

Projekt S-Bahn Münsterland

Angebotszielkonzeption

Kurzzusammenfassung 15.11.2019

Aufgabenstellung und planerische Randbedingungen

Ausgangslage

Der SPNV im Münsterland hat sich seit Jahren erfolgreich entwickelt, weitere unterstützende Planungen laufen derzeit. Um das Angebot zu verstetigen, zu vereinheitlichen und den künftigen Anforderungen gerecht zu werden, soll geprüft werden, in wie weit ein tragfähiges S-Bahn-System für Münster und das Münsterland entwickelt werden kann. Dabei soll ein Zielnetz konzipiert werden, das mit dem weiteren Taktfahrplan sowie dem weiteren ÖV harmonisiert. Angebotsseitige Vorstufen sind nach Möglichkeit abzuleiten.

Ziel ist es, ein S-Bahn-System zu entwickeln, das mittelfristig eine tragende Rolle für ein nachhaltig mobiles Münsterland einnimmt.

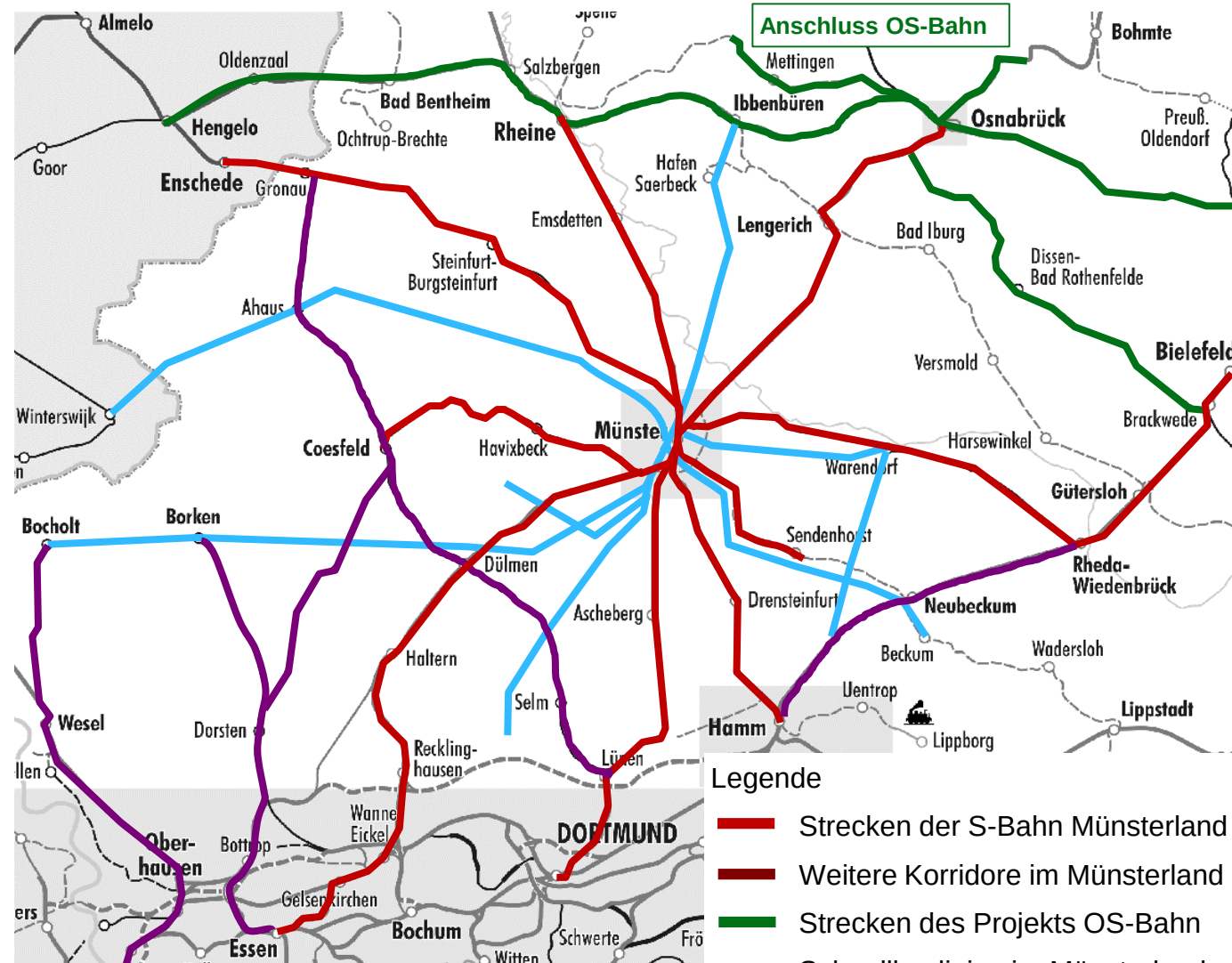
Aufgabenstellung

- Ein neues S-Bahn-System soll zukünftig in Raum Münsterland eingeführt werden
 - Auf allen Schienenachsen nach Münster soll die S-Bahn (S) im Halbstundentakt vorgesehen werden, die durch Expresszüge (RE/RRX) ergänzt wird
 - Zur Reduzierung von wendenden Zügen in Münster Hbf. sollen mögliche Durchbindungen oder Linienverlängerungen geprüft werden
- ➔ *Das S-Bahn-Projekt fungiert als ein wesentlicher Teil des Projektes „Mobiles Münsterland“ (darin werden u.a. ergänzende Buslinien entwickelt)*

Randbedingungen für Fahrlagenkonzeption

- Die Untersuchungen bauen auf dem Szenario NRW-Takt 2030+ auf
- Eine Aufwärtskompatibilität zum Projekt „Deutschland-Takt“ des Bundes wird gewährleistet
- Berücksichtigung der ITF-Funktion von Münster Hbf. (00/30-Knoten)
- Berücksichtigung der 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
- Die Betrachtung von Bahnsteiglängen findet nur im Münster Hbf. statt (v.a. zwecks Doppelbelegungen und Fernverkehrszügen)
- Auf dem Korridor Münster – Dortmund ist zunächst die Angebotskonzeption aus dem Deutschlandtakt anzunehmen.

Untersuchungsgebiet Münsterland mit SPNV-Netz



Zu untersuchende Streckenabschnitte

- Münster – Lünen – Dortmund
- Münster – Dülmen – Recklinghausen – Essen
- Münster – Coesfeld
- Enschede – Dortmund
- Münster – Enschede
- Münster – Rheine
- Münster – Lengerich – Osnabrück
- Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld
- Münster – Sendenhorst
- Münster – Hamm

Mit zu berücksichtigende Korridore

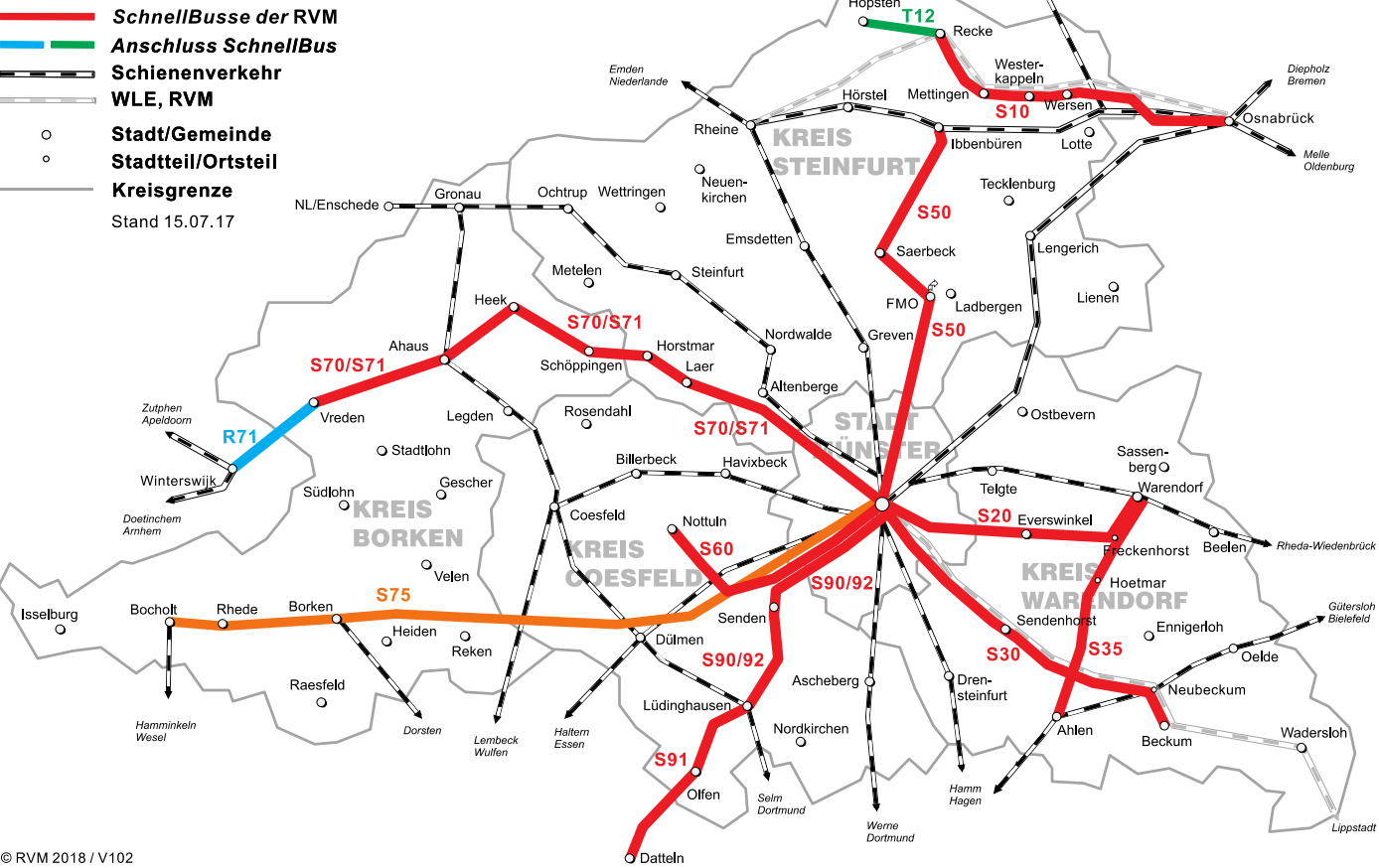
- Bocholt – Wesel – Düsseldorf
- Borken/Coesfeld – Dorsten – Essen
- Hamm – Rheda-Wiedenbrück
- Anschluss an die OS-Bahn

Legende

- Strecken der S-Bahn Münsterland
- Weitere Korridore im Münsterland
- Strecken des Projekts OS-Bahn
- Schnellbuslinien im Münsterland

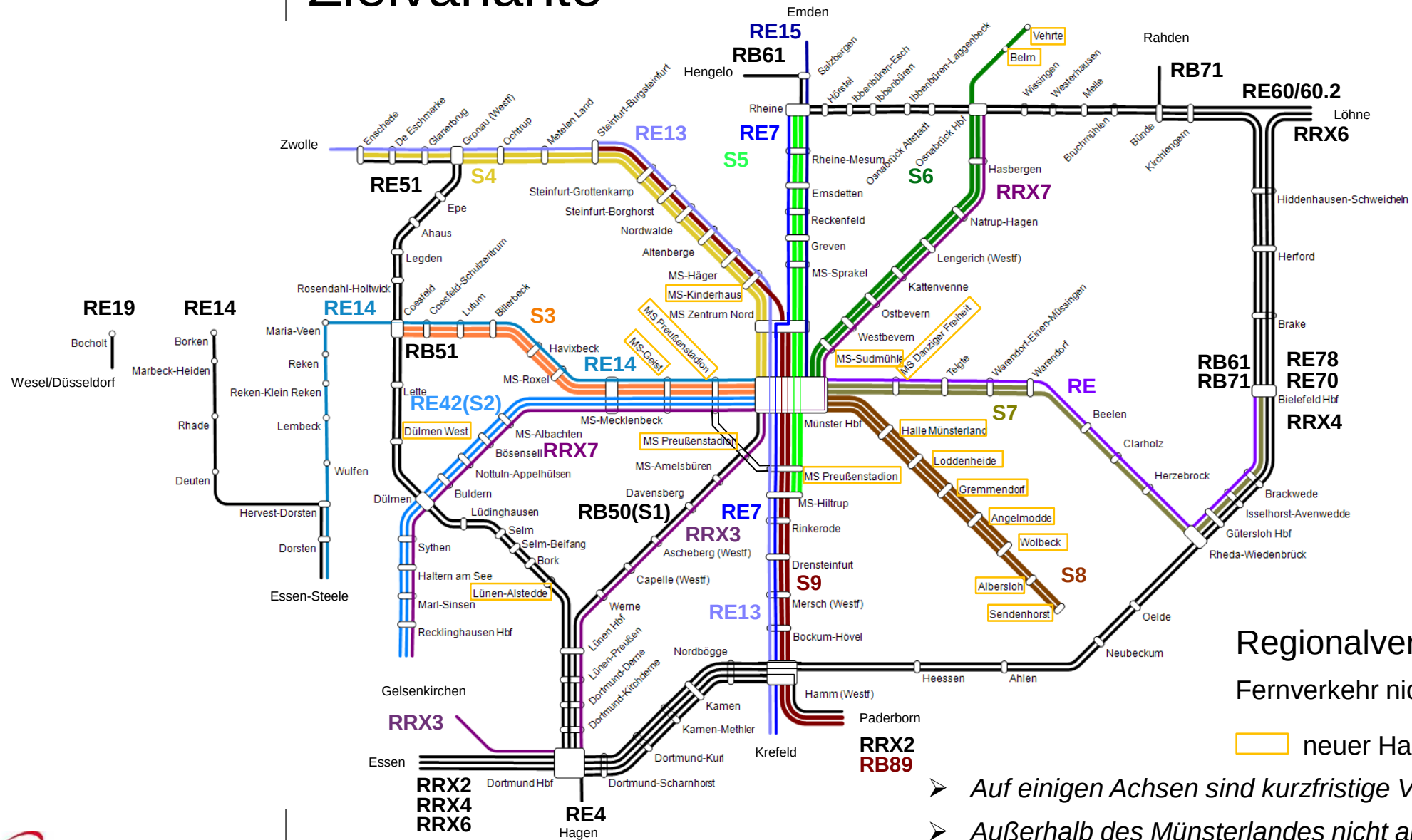
Schnellbusangebot im Münsterland heute

SchnellBusse im Münsterland



© RVM 2018 / V102

Möglicher Ansatz einer S-Bahn Münsterland Zielvariante



Zusammenfassung

Möglicher Ansatz einer S-Bahn Münsterland

Zielnetz S-Bahn Münsterland

- Auf dem Korridor Münster – Dortmund wurde das Angebot gemäß Deutschlandtakt hinterlegt.
- Das Ziel, auf jeder Achse mindestens eine S Bahn im 30-Minuten-Takt und einen zusätzlichen schnellen RE anbieten zu können, wurde auf jedem Korridor erreicht und teilweise übertroffen.
- Um das Zielnetz der Münsterland S-Bahn vollumfänglich zu betreiben, ist Infrastrukturausbau an unterschiedlichen Stellen notwendig. 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 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.

>> Die Folgefolien zeigen korridorbezogen die Zielplanungen auf.

Zusammenfassung Münster – Lünen – Dortmund

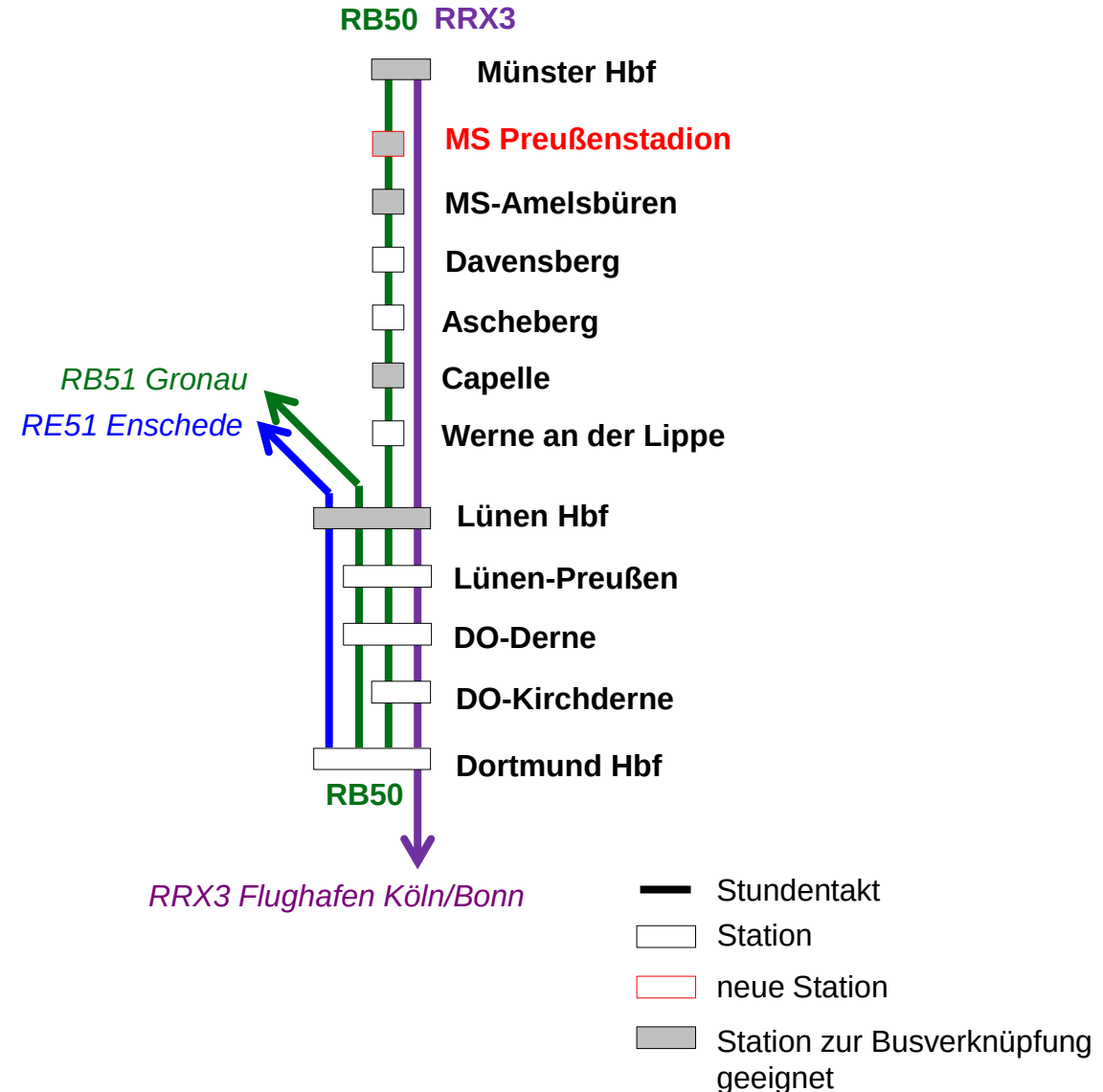
RB 50 (S1)

