen KBS 400 Hamm - Bielefeld, Modernisierung Ahlen und Oelde	Kreis Warendorf
11	Stationsausbau Bahnhof Neubeckum	Bahnstation Neubeckum (KBS 400)	Fahrbarkeit für RRX, barrierefreier Ausbau der RRX Verkehrsstation	Nahverkehr Westfalen-Lippe
12	Stationsausbau Hbf Münster / Gleis 21	Hbf Münster – Gleis 21	Barrierefreier Ausbau der Verkehrsstation Gleis 21	Nahverkehr Westfalen-Lippe
13.1	Stationsausbau Bahnhof Ibbenbüren	Bahnstation Ibbenbüren (KBS 375)	Barrierefreier Ausbau der Verkehrsstation	Nahverkehr Westfalen-Lippe
13.2	Stationsausbau Bahnhof Ibbenbüren	Bahnstation Ibbenbüren (KBS 375)	Modernisierung Ibbenbüren; keine Planungen vorhanden	Kreis Steinfurt
14.1	Stationsausbau Bahnhof Lengerich	Bahnstation Lengerich (KBS 385)	Barrierefreier Ausbau der Verkehrsstation	Nahverkehr Westfalen-Lippe
14.2	Stationsausbau Bahnhof Lengerich	Bahnstation Lengerich (KBS 385)	Modernisierung Lengerich; keine Planungen vorhanden	Kreis Steinfurt
15.1	Stationsausbau Bahnhof Bocholt	Bahnstation Bocholt (KBS 421)	Barrierefreier Ausbau der Verkehrsstation	Nahverkehr Westfalen-Lippe
15.2	Stationsausbau Bahnhof Bocholt	Bahnstation Bocholt (KBS 421)	Elektrifizierung der Gesamtstrecke und Modernisierung des Bahnhofs Bocholt mit dem Ziel der Durchbindung bis Düsseldorf Hbf. Hier laufen bereits die Planungen bei DB-Netz.	Kreis Borken
16.1	Stationsausbau Bahnhof Reken	Bahnstation Reken (KBS 424)	Errichtung eines Kreuzungsbahnhofes an der Verkehrsstation Reken	Nahverkehr Westfalen-Lippe
16.2	Stationsausbau Bahnhof Reken	Bahnstation Reken (KBS 424)	Modernisierung der Stationen Maria-Veen und Reken sowie	Kreis Borken
17.1	Stationsneubau Klein-Reken	Bahnstation Klein-Reken (KBS 424)	Neubau der Verkehrsstation	Nahverkehr Westfalen-Lippe
17.2	Stationsneubau Klein-Reken	Bahnstation Klein-Reken (KBS 424)	Modernisierung der Stationen Maria-Veen und Reken sowie Neubau eines Haltepunkts in Klein-Reken. Diese Baumaßnahmen stehen im Zusammenhang mit dem Regionaleprojekt „BahnLandLust“ zur Attraktivitätssteigerung der Bahnstrecke Coesfeld-Dorsten. Die Planungen hierfür bei DB-Netz laufen.	Kreis Borken
18.1	Stationsausbau Bahnhof Maria Veen	Bahnstation Maria Veen (KBS 424)	Barrierefreier Ausbau der Verkehrsstation	Nahverkehr Westfalen-Lippe
18.2	Stationsausbau Bahnhof Maria Veen	Bahnstation Maria Veen (KBS 424)	Modernisierung der Stationen Maria-Veen und Reken sowie Neubau eines Haltepunkts in Klein-Reken. Diese Baumaßnahmen stehen im Zusammenhang mit dem Regionaleprojekt „BahnLandLust“ zur Attraktivitätssteigerung der Bahnstrecke Coesfeld-Dorsten. Die Planungen hierfür bei DB-Netz laufen.	Kreis Borken

Lfd. Nr.	Name der Maßnahme	Lage des Vorhabens	Beschreibung des Vorhabens	Anmelder
