

## Berichtsvorlage öffentlich

Federführendes Amt <b>Amt für Planung und Naturschutz</b>	Nr. <b>152/2021</b>
--	------------------------

**Betreff:**

S-Bahn Münsterland, KBS 406, WLE

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>
<b>Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung</b> Berichterstattung: KLD Martin Terwey	11.06.2021

**Beschlussvorschlag:**

Zur Kenntnis

## **Erläuterungen:**

### **S-Bahn Münsterland**

Am 22.11.2019 wurde im Ausschuss für Wirtschaft, Umwelt und Planung über den damaligen Sachstand erstmals berichtet. Im Dezember 2019 wurde von den Landräten des Münsterlandes sowie vom Oberbürgermeister der Stadt Münster gemeinsam mit dem Geschäftsführer des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe darüber hinaus das „Angebotszielkonzept S-Bahn-Münsterland“ der Öffentlichkeit vorgestellt.

Entwickelt wurde das Zielkonzept vom Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan, angesiedelt beim NWL und gefördert vom Land NRW unter Einbindung eines Gutachters. Als ein wesentlicher Teil des übergeordneten Projektes „Mobiles Münsterland“ soll das Zielkonzept im Münsterland das SPNV-Angebot der Zukunft mit Taktverdichtungen, Verkürzungen der Reisezeit und optimierten Verknüpfungen aufzeigen. Je Schienenachse sind Zwischenstufen mit spürbaren Verbesserungen gegenüber heute vorgesehen.

Das Projekt S-Bahn-Münsterland ist als vielschichtiges Vorhaben mit zahlreichen Beteiligten einzuordnen. Mit dem Kick-off des Angebotszielkonzeptes und den daraus abgeleiteten Infrastrukturmaßnahmen wird das Verfahren des „angebotsorientierten Infrastrukturausbaus“ (analog zu dem des Deutschlandtaktes) angewendet.

Die Umsetzung steht unter dem Vorbehalt der Finanzierung des erforderlichen Infrastrukturausbaus (Stationen und Trassen).

Das Angebotszielkonzept wurde bei der DB Netz AG als hauptsächlich betreffenden Eisenbahninfrastruktureigentümer im Rahmen mehrerer Termine und Anlässe vorgestellt und diskutiert. Verabredet wurde zwischen der DB Netz AG und dem NWL, dass sämtliche Infrastrukturausbauten im Schienennetz des Münsterlandes zum Vorstufen- sowie Zielkonzept der S-Bahn-Münsterland kompatibel sein müssen. Dies hat insbesondere deshalb Relevanz, weil aktuell zahlreiche Infrastrukturmaßnahmen geplant und realisiert werden. Dies gilt nicht nur für Streckenmaßnahmen, sondern auch bei Stationsum- und -ausbauten, so dass die DB Station & Service AG ebenfalls eingebunden wurde.

Die Planungen zur Verzahnung des Zielangebotes von SPNV und Schnellbus sind angelaufen, wobei die Buskoordination durch den ZVM erfolgt. Der NWL wird zum Planungsabgleich kontinuierlich eingebunden. Letztlich wird das optimierte Zusammenspiel aus SPNV und Bus im Münsterland als ein wesentlicher Bestandteil des übergeordneten Projektes „Mobiles Münsterland“ einzuordnen sein. Die Verwaltung wird den Endbericht im Rahmen des Abschlusses der Phase 2 aus dem Projekt „Mobiles Münsterland“ in der September-Sitzung 2021 ausführlich vorstellen.

Für die Entwicklung der Bahnstationen im NWL ist eine offensive Vorratsplanung verabredet worden. Ein Schwerpunkt ist hierbei die erforderliche Entwicklung von Stationen im Bereich des Münsterlandes, die zugleich im Kontext mit den Planungen zum S-Bahn Konzept Münsterland stehen.

Innerhalb des NWL ist die Funktion der Projektkoordination personell besetzt worden, um eine stringente Steuerung sicherstellen zu können. Der NWL bereitet zudem eine Ausschreibung zur Vergabe eines externen Projektmanagements vor.

Aktuell erfolgt ein erneuter planerischer Abgleich mit benachbarten Planungen. Hier ergeben sich aktuell im Bereich Ostwestfalen-Lippe durch ebenfalls umfangreiche Zielkonzeptionen im Sinne einer OWL-S-Bahn Überlappungen, die aufeinander abgestimmt werden.

Auf Basis des Angebotszielkonzeptes werden weitergehende Untersuchungen (Qualitätsanalyse, Potenzialabschätzung, differenzierte Betrachtung der größeren Infrastrukturvorhaben inklusive Kostenschätzung) durchzuführen sein. Deren Ergebnisse werden bei der sich dann anschließenden volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse mittels einer sogenannten Standardisierten Bewertung einfließen. Ein positives Ergebnis ist die Basis für eine Förderung durch Bund und Land.

Im Kreis Warendorf sind vier Schienenstrecken Bestandteil des geplanten S-Bahnnetzes Münsterland:

Die Strecke Münster – Osnabrück wäre zukünftig die S 6. Die Bahnstationen Westbevern und Ostbevern sind beide in Investitionsprogrammen enthalten, durch die sie modernisiert und barrierefreie ausgebaut werden können.

Die Strecke Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück wäre zukünftig die S 7. Die Arbeitsschwerpunkte sind derzeit die Themen Bahnübergangsbeseitigung und Bahnbeschleunigung (siehe weiter unten).

Die WLE-Strecke Münster – Sendenhorst wäre zukünftig die S 8. Hier laufen sowohl die Planungen für den Hauptbahnhof Münster (neuer Bahnsteig an Gleis 20) als auch entlang der Strecke (Planfeststellungsverfahren). Weitere Hinweise siehe weiter unten.

Die Strecke Münster – Hamm wäre zukünftig die S 9. Der Bahnhof Drensteinfurt wird im Zuge eines Bahnhof-Programms modernisiert und barrierefrei ausgebaut.

### **Kursbuchstrecke (KBS) 406 „Der Warendorfer“**

Die Schienenstrecke von Münster nach Rheda-Wiedenbrück (Regionalbahn RB 67) hat eine Länge von ca. 50 km. Die Strecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Auf der Strecke ist in wenigen Teilabschnitten eine maximale Geschwindigkeit von bis zu 100 km/h möglich. Durch die außergewöhnlich hohe Anzahl von ursprünglich 105 Bahnübergängen (BÜ), von denen 64 nicht technisch gesichert waren, ist die tatsächliche durchschnittliche Reisegeschwindigkeit jedoch sehr niedrig. Aus diesem Grunde ist die Strecke eine der wenigen in NRW, auf der nur ein Stundentakt angeboten werden kann.

Bereits seit den 1990er Jahren setzt sich der Kreis mit den anderen Beteiligten wie dem Eisenbahnbundesamt, der DB Netz, den Kommunen und Straßen.NRW als Baulastträger der unmittelbar parallel verlaufenden Bundesstraße 64 für eine Bündelung von BÜ auf einzelne sogenannte BÜSTRA-Anlagen ein. Diese technisch gesicherten BÜ und ein Ersatzwegenetz sollen die Schließung der vielen ungesicherten BÜ ermöglichen.

Diese technisch gesicherten BÜ im Zusammenhang mit Lichtsignalanlagen im Straßenverkehr und ein Ersatzwegenetz sollen die Schließung der vielen nicht technisch

gesicherten BÜ ermöglichen. In verschiedenen Teilabschnitten sind entsprechende Maßnahmen in Planung. Eine Maßnahme ist aktuell in der Umsetzung.

Mit der Beseitigung und Bündelung von Bahnübergängen werden folgende Ziele erreicht:

- Verringerung der Unfallzahlen
- Anhebung der Streckengeschwindigkeit und perspektivisch eine Taktverdichtung
- Entfall der Signalpfeiftöne und damit deutliche Lärmreduktion
- Entfall von Rückstau von Kfz auf den BÜ
- Vermeidung von Auffahrunfällen auf der Bundesstraße

Der Kreis Warendorf hatte zur Koordinierung der Aktivitäten jahrelang einen Arbeitskreis für die Strecke von Münster bis Rheda-Wiedenbrück geleitet. Aufgrund der Komplexität der Planungen und Abstimmungen wurde die Strecke später in Teilabschnitte unterteilt, um die Planungen vor Ort besser steuern zu können. Seitdem sind die Städte Münster, Telgte, und Warendorf federführend für ihre Abschnitte tätig. Da die schwierigen Abstimmungen mit der Bahn immer wieder zu Verzögerungen führen, soll auf Initiative des Kreises im Juli wieder erstmals ein gemeinsames Treffen aller Beteiligten an der Strecke stattfinden, um sich u. a. auch gegenüber der Bahn zu positionieren.

### **Westfälische Landeseisenbahn (WLE)**

Aktuell befindet sich der Abschnitt Münster – Sendenhorst der WLE im Planfeststellungsverfahren. Die eingegangenen über 280 Stellungnahmen werden derzeit von der WLE als Projektträger aufbereitet und der Bezirksregierung Münster als Planfeststellungsbehörde zur Verfügung gestellt. Der anschließende Erörterungstermin soll im Herbst diesen Jahres stattfinden. Damit kann der Fahrplan, auf eine Wiederinbetriebnahme Ende 2025 hinarbeiten, weiterhin eingehalten werden.

Mit der Inbetriebnahme ist von Anfang an ein Einsatz von lokal emissionsfreien batterieelektrischen Triebwagen vorgesehen.

Der NWL erstellt in den Jahren 2021 und 2022 Machbarkeitsstudien für weitere mögliche Reaktivierungsstrecken. Zu den beantragten Maßnahmen gehören auch die WLE-Strecken (Münster –) Sendenhorst – Beckum – Lippstadt und Lippstadt – Warstein. Die verkehrlichen Voruntersuchungen haben begonnen. Die eigentlichen Machbarkeitsstudien mit vereinfachten standardisierten Bewertungen sind in Vorbereitung.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die oben beschriebenen Teilprojekte KBS 406 und WLE eng mit dem Projekt S-Bahn Münsterland verknüpft sind und zu dessen Realisierung beitragen.

Ein Vertreter des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe wird in der Sitzung über die aktuellen Sachstände bei den drei Teilprojekten berichten.



1. \_\_\_\_\_  
Amtsleitung
2. \_\_\_\_\_  
Dezernent
3. \_\_\_\_\_  
Kämmerer (nur bei Vorlagen mit finanziellen  
Auswirkungen)
4. \_\_\_\_\_  
Landrat