

Zur Anfrage der ZVM-Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN vom 28.02.2024 in der ZVM-Verbandsversammlung am 05.03.2024

Klimafreundliche Alternativen zum Ausbau der B 51 voranbringen – Planungsstand Münsterland S-Bahn im Bereich Münster – Warendorf

Die Verwaltung wird gebeten, in der kommenden Versammlung darzulegen, welche klimafreundlichen Alternativen zum Ausbau der B 51 im Bereich Münster bis Rheda-Wiedenbrück bestehen und wie diese beschleunigt gefördert werden können.

- 1. Konkret bitten wir darzulegen welche Maßnahmen für einen klima- und umweltwirksamen Busverkehr erforderlich sind, wie die vorhandenen Takte verdichtet werden können und welches Fahrgastpotenzial für den Umstieg erreicht werden kann. Gibt es auch die Möglichkeit einen Schnellbus einzusetzen? Hier sind insbesondere die Potenziale und Bedarfe der Berufspendler*innen zu berücksichtigen.***

Im Korridor Münster – Warendorf gibt es mehrere Buslinien, die sowohl zentrenverbindende als auch erschließende Aufgaben haben:

- Die SchnellBus-Linie S20 der RVM verbindet Warendorf (Haltestelle Bahnhof) und Münster (Haltestelle Hauptbahnhof) stündlich (montags bis samstags) bzw. zweistündig (sonn- und feiertags) über den Linienweg Warendorf – Freckenhorst – Everswinkel – Münster, Hbf. (über Wolbecker Str.). Die Fahrzeit beträgt laut Fahrplan 45 min.
- Die RegioBus-Linien R23 der RVM (Warendorf, Bf. – Freckenhorst – Everswinkel) und R22 (umstiegsfrei Everswinkel – Alverskirchen – Wolbeck – Münster Hbf. als Stadtbus-Linie 22 über Wolbecker Str.) verkehren ebenfalls stündlich (montags bis samstags) bzw. zweistündig (sonn- und feiertags). Durch die zusätzliche Erschließung von Wolbeck und Alverskirchen benötigen die Linien eine Fahrzeit von insgesamt 55 min.
- Die RegioBus-Linie R11 (Warendorf, Bf. – Müssingen – Eimen – Telgte, – Münster Hbf. über Warendorfer Str.) wird eigenwirtschaftlich vom WestfalenBus betrieben und verkehrt ebenfalls stündlich (montags bis sonntags). Durch die zusätzliche Erschließung von Eimen und Müssingen benötigen die Linien eine Fahrzeit von 56 min.
- Zusätzlich verkehrt die Linie R13 zwischen Münster, Hbf. und Telgte Bf. (weiter nach Ostbevern). Die Fahrten sind lastbezogen auf Münster ausgerichtet. Die R13 wird vom WestfalenBus im Auftrag des Kreises betrieben. Die Linien R11 und R13 benötigen zwischen Telgte und Münster Bf. zwischen 25 und 33 Minuten Fahrzeit.

Damit werden zwischen Warendorf und Münster neben der Schienenanbindung über die RB 67 (Stundentakt) weitere ÖPNV-Verbindungen angeboten mit der S20 (Stundentakt), R22/R23 (Stundentakt), R11 (Stundentakt) und R13 zwischen Telgte und Münster (lasttrichtbezogen). Sie bilden damit im Vergleich zu anderen Relationen im Münsterland einen relativ angebotsstarken