19.1	Stationsausbau Bahnhöfe MS-Amelsbüren, Davensberg, Ascheberg u. Capelle	Bahnstationen an der Strecke Münster - Lünen (KBS 411)	Barrierefreier Ausbau MS-Amelsbüren, Davensberg, Ascheberg, Capelle	Nahverkehr Westfalen-Lippe
19.2	Stationsausbau Bahnhöfe MS-Amelsbüren, Davensberg, Ascheberg u. Capelle	Bahnstationen an der Strecke Münster - Lünen (KBS 411)	Modernisierung MS-Amelsbüren, Davensberg, Ascheberg, Capelle	Stadt Münster
20	Stationsausbau Bahnhof Dülmen	Bahnstation Dülmen (KBS 425 u. 412)	Barrierefreier Ausbau Dülmen	Nahverkehr Westfalen-Lippe
21.1	Stationsausbau Bahnhöfe Hörstel, Ibb-Esch u. Ibb-Laggenbeck Stationsneubau Westerkappeln-Velpe	Bahnstationen an der Strecke Rheine – Ibbenbüren – Osnabrück (KBS 375)	Barrierefreier Ausbau Hörstel, Ibb-Esch, Ibb-Laggenbeck, ggfs. Neubau Westerkappeln-Velpe	Nahverkehr Westfalen-Lippe
21.2	Stationsausbau Bahnhöfe Hörstel, Ibb-Esch u. Ibb-Laggenbeck Stationsneubau Westerkappeln-Velpe	Bahnstationen an der Strecke Rheine – Ibbenbüren – Osnabrück (KBS 375)	Modernisierung Hörstel, Ibb-Esch, Ibb-Laggenbeck, ggfs. Neubau Westerkappeln-Velpe; keine Planungen vorhanden	Kreis Steinfurt
22.1	Stationsausbau Bahnhöfe Westerbevern, Ostbevern u. Kattenvenne	Bahnstationen an der Strecke Osnabrück – Lengerich – Münster (KBS 385)	Barrierefreier Ausbau Westbevern, Ostbevern, Kattenvenne	Nahverkehr Westfalen-Lippe
22.2	Stationsausbau Bahnhöfe Westerbevern, Ostbevern	Bahnstationen an der Strecke Osnabrück – Lengerich – Münster (KBS 385)	Stationen KBS 385 Münster - Osnabrück, Modernisierung Westbevern, Ostbevern	Kreis Warendorf
23.1	Stationsausbau Bahnhöfe MS-Sprakel, Reckenfeld u. Rheine-Mesum	Bahnstationen an der Strecke Münster - Rheine (KBS 395)	Barrierefreier Ausbau MS-Sprakel, Reckenfeld, Rheine-Mesum	Nahverkehr Westfalen-Lippe
23.2	Stationsausbau Bahnhöfe MS-Sprakel, Reckenfeld u. Rheine-Mesum	Bahnstationen an der Strecke Münster - Rheine (KBS 395)	Modernisierung MS-Sprakel, Reckenfeld, Rheine-Mesum	Stadt Münster
23.3	Stationsausbau Bahnhöfe MS-Sprakel, Reckenfeld u. Rheine-Mesum	Bahnstationen an der Strecke Münster - Rheine (KBS 395)	Modernisierung MS-Sprakel, Reckenfeld, Rheine-Mesum; keine Planungen vorhanden	Kreis Steinfurt
24.1	Stationsausbau Bahnhöfe Rinkerode, Drensteinfurt u. Mersch	Bahnstationen an der Strecke Münster - Hamm (KBS 410)	Barrierefreier Ausbau Rinkerode, Drensteinfurt, Mersch	Nahverkehr Westfalen-Lippe
24.2	Stationsausbau Bahnhöfe Rinkerode, Drensteinfurt u. Mersch	Bahnstationen an der Strecke Münster - Hamm (KBS 410)	Stationen KBS 410 Münster - Hamm, Modernisierung Rinkerode, Drensteinfurt, Mersch	Kreis Warendorf
25.1	Stationsausbau Bahnhöfe MS-Albachten, Bösensell u. Buldern	Bahnstationen an der Strecke Münster - Recklinghausen (KBS 425)	Barrierefreier Ausbau MS-Albachten, Bösensell, Buldern	Nahverkehr Westfalen-Lippe
25.2	Stationsausbau Bahnhöfe MS-Albachten, Bösensell u. Buldern	Bahnstationen an der Strecke Münster - Recklinghausen (KBS 425)	Modernisierung MS-Albachten, Bösensell, Buldern	Stadt Münster
25.3	Stationsausbau Bahnhof Bösensell	Bahnstationen an der Strecke Münster - Recklinghausen (KBS 425)	Der Bahnhof Bösensell ist derzeit nur eingeschränkt barrierefrei nutzbar. Durch verschiedene Maßnahmen, z.B. Anhebung des Bahnsteigs, soll dieser Mangel beseitigt werden.	Gemeinde Senden
26.1	Stationsausbau Bahnhöfe Epe, Legden, Rosendahl-Holtwick u. Marbeck-Heiden Stationsneubau Gronau-Ost	Bahnstationen an den Strecken Gronau – Coesfeld (KBS 412) u. Borken – Dorsten (KBS 423)	Barrierefreier Ausbau Epe, Legden, Rosendahl-Holtwick, Marbeck-Heiden, ggfs. Neubau Gronau Ost	Nahverkehr Westfalen-Lippe
26.2	Stationsneubau Gronau-Ost	neue Bahnstation Gronau-Ost (KBS 412)	Neubau Haltepunkt Gronau Ost (Strecke Gronau-Münster) Wunsch der Stadt Gronau, bisher keine Planungen vorhanden	Kreis Borken
26.3	Stationsausbau Marbeck-Heiden	Bahnstation Marbeck-Heiden (KBS 423)	Haltepunkt Marbeck-Heiden (Strecke Borken-Essen) Modernisierung und barrierefreier Ausbau	Kreis Borken
27.1	Stationsneubau Berg-Fidel/Preußenstadion, Geist, Coerde/Speicherstadt, Kinderhaus, Handorf, Mondstraße u. Danziger Freiheit	neue Bahnstationen im Stadtgebiet Münster	Neubau Berg-Fidel/Preußenstadion (411), Geist (408), Coerde/Speicherstadt (395), Kinderhaus (407), Handorf, Mondstraße, Danziger Freiheit (406)	Nahverkehr Westfalen-Lippe
27.2	Stationsneubau Berg-Fidel/Preußenstadion, Geist, Coerde/Speicherstadt, Kinderhaus, Handorf, Mondstraße u. Danziger Freiheit	neue Bahnstationen im Stadtgebiet Münster	Neubau Berg-Fidel/Preußenstadion (411), Geist (408), Coerde/Speicherstadt (395), Kinderhaus (407), Handorf, Mondstraße, Danziger Freiheit (406)	Stadt Münster
27.3	Stationsneubau Handorf, Mondstraße u. Danziger Freiheit	neue Bahnstationen an der Strecke Münster – Rheda-Wiedenbrück (KBS 406)	Stationen KBS 406 Neue Stationen - Handorf, Mondstraße, Danziger Freiheit	Kreis Warendorf
28	Stationsneubau Müssingen	neue Bahnstation Müssingen (KBS 406)	Neubau Haltepunkt Warendorf Einen – Müssingen	Nahverkehr
29.1	Streckenreaktivierung Münster – Sendenhorst	Münster – Sendenhorst (WLE-Strecke)	WLE: Reaktivierung SPNV (1. Stufe)	Nahverkehr Westfalen-Lippe
29.2	Streckenreaktivierung Münster – Sendenhorst	Münster – Sendenhorst (WLE-Strecke)	Reaktivierung SPNV (1. Stufe); Lph 1+2 bis 12/2015	Stadt Münster
29.3	Streckenreaktivierung Münster – Sendenhorst	Münster – Sendenhorst (WLE-Strecke)	Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) im Bereich Münster - Sendenhorst (1. Stufe)	Kreis Warendorf

Lfd. Nr.	Name der Maßnahme	Lage des Vorhabens	Beschreibung des Vorhabens	Anmelder