Denkbares Zielkonzept entspricht dem Deutschlandtakt

- Stündliche RB50 (S1) zwischen Münster und Dortmund
 - Neuer Halt in MS Preußenstadion betrieblich möglich
- Neue stündliche schnelle Verbindung mit dem RRX3 bzw. der neuen IC-Linie 34
- Zusätzlich stündliche Verbindungen mit dem Fernverkehr (heutiges Angebot)

Notwendige Infrastrukturausbauten:

- Zweigleisiger Ausbau Münster-Amelsbüren – Werne
- LST Lünen – Dortmund



Zielvariante

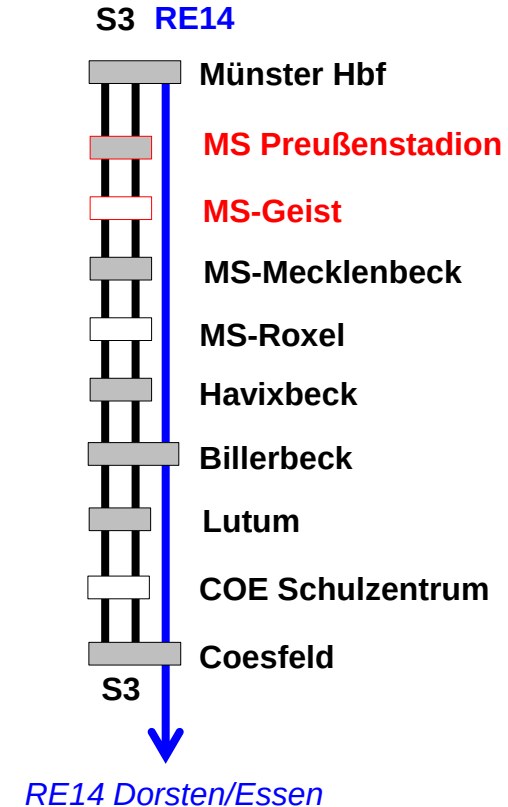
Zusammenfassung Münster – Coesfeld S3

Denkbares Zielkonzept

- Halbstundentakt S3 zwischen Münster und Coesfeld
 - Zwei zusätzlichen Halte zwischen Münster Hbf und Münster-Mecklenbeck betrieblich möglich
- Stündliche schnelle Verbindung mit dem RE14 (fährt weiter nach Dorsten/Essen)

Notwendige Infrastrukturausbauten:

- Drei Begegnungsabschnitte für die RE-Trasse
- Zweite Bahnsteigkante in Lutum (für Verkehrshalt)
- Ausbau in Coesfeld (Weichen, LST) für die RE-Trasse
- Bahnsteig am Stumpfgleis 61 in Münster Hbf (im Zusammenhang mit S4, S5 und S9)



Vorstufe ohne RE14 bereits kurzfristig umsetzbar

Zielvariante

- Stundentakt
- Station
- neue Station
- Station zur Busverknüpfung geeignet

Zusammenfassung Münster – Enschede S4

Denkbares Zielkonzept

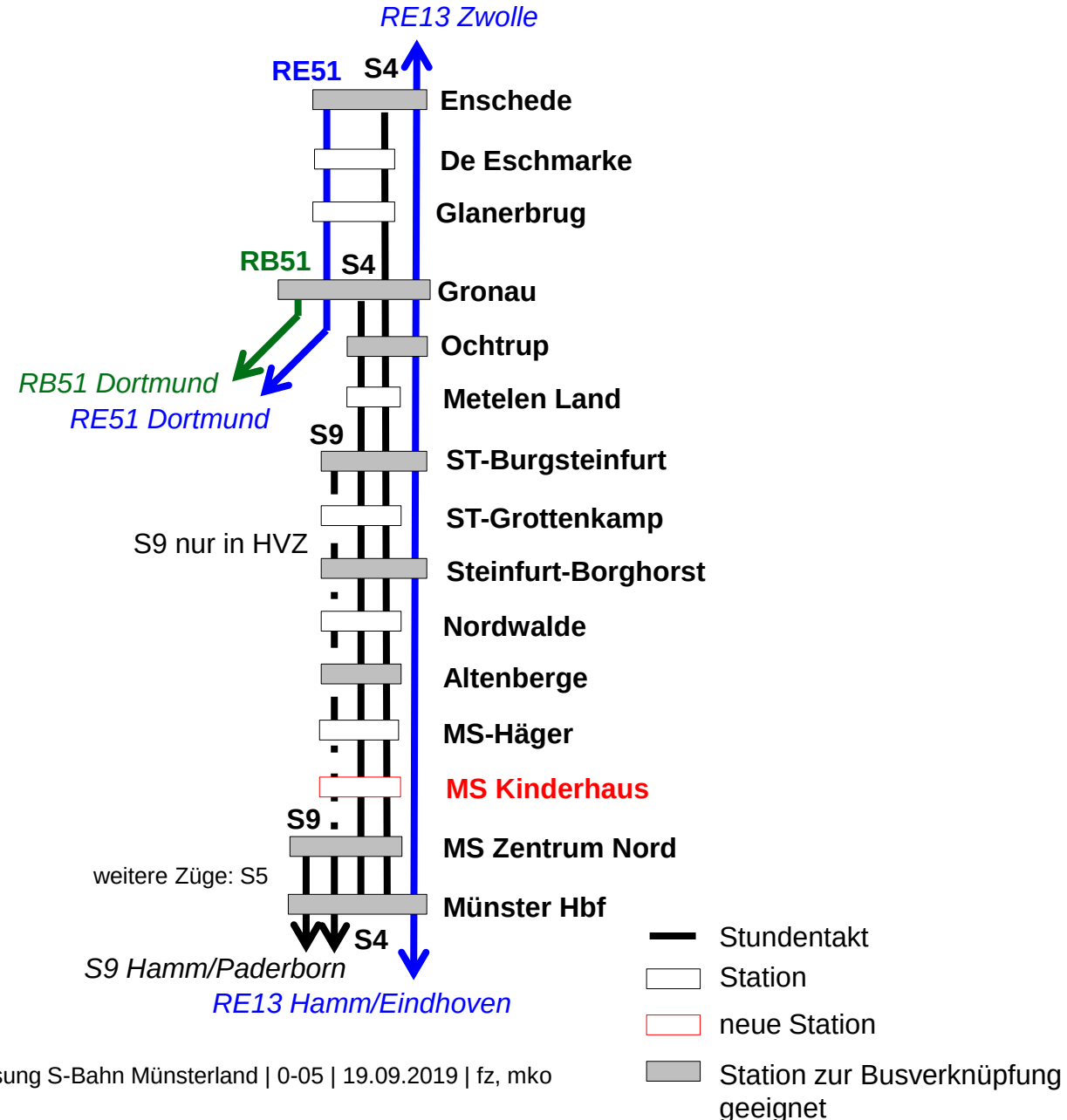
- Halbstundentakt S4 zwischen Münster und Gronau
 - Stündlich weiter nach Enschede
 - Zusätzlicher Halt in MS Kinderhaus betrieblich möglich
- Stündliche schnelle Verbindung mit dem RE13 (Eindhoven – Hamm – Münster – Enschede – Zwolle)
- Stündliche Verlängerung der S9 bis ST-Burgsteinfurt in der HVZ möglich

Notwendige Infrastrukturausbauten:

- Vollelektrifizierung
- Durchbindung der Strecken in Enschede
- Vier Begegnungsabschnitte bzw. Kreuzungsbahnhöfe
- Umbau Bahnhof Münster Zentrum Nord; LST: 3' Zugfolge nach Münster Hbf (im Zusammenhang mit S5 und S9)

Vorstufe mit reduziertem Infrastrukturausbau mittelfristig umsetzbar

Zielvariante



Zusammenfassung Münster – Rheine

S5

Denkbares Zielkonzept

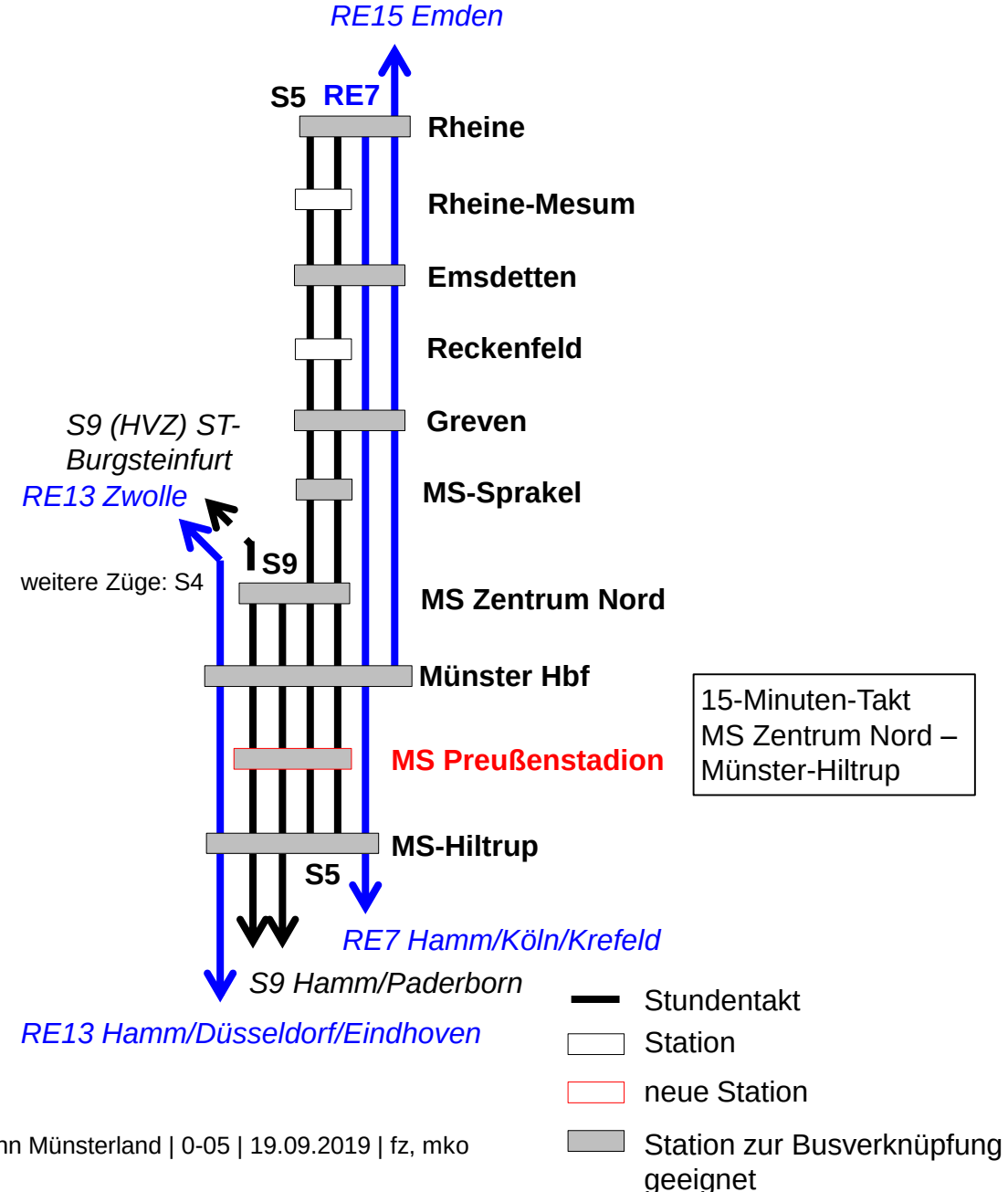
- Halbstundentakt S5 zwischen Münster-Hiltrup und Rheine
- Bildet 15'-Takt mit S9 zwischen MS-Hiltrup und MS Zentrum Nord
- Neuer Halt in MS Preußenstadion betrieblich möglich
- Etwa halbstündliche schnelle Verbindungen mit RE7 und RE15

Notwendige Infrastrukturausbauten:

- Umbau Bahnhof Münster Zentrum Nord; LST: 3' Zugfolge nach Münster Hbf (im Zusammenhang mit S4 und S9)
- Münster Hbf.: Anbindung Gleis 8

Mit geringen Abweichungen bereits kurzfristig umsetzbar

Zielvariante



Zusammenfassung Münster – Osnabrück S6

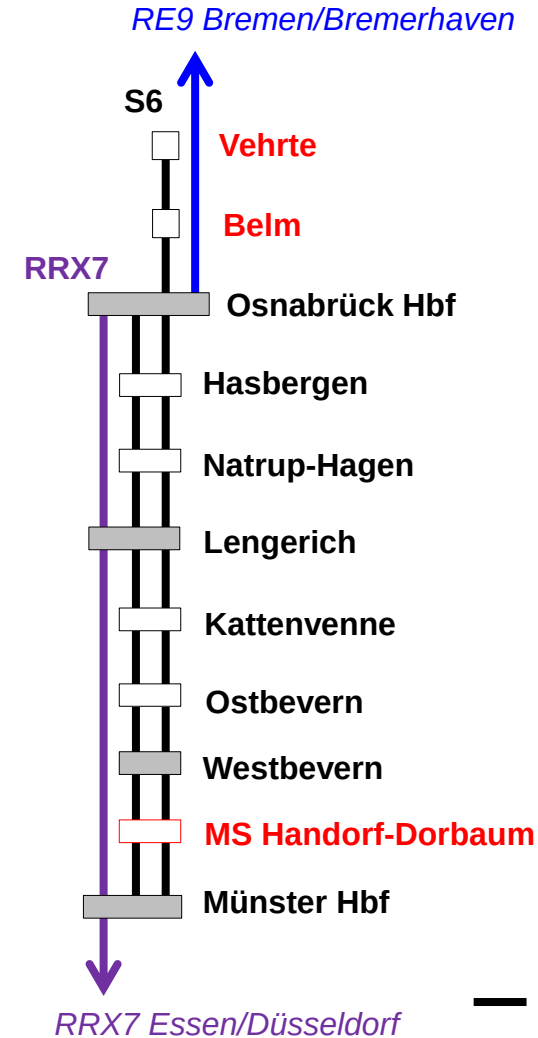
Denkbares Zielkonzept

- Etwa Halbstundentakt S6 zwischen Münster – Osnabrück und Stundentakt bis Vehrte
- Neuer Halt in MS Handorf-Dorbaum betrieblich möglich
- Stündliche schnelle Verbindung mit dem RRX7

Notwendige Infrastrukturausbauten:

- Verlängerung des Bahnsteigs 11 in Münster Hbf
- Zusätzliche Weichenverbindung von Gleis 11 Richtung Osnabrück (als Qualitätsmaßnahme)

Mit geringen Abweichungen bereits kurzfristig umsetzbar



- Stundentakt
- Station
- neue Station
- Station zur Busverknüpfung geeignet

Zielvariante

Zusammenfassung Münster – Warendorf – BI S7

Denkbares Zielkonzept

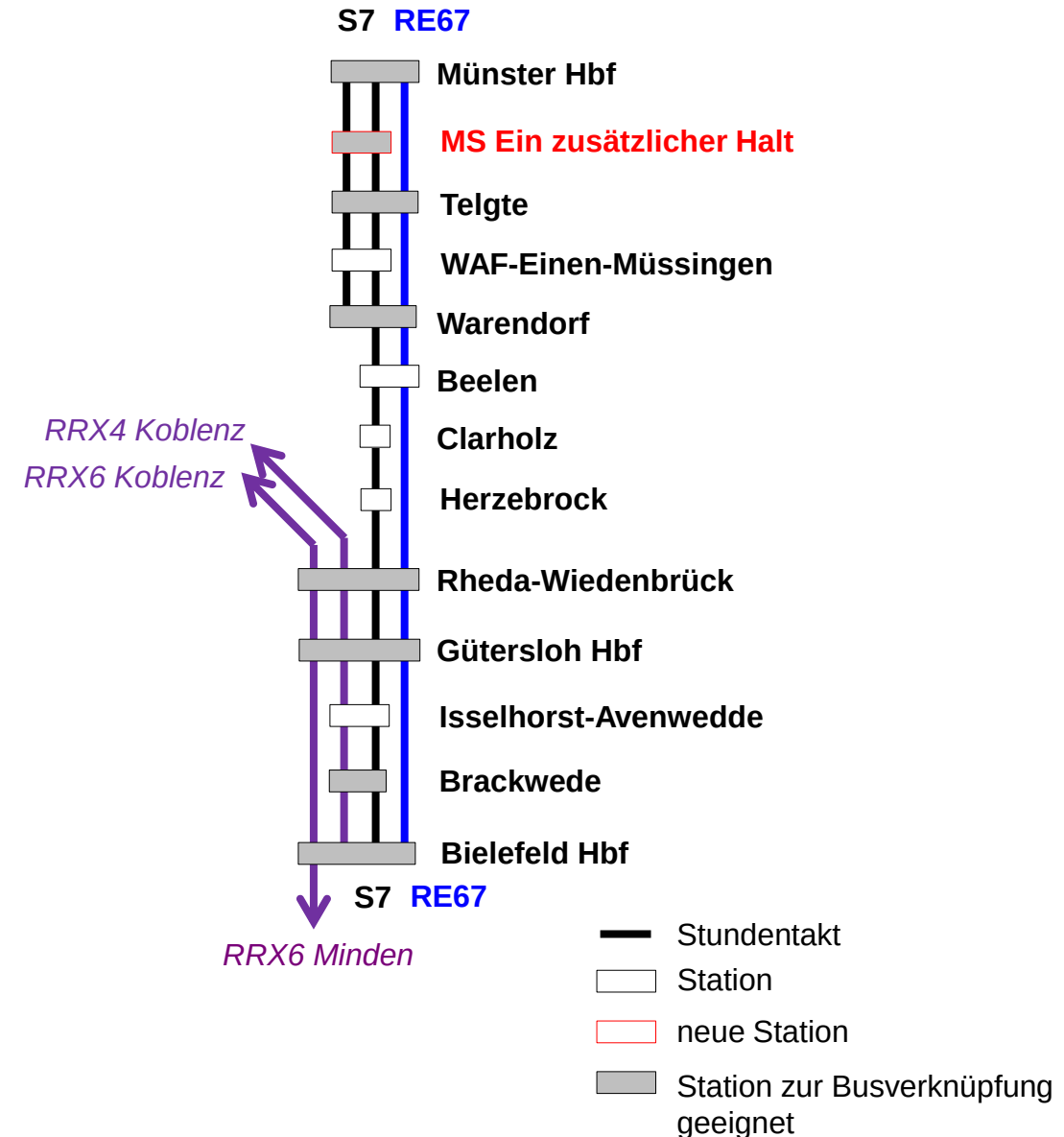
- Halbstundentakt S7 zwischen Münster und Warendorf
 - Stündliche Weiterführung nach Bielefeld
 - Ein neuer Halt in MS betrieblich möglich
- Stündliche schnelle RE-Verbindung Münster – Bielefeld

