

Sitzungsvorlage

SV-9-1588

Abteilung / Aktenzeichen	Datum	Status
01 - Büro des Landrats/ 01.81-ÖPNV-S-Bahn Münsterland	20.11.2019	öffentlich

Beratungsfolge	Sitzungstermin
----------------	----------------

Kreisausschuss	04.12.2019
Kreistag	11.12.2019

Betreff **Projekt S-Bahn Münsterland**

Beschlussvorschlag:

Die weitere Realisierung des Projektes S-Bahn-Münsterland wird unterstützt und aktiv begleitet.

Begründung:

Ausgangslage

Der SPNV im Münsterland hat sich seit Jahren erfolgreich entwickelt, weitere angebotsseitige Verbesserungen und Planungen laufen derzeit (z.B. Weiterführung des RE 2, heute Düsseldorf - Essen - Gelsenkirchen - Dülmen - Münster, bis nach Osnabrück; Reaktivierungsprojekt WLE Münster - Sendenhorst). Gleichzeitig stehen das Oberzentrum Münster sowie die umliegenden Kreise vor der Herausforderung, bei steigenden Bevölkerungszahlen und zunehmenden Verflechtungen tragfähige und zukunftsgerichtete Mobilitätsangebote anzubieten.

Um das SPNV-Angebot im Münsterland zu verstetigen, zu vereinheitlichen und den künftigen Anforderungen gerecht zu werden, haben die Stadt Münster und die Kreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf unter Einbindung des Verkehrsministeriums NRW und der Bezirksregierung Münster gemeinsam mit dem NWL im Frühjahr 2019 vereinbart, ein weitreichendes Angebotskonzept zu entwickeln. Dabei soll insbesondere geprüft werden, in wie weit ein tragfähiges S-Bahn-System für ein mobiles Münster und das Münsterland konzipiert werden kann. Das Zielnetz soll zudem mit dem weiteren Taktfahrplan sowie dem weiteren ÖV harmonisieren. Angebotsseitige Vorstufen sollen nach Möglichkeit abgeleitet werden.

Dieses S-Bahn-Projekt fungiert als ein wesentlicher Teil des übergeordneten Projektes „Mobiles Münsterland“, bei dem unter anderem auch ergänzende Buslinien entwickelt werden sollen.

Die Projektsteuerung und Koordination für dieses Projekt hat das Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW (KC ITF) übernommen und für die Planungen ein renommiertes Gutachterbüro eingebunden.

Projektrahmen

Folgender Projektrahmen wurde zwischen den Beteiligten definiert:

a) Aufgabenstellung

- Ein neues S-Bahn-System soll zukünftig in Raum Münsterland eingeführt werden.
- Auf allen Schienenachsen von/nach Münster soll eine S-Bahn (S) im Halbstundentakt vorgesehen werden, die durch Expresszüge (RE/RRX) ergänzt wird. Für die Achse Münster - Dortmund werden zunächst die Planungen des Deutschlandtaktes angenommen, bis hier Entscheidungen zum Ausbau und Angebotsstruktur getroffen wurden.
- Es erfolgt eine Taktung im Raster 30' bzw. 15', um den übergeordneten Taktknoten Münster Hbf. für ideale Umstiegsbeziehungen optimal einbinden zu können.
- Zur Reduzierung von wendenden Zügen im hoch ausgelasteten Hauptbahnhof Münster sollen mögliche Durchbindungen oder Linienverlängerungen geprüft werden.
- Bei weitreichenden Zielvarianten auf einzelnen Korridoren sollen aufwärtskompatible Zwischenstufen erarbeitet werden.
- Eine spätere Anbindung des FMO durch eine SPNV-Neubaustrecke soll für den Fall mittelfristig ausreichender Passagierzahlen integrierbar sein.

b) Randbedingungen

- Die Untersuchungen bauen auf bisherige Langfristplanungen auf.

- Eine Aufwärtskompatibilität zum Projekt „Deutschlandtakt“ des Bundes wird gewährleistet.
- Berücksichtigung der ITF-Funktion von Münster Hbf. (00/30-Knoten).
- Berücksichtigung vorliegender Ergebnisse der Untersuchungen zu möglichen Elektrifizierungen im Münsterland.
- Berücksichtigung potenzieller neuer Haltepunkte (Input des NWL).
- Berücksichtigung des Binnenverkehrs in Münster (z.B. Direktverbindung MS-Hiltrup - MS Zentrum Nord).
- Mindesthaltezeit: 0,7 Minuten.
- Betrachtung von Bahnsteiglängen vorerst nur im Münster Hbf. (v.a. zwecks Doppelbelegungen und Fernverkehrszügen).