29.4	Streckenreaktivierung Münster – Sendenhorst	Münster – Sendenhorst (WLE-Strecke)	Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) im Bereich Münster - Sendenhorst (1. Stufe)	Stadt Beckum
29.5	Streckenreaktivierung Münster – Sendenhorst	Münster – Sendenhorst (WLE-Strecke)	Im Jahre 1975 wurde der Personenverkehr auf der Schienenstrecke Münster - Beckum (WLE-Trasse) eingestellt. Seit einigen Jahren laufen Bestrebungen zunächst einen Teil dieser Strecke (Münster-Sendenhorst) für den SPNV zu reaktivieren.	Stadt Sendenhorst
30.1	Streckenreaktivierung Osnabrück – Recke	Osnabrück – Lotte – Westerkappeln – Mettingen – Recke (Tecklenburger Nordbahn)	Tecklenburger Nordbahn/RVM; Reaktivierung SPNV	Nahverkehr Westfalen-Lippe
30.2	Streckenreaktivierung Osnabrück – Recke	Osnabrück – Lotte – Westerkappeln – Mettingen – Recke (Tecklenburger Nordbahn)	Reaktivierung SPNV	Kreis Steinfurt
31.1	Streckenreaktivierung Sendenhorst – Neubeckum	Sendenhorst – Neubeckum (WLE-Strecke)	WLE; Reaktivierung SPNV (2. Stufe)	Nahverkehr
31.2	Streckenreaktivierung Sendenhorst – Neubeckum	Sendenhorst – Neubeckum (WLE-Strecke)	Reaktivierung SPNV (2. Stufe)	Stadt Münster
31.3	Streckenreaktivierung Sendenhorst – Neubeckum	Sendenhorst – Neubeckum (WLE-Strecke)	Reaktivierung der WLE (2. Stufe) im Abschnitt Sendenhorst - Neubeckum	Kreis Warendorf
31.4	Streckenreaktivierung Sendenhorst – Neubeckum	Sendenhorst – Neubeckum (WLE-Strecke)	Reaktivierung der WLE im Abschnitt Sendenhorst - Neubeckum (2. Stufe)	Stadt Beckum
32.1	Streckenneubau Schienenanbindung FMO	KBS 395 – Flughafen Münster-Osnabrück – KBS 385	Neubau, Schienenanbindung FMO aus Richtung Münster, Rheine und Osnabrück	Nahverkehr Westfalen-Lippe
32.2	Streckenneubau Schienenanbindung FMO	KBS 395 – Flughafen Münster-Osnabrück – KBS 385	Neubau, Schienenanbindung FMO aus Richtung Münster, Rheine und Osnabrück	Stadt Münster
32.3	Streckenneubau Schienenanbindung FMO	KBS 395 – Flughafen Münster-Osnabrück – KBS 385	Neubau, Schienenanbindung FMO aus Richtung Münster, Rheine und Osnabrück; Untersuchung Schienenanschluss FMO (2002)	Kreis Steinfurt
33.1	Ausbau Schienenknotenpunkt Münster Hbf	Münster Hbf	Ausbau und Einbindung Gleis 21 zur Kapazitätserweiterung	Nahverkehr Westfalen-Lippe
33.2	Ausbau Schienenknotenpunkt Münster Hbf	Münster Hbf	Erhöhung der Kapazität mit Erweiterung Gleis 21	Stadt Münster
33.3	Ausbau Schienenknotenpunkt Münster Hbf	Münster Hbf	Knoten Münster Hbf Reaktivierung/Einbindung Gleis 21 zur Kapazitätserhöhung Münster Hbf	Kreis Warendorf
34.1	Ausbau Schienenknotenpunkt Münster Hbf – Zentrum Nord	Hbf Münster – Bahnstation Münster Zentrum Nord	Kapazitätserhöhung im Knoten Münster / u.a. Gleiswechselbetrieb	Nahverkehr Westfalen-Lippe
34.2	Ausbau Schienenknotenpunkt Münster Hbf – Zentrum Nord	Hbf Münster – Bahnstation Münster Zentrum Nord	Gleiswechselbetrieb	Stadt Münster
34.3	Ausbau Schienenknotenpunkt Münster Hbf – Zentrum Nord	Hbf Münster – Bahnstation Münster Zentrum Nord	Knoten Münster Hbf - Münster Zentrum Nord, Kapazitätserhöhung Knoten Münster, Gleiswechselbetrieb Münster Hbf - Münster Zentrum Nord	Kreis Warendorf
35.1	Busspur Wolbecker Straße	Stadtgebiet Münster – Wolbecker Straße	Einrichtung einer Busspur mit begleitendem Radweg entlang der Wolbecker Straße zwischen Stapelskotten und Einmündung Münsterstraße	Stadt Münster
35.2	Busspur Wolbecker Straße	Stadtgebiet Münster – Wolbecker Straße	Verlängerung der vorhandenen Busspur an der L 793 bis zum Abzweig Wolbeck	Kreis Warendorf
36	Programm zur ÖPNV-Beschleunigung im Stadtgebiet	Stadtgebiet Münster	Einrichtung von Busspuren, Busschleusen, LSA Bevorrechtigungen zur Verbesserung der Reisezeiten ÖPNV (3. Nahverkehrsplan Stadt Münster - Busbeschleunigungskonzept)	Stadt Münster
37	Bau Fernbusbahnhof	Stadtgebiet Münster	Zentraler Busbahnhof mit ca. 8 Bussteigen für nationale Fernverkehrslinien im Rahmen der Neugestaltung der Ostseite Münster Hauptbahnhof	Stadt Münster
38	Stationsneubau Bocholt-Biemenhorst	neue Bahnstation Bocholt-Biemenhorst (KBS 421)	Neubau Haltepunkt Bocholt-Biemenhorst (Strecke Bocholt-Wesel) Wunsch der Stadt Bocholt, bisher keine Planungen vorhanden	Kreis Borken
39	Streckenneubau Bocholt – Borken – Coesfeld (- Münster)	Bocholt – Borken – Coesfeld (- Münster)	Bocholt-Borken-Coesfeld (-Münster). Hierzu liegt eine Potentialuntersuchung aus dem Jahre 2012 vor.	Kreis Borken
40	Streckenneubau Winterswijk (NL) – Borken (- Essen)	Winterswijk (NL) – Borken (- Essen)	Winterswijk - Borken (- Essen). Hierzu liegt eine grenzüberschreitende Machbarkeitsstudie SPNV Achterhoek - Münsterland aus dem Jahre 2013 vor, die der Bezirksregierung im Vorfeld übersandt wurde.	Kreis Borken

Lfd. Nr.	Name der Maßnahme	Lage des Vorhabens	Beschreibung des Vorhabens	Anmelder
41	Haltestellen-Neubau an der Linie SprinterBus S 75	neue Bus-Haltestellen entlang der B 67 Reken – Dülmen	Neubau von Haltestellen für den Sprinterbus S 75 im Zuge des Neubaus der B 67 Reken-Dülmen. Der Sprinterbus S 75 stellt die Anbindung des westlichen Münsterlandes von Bocholt über Rhede, Borken, Reken, Merfeld an das Oberzentrum Münster über die B 67 und A 31 sicher. Im Zuge des kreuzungsfreien Neubaus der B 67 müssen in Reken-Maria-Veen und Dülmen-Merfeld (Kreis Coesfeld) neue Bushaltestellen mit den zugehörigen Nebenanlagen errichtet werden. Bedingt durch die Kreuzungsfreiheit bedarf es umfangreicher Baumaßnahmen mit Ausfädelungs- und Einfädelungsspuren, Trennwänden zur Verhinderung der Querung der Bundesstraße durch Fußgänger und Überführungsbauwerken. Entsprechende Planungen des Landesbetriebs Straßen NRW liegen vor.	Kreis Borken