Notwendige Infrastrukturausbauten:

- Drei Begegnungsabschnitte
- Geschwindigkeitserhöhungen bis zu 120 km/h
- Zugdeckungssignal in Münster Hbf
- Bahnsteige an der Güterbahn in Gütersloh und Isselhorst-A.

Zwischenvariante mit geringerem Infrastrukturbedarf umsetzbar

Zielvariante



Zusammenfassung Münster – Sendenhorst (WLE) S8

Denkbares Zielkonzept

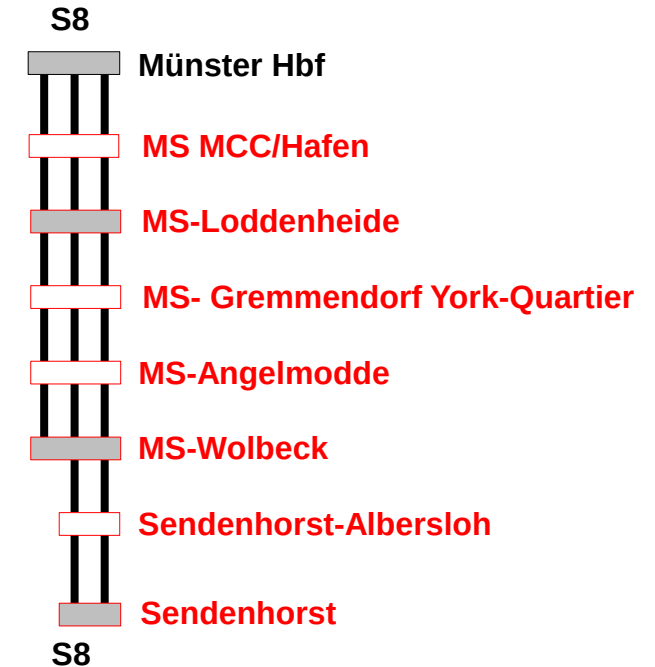
- 20-Minuten-Takt S8 Münster – Wolbeck
- 20/40-Takt Wolbeck – Sendenhorst

Notwendige Infrastrukturausbauten:

- Ausbau entsprechend Standardisierter Bewertung des Reaktivierungsprojekts

Der 20-Minuten-Takt kann ohne weitere Infrastrukturausbauten bis Sendenhorst geführt werden.

Der weitere Korridor Sendenhorst – Neubeckum – Lippstadt – Warstein ist bezüglich einer Reaktivierung zu untersuchen.



Zielvariante

Zusammenfassung Münster – Hamm

S9

Denkbares Zielkonzept

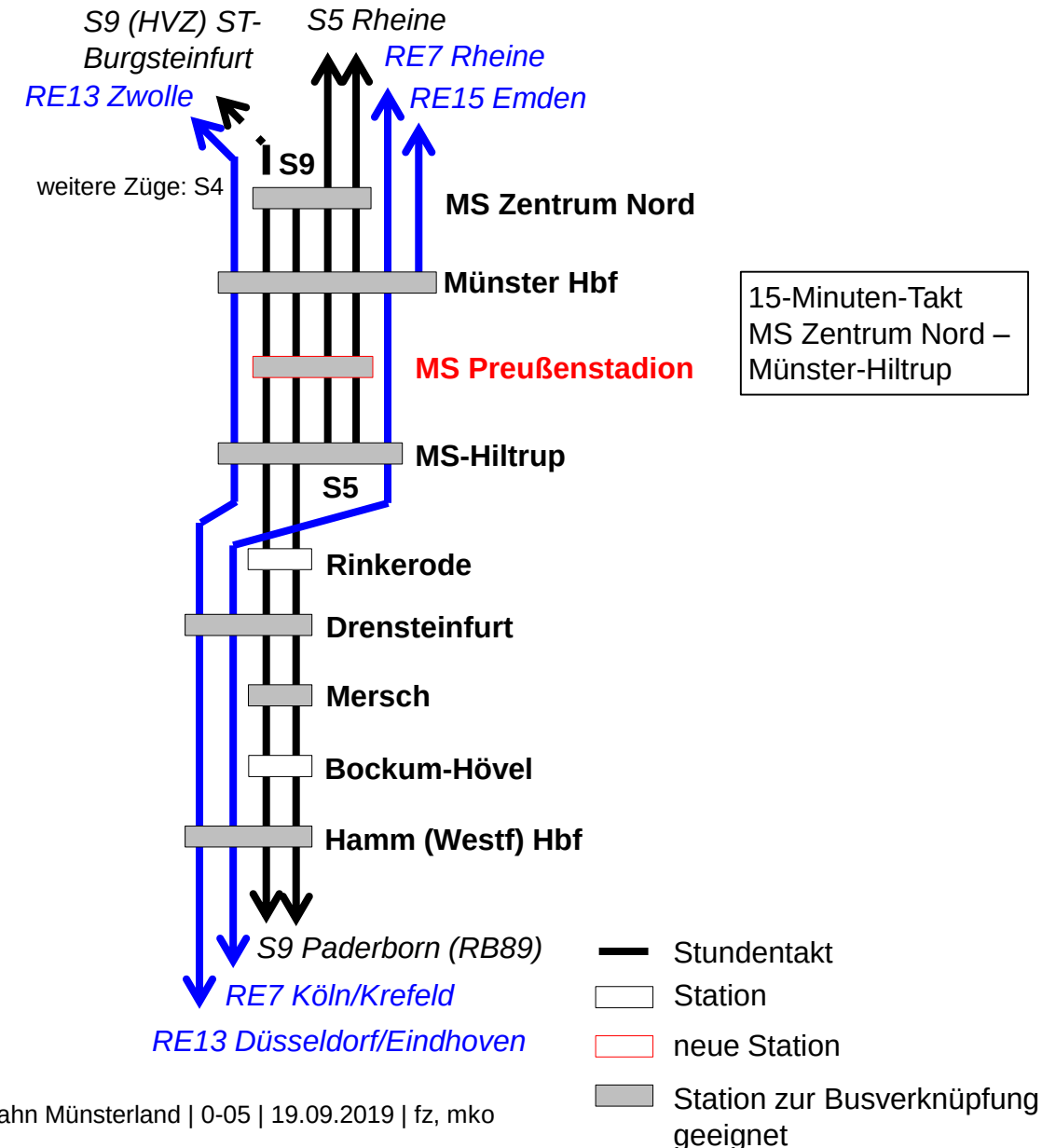
- Halbstundentakt S9 zwischen Münster Zentrum Nord und Hamm/Paderborn
- In der HVZ stündlich von/nach ST-Burgsteinfurt
- Bildet 15'-Takt mit S9 zwischen MS Zentrum Nord und MS-Hiltrup
- Neuer Halt in MS Preußenstadion betrieblich möglich
- Etwa halbstündliche schnelle Verbindungen mit RE7 und RE13

Notwendige Infrastrukturausbauten:

- Umbau Bahnhof Münster Zentrum Nord; LST: 3' Zugfolge nach Münster Hbf (im Zusammenhang mit S4 und S5)
- Münster Hbf.: Anbindung Gleis 8

Mit geringen Abweichungen bereits kurzfristig umsetzbar

Zielvariante



Planungsperspektiven bei den weiter zu berücksichtigenden Korridoren

Bocholt – Wesel – Düsseldorf

- Nach Umsetzung der geplanten Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt verkehrt die RE 19 stündlich direkt zwischen Bocholt und Düsseldorf. Im Abschnitt Bocholt – Wesel werden alle Halte bedient. Die RE 19 verkehrt in einem Flügelzugkonzept mit Zugteilung bzw. -vereinigung in Wesel in bzw. aus Richtung Bocholt und Arnheim (NL).
- Im Rahmen der DB Stationsoffensive bestehen Planungen, im südlichen Stadtbereich von Bocholt eine neue Station Bocholt-Mussum einzurichten.

Borken/Coesfeld – Dorsten – Essen

- Die Strecken Borken – Dorsten – Essen und Coesfeld – Dorsten werden ab 2020 (Fahrplanwechsel Dezember 2019) in einem stündlichen Flügelzugkonzept der RE 14 bedient. Die neue Station Klein Reken wird zusätzlich bedient.
- Ab 2022 wird der Ast nach Borken auf einen 30-min-Takt in den Hauptverkehrszeiten verdichtet.

Hamm – Rheda-Wiedenbrück (– Bielefeld)

- Mit Umsetzung des RRX Zielkonzeptes wird die auf dem Abschnitt verkehrende RB 69 durch den RRX 4 ersetzt. Dies bietet zum einen mehr Kapazitäten auf dem Abschnitt, zum anderen werden die Zwischenhalte halbstündlich mit dem RRX an das zentrale Ruhrgebiet angebunden. Durch das Wegfallen der RB 69 wird allerdings ein Umstieg nach Münster erforderlich. Durch eine Aufwertung der Achse Hamm Münster verlängert sich die Reisezeit der Fahrgäste dadurch nicht.
- Im Zeithorizont des Deutschlandtaktes wird dieser Korridor durch eine dritte Leistung im Nahverkehr bedient. So können gute Anschlüsse in Bielefeld an den Fernverkehr in Richtung Berlin gewährleistet werden. Der Deutschlandtakt in der aktuell vorliegenden Fassung sieht für diesen Korridor erhebliche infrastrukturelle Ausbauten mit einer ABS Hamm – Seelze vor.

Das weitere Vorgehen

Die nächsten planerischen Schritte:

- Verzahnen mit den weiteren Verkehrsträgern – v.a. Schnellbussen – im Münsterland
- Prüfung der betrieblichen Auswirkungen (Zugkilometer-Bedarf, Fahrzeugbedarf,..)
- Tiefergehende Prüfung der infrastrukturellen Erfordernisse (Trasse, Stationen, Bahnübergänge,...)
- Nachfrageprognoseuntersuchung je Korridor sowie Netzwirkung
- Qualitätsanalyse zum Zielnetz 2030+ (EBWU, Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung)

>>

Mit den Ergebnissen dieser Untersuchungsschritte erfolgt der Feinschliff für das Angebotszielkonzept. Für dieses ist – auch für den Nachweis der Förderwürdigkeit – der volkswirtschaftliche Nutzen zu eruieren.

Ansprechpartner

Kai Schulte

Leiter

Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW

c/o Nahverkehr Westfalen-Lippe

Niederwall 49

33602 Bielefeld

Tel.: 0521.32 94 33014

k.schulte@kcitf-nrw.de

www.kcitf-nrw.de

Florian Zumklei-Ripper

Büroleiter Frankfurt, Prokurist

SMA (Deutschland) GmbH

Hamburger Allee 14

60486 Frankfurt am Main

Tel.: 069 588 078 618

f.zumklei@sma-partner.com

www.sma-partner.com