Projektbausteine

Für eine qualifizierte, ganzheitliche Betrachtung der Chancen für eine S-Bahn- Münsterland sind verschiedene Schritte vorzunehmen:

- Angebotszielkonzeption (mit Zwischenstufen)
- Prüfung betrieblicher Auswirkungen (Zug-Kilometerbedarf, Fahrzeugbedarf, ...)
- Ableiten des Infrastrukturbedarfs
- Verzahnen mit weiteren Verkehrsträgern für gesamtes ÖV-Angebot; Implementieren eines (Schnell-)Bus-Zielkonzeptes
- Nachfrageprognoseanalyse
- Qualitätsanalyse zum Schienennetz (Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung)

Mit den Ergebnissen dieser Untersuchungsschritte erfolgt der Feinschliff des endgültigen Angebotszielkonzeptes, welches die Basis für die volkswirtschaftliche Betrachtung darstellt. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist Voraussetzung für eine Förderung. Da das Konzept als S-Bahnsystem angelegt ist, wird angestrebt, eine Finanzierung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen aus dem Bundes-GVFG („Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“) zu erhalten.

Der Entwurf des Angebotszielnetzes

Der erste Baustein, das grobe Angebotszielkonzept, wurde bei hohem zeitlichen Druck inklusive aufwärtskompatiblen Zwischenstufen in den letzten Monaten erarbeitet, innerhalb des NWL unter Einbindung des Mitgliedzweckverbandes ZVM diskutiert und durch das KC ITF NRW und dem NWL im Rahmen der Münsterland- Landrätekonferenz sowie beim NRW-Verkehrsministerium präsentiert. Im Ergebnis zeigen sich große Chancen für den SPNV im Münsterland:

- Für alle betrachteten Schienekorridore konnte das Ziel, ein Angebot im Raster „2-S-Bahnzüge pro Stunde plus RE-Produkt(e)“ zu entwickeln, erreicht oder übertroffen werden.
- Um das Zielnetz der S-Bahn Münsterland vollumfänglich zu betreiben, ist jedoch ein Ausbau der Infrastruktur an unterschiedlichen Stellen notwendig.
- Auch deswegen wurden zu jeder Zielvariante (je Korridor) Zwischenstufen entwickelt, die aufwärtskompatibel zu der jeweiligen Zielvariante bereits kurz- bis mittelfristig Verbesserungen im Angebot für den Fahrgast erlebbar machen.

- Durch sich überlagernde Linien entsteht eine sog. „S-Bahn-Stammstrecke“ zwischen MS Zentrum Nord, Münster Hbf, MS Preußenstadion und MS-Hiltrup. Hier wird es bei Umsetzung zukünftig Fahrmöglichkeiten im 15-Minuten-Takt geben. Damit wird nicht nur das Münsterland besser an die Stadt Münster angebunden, sondern auch die innerstädtische Mobilität in Münster entscheidend verbessert.
- Es sind ausgewählte zusätzliche Bahnstationen in den Fahrplan integrierbar, so dass sich bei entsprechenden Begebenheiten vor Ort und bei ausreichendem Nachfragepotenzial Chancen für eine passgenaue Erschließung ergeben.
- Bahnstationen mit Zugbegegnungen (Treffen von Zügen aus zwei Richtungen) sind definiert und stellen die Grundlage für Prüfungen von verkehrsverknüpfenden Mobilstationen dar.
- Das S-Bahn-System integriert sich in den weiteren Schienentaktfahrplan, so dass auch weitere Bereiche und Korridore nennenswert profitieren.

Die Kurzfassung der bisherigen Untersuchung ist als Anlage beigefügt. Aus dieser gehen - je Korridor - die konzeptionellen Ansätze und Zielplanungen hervor.

Weiteres Vorgehen

Die Verbandsversammlung des NWL wird das Projekt S-Bahn Münsterland in seiner nächsten Sitzung am 5. Dezember 2020 behandeln. Die NWL-Verwaltung sieht in dem nun vorliegenden Angebotszielkonzept große Chancen, um im Münsterland einen bedeutenden Beitrag zur Verkehrswende zu erzielen. Neben dem Zielkonzept stellen bereits die Zwischenstufen zum Teil deutliche Verbesserungen dar, so dass angestrebt wird, bei Klärung fördertechischer Fragestellungen akzentuiert kompatible Maßnahmen kurzfristig anzugehen.

Es ist beabsichtigt, die nun vorliegenden Inhalte - Zwischenstufen und Zielkonzeptionen - im derzeit laufenden Aufstellungsverfahren für den neuen Nahverkehrsplan des NWL zu berücksichtigen. Zudem wird das vorliegende Konzept derzeit inhaltlich in das übergeordnete Projekt „Mobiles Münsterland“ eingebracht, um dort als wesentliches Element der zukünftigen Mobilität - bestehend aus vielen sich ergänzenden Verkehrsarten - Eingang zu finden. Dabei wird das Einbinden eines (Schnell-)Bus-Zielkonzeptes, erarbeitet aus der Region Münsterland, ein entscheidender nächster Schritt sein, um eine flächendeckende Erschließung zu gewährleisten. Der ZVM wird hierzu eine koordinierende Rolle einnehmen.

Für die Bearbeitung der nächsten Projektbausteine wird sich der NWL gemeinsam mit dem KC ITF fortlaufend mit dem Verkehrsministerium NRW abstimmen, um Fragen des Projektmanagements, -umfangs und der weiteren Finanzierung zu klären.

V. Zuständigkeit für die Entscheidung

Die Zuständigkeit des Kreistages ergibt sich aus § 26 der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen.