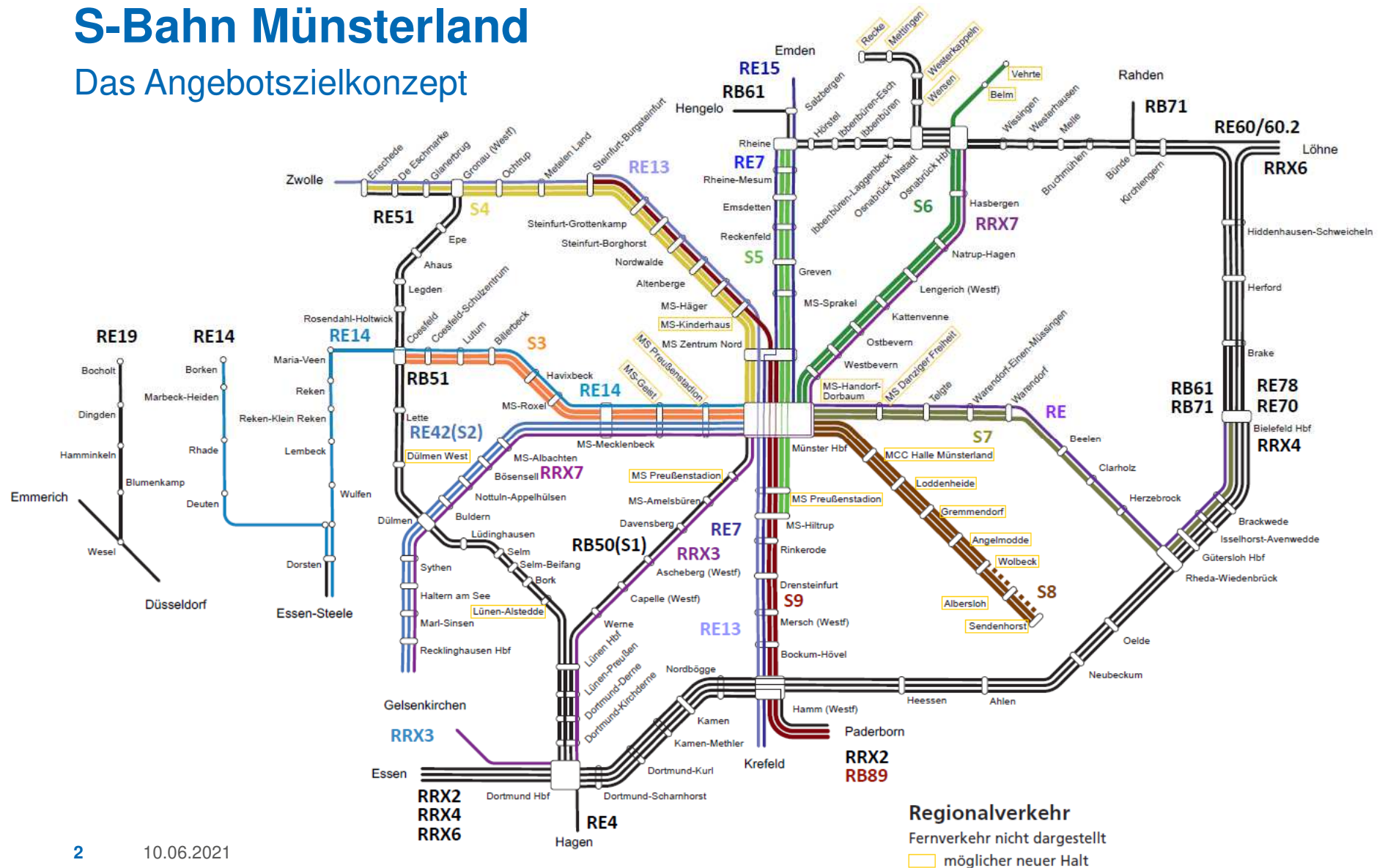


S-Bahn Münsterland, KBS 406, WLE
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und
Planung des Kreises Warendorf

Warendorf, 11.06.2021

S-Bahn Münsterland

Das Angebotszielkonzept



S-Bahn Münsterland

Planerischer Ansatz

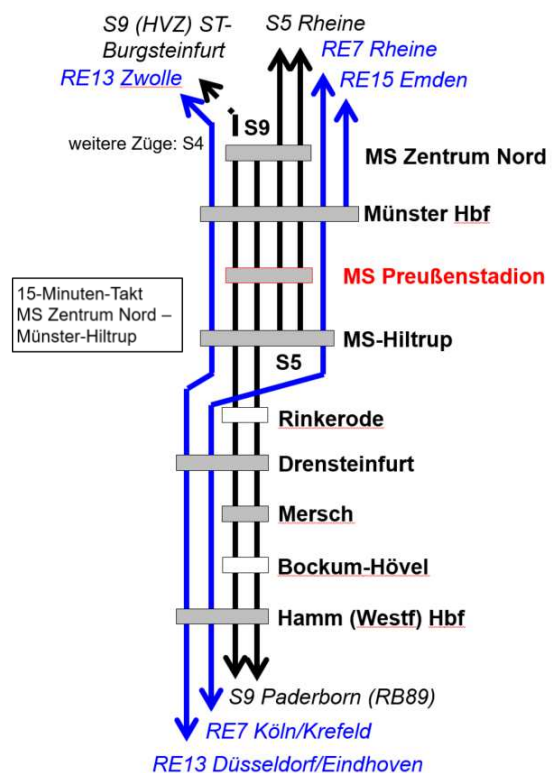
Das **Angebotszielkonzept** ist gekennzeichnet durch:

- (Mindest-)Angebot pro Stunde: „**2-S-Bahnzüge + RE-Produkt(e)**“ auf allen von/nach Münster laufenden Schienenachsen
- Taktung im **30- bzw. 15-Minuten-Raster für ideale Umsteigebeziehungen** im Taktknoten Münster Hbf
- „**S-Bahn-Stammstrecke im Münsteraner Stadtgebiet**“: 15-Min-Takt zwischen Zentrum Nord, Hbf, Preußenstadion, Hiltrup durch sich überlagernde Linien
- Ausgewählte **zusätzliche Bahnstationen** sind integrierbar.
- **Infrastrukturausbau** an unterschiedlichen Stellen notwendig
- Kurz- bis mittelfristige **Zwischenstufen je Korridor** machen Verbesserungen schneller erlebbar.

S-Bahn Münsterland

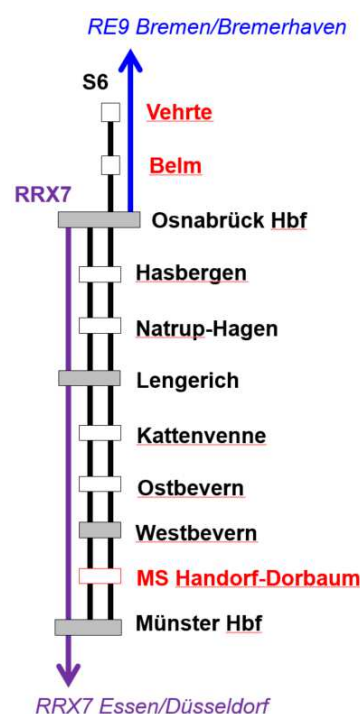
im Kreis Warendorf

Stammstrecke, Münster – Hamm



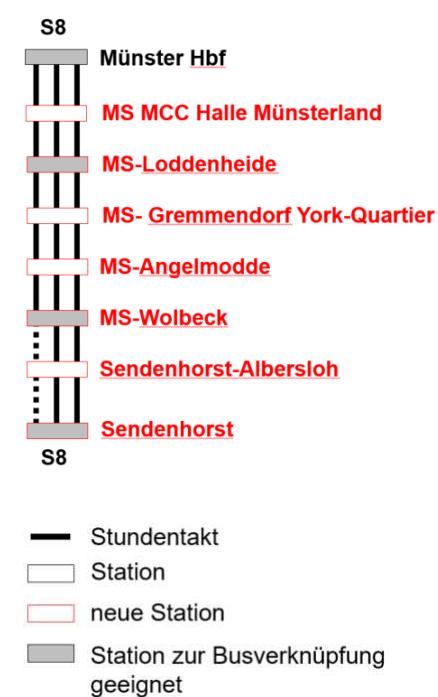
Drensteinfurt ist enthalten im BahnhofskonzeptPlus des BMVI
Für Rinkerode und Mersch hat der NWL die Vorplanung beauftragt.

Münster – Osnabrück



Ostbevern und Westbevern sind Teil der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB)

WLE



S-Bahn Münsterland

auf der KBS 406

Abgleich mit Deutschlandtakt
 im Korridor (DO –) Hamm – BI (– H)
 → Auswirkungen auf RE
 → Anpassung Zielkonzept erforderlich

Vorstufe



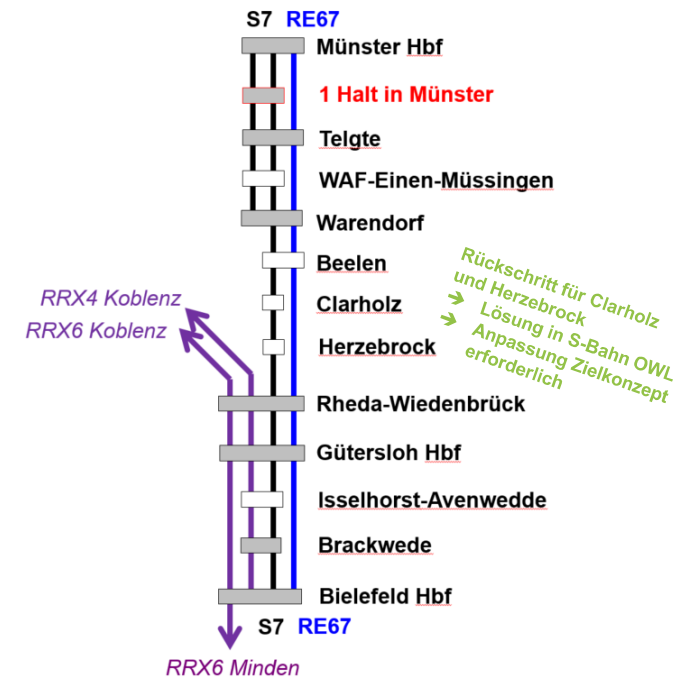
Warendorf – Münster -7 min
 Bielefeld – Münster -15 min
 Kreuzungsbahnhof Clarholz

Zwischenstufe



Warendorf – Münster -9 min
 Bielefeld – Münster -17 min
 Kreuzungsbahnhof Clarholz,
 zweigleisiger Ausbau westl. Telgte

Zielkonzept



Warendorf – Münster -7 min
 Bielefeld – Münster -20 min
 Kreuzungsbahnhof Clarholz,
 zweigleisiger Ausbau westl. Telgte,
 weiterer zweigleisiger Ausbau je
 nach Konzept für 3. Leistung (RE)

S-Bahn Münsterland

Aktuell und nächste Schritte

Aktuell wird die **Projektorganisation** für dieses Großprojekt weiter aufgebaut. Innerhalb des NWL ist die Funktion der **Projektkoordination** personell besetzt worden. Eine **externe Projektleitung wird vorbereitet**. Weitere Schritte sind:

- Prüfung betrieblicher Auswirkungen
- Ableiten des Infrastrukturbedarfs (Strecken und Stationen)
- Implementieren eines (Schnell-)Bus-Zielkonzeptes
- Nachfrageprognoseanalyse
- Qualitätsanalyse
- Volkswirtschaftliche Betrachtung
- Ableiten des finalen Angebotszielkonzeptes (Voraussetzung für Förderung)

Die Umsetzung soll inklusive der Realisierung von Zwischenstufen erfolgen und steht unter dem Vorbehalt der Finanzierung des erforderlichen Infrastrukturausbaus.

KBS 406

Ausbau für einen Halbstundentakt



SPNV-Besetzung 2018 Mo-Fr (Tagesquerschnitt)



Abschnitt Telgte – Warendorf:

- Aktuell wird in Telgte die Verlegung des Bahnübergangs „Delsener Heide“ umgesetzt.
- Weitere Bahnübergangsmaßnahmen in Telgte, Everswinkel und Warendorf sollen 2022 bis 2025 folgen.
- Mit Umsetzung dieser Maßnahmen und der dadurch möglichen Geschwindigkeitserhöhung ist ein Halbstundentakt zwischen Münster und Warendorf/Beelen fahrbar.

Für die weitere Beschleunigung der Strecke (Vorstufe und Zwischenstufe S-Bahn Münsterland) sind weitere Bahnübergangsmaßnahmen in den Abschnitten Münster – Telgte und Beelen – Clarholz erforderlich.

KBS 406

Bahnübergangskonzepte

Die Umsetzung von Konzepten zur technischen Sicherung, Bündelung und Beseitigung von Bahnübergängen (BÜ) erfordern intensive gemeinsame Anstrengungen aller Beteiligten (DB Netz, Straßenbaulastträger, Städte und Gemeinden).

Neben dem Nutzen für das Verkehrsangebot mit einem Halbstundentakt und der Reisezeitverkürzung ist die Umsetzung dieser Maßnahmen mit weiteren Vorteilen verbunden:

- Mehr Sicherheit: Vermeidung von Kollisionen mit Zug und Auffahrunfällen auf der B 64
- Kein Warten oder Rückstau von Kfz auf den BÜ
- Weniger Lärm durch Entfall der Signalpfeiftöne
- Optimierte Entwicklungsmöglichkeiten der nachhaltigen Mobilität in den Bahnhöfen mit Zugbegegnung
→ künftig auch in Warendorf Anschlussmöglichkeiten für den Busverkehr etc. an Züge in Richtung Münster und Bielefeld

WLE

Projektorganisation

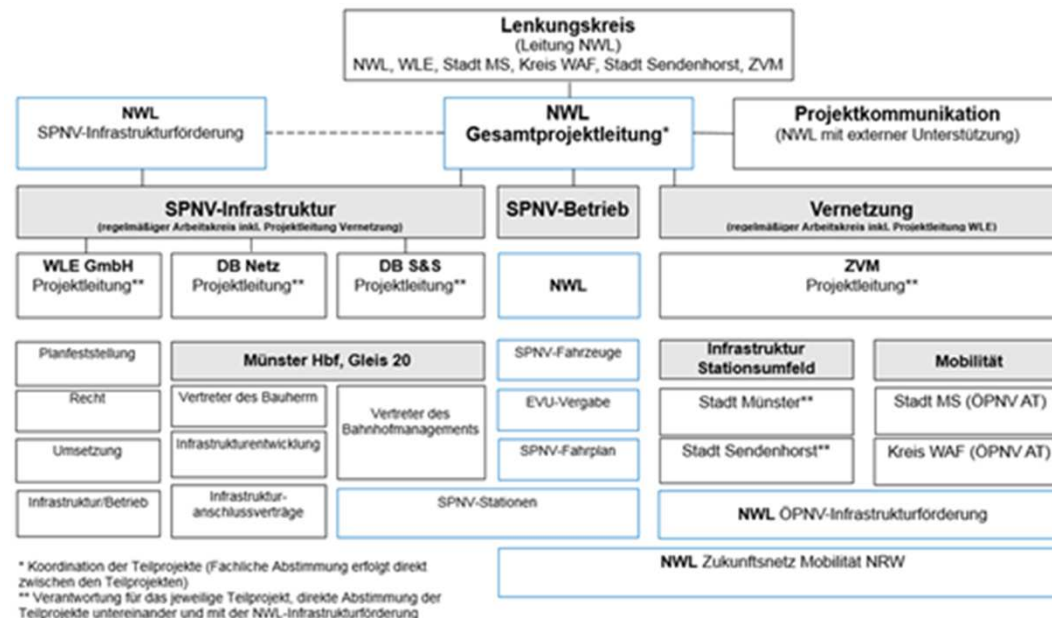
- Der NWL hat die Gesamtprojektleitung für die Mobilitätsachse Münster – Sendenhorst übernommen und koordiniert die einzelnen Teilprojekte der beteiligten Partner zur Verbesserung der Infrastruktur, des Angebots und der Vernetzung.



Projektorganisation

Mobilitätsachse Sendenhorst - Münster

Stand: 13.11.2020

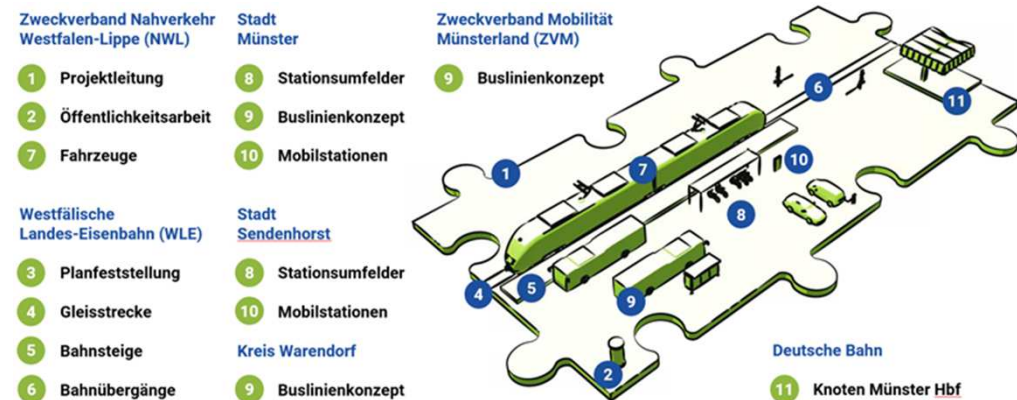


- Aktuell läuft das Planfeststellungsverfahren für die WLE-Strecke Münster – Sendenhorst (Strecke und Stationen).
- Bei der DB (DB Netz und DB Station&Service) laufen die Planungen für die Einbindung der WLE-Strecke in Münster Hbf und einen neuen Bahnsteig an Gleis 20.

WLE

Mobilitätsachse Münster - Sendenhorst

- Ein umfassender Projektplan, der die WLE-Strecke, die Anpassungen in Münster Hbf einschließlich eines langen Bahnsteigs mit zwei Haltepositionen an Gleis 20 und der Schaffung neuer Abstellmöglichkeiten für Züge beinhaltet, zielt auf einen Start 2025 ab.
- Ziel ist eine Betriebsaufnahme mit umweltfreundlichen, lokal emissionsfreien „BEMU-Fahrzeugen“ (Battery Electrical Multiple Unit). Die Fahrzeuge laden in Münster Hbf an der vorhandenen Oberleitung ihre Akkus auf und können dann elektrisch betrieben, sprintstark, leise und ohne Abgasemissionen bis Sendenhorst und zurück verkehren.
- Neben der Einbindung und Anpassung der ÖPNV-Angebote im Umfeld der Strecke, ist zudem die Errichtung sieben neuer Mobilstationen vorgesehen.
- Der NWL koordiniert die Projektkommunikation mit den beteiligten Partnern: mobiles-muenster-sendenhorst.de



WLE

Machbarkeitsstudie Reaktivierung (Münster –) Sendenhorst – Neubeckum – Beckum – Lippstadt – Warstein

- Der NWL erstellt in den Jahren 2021 und 2022 insgesamt acht Machbarkeitsstudien für Streckenreaktivierungen nach einer einheitlichen Vorgehensweise.
- Die verkehrlichen Voruntersuchungen zu möglichen Varianten der Einbindung der Verkehre in den Integralen Taktfahrplan (ITF) NRW haben begonnen.
- Die Machbarkeitsstudien zur Infrastruktur an Strecken und Stationen mit einer vereinfachten Nutzen-Kosten-Betrachtung (in Anlehnung an die standardisierte Bewertung) sind in Vorbereitung.
- Die WLE-Strecke mit der Verlängerung über Sendenhorst hinaus nach Neubeckum, Beckum, Wadersloh und Lippstadt sowie von Lippstadt nach Warstein ist eine von zwei Strecken, mit denen als erstes begonnen wird (Ergebnisse geplant für zweites Quartal 2022).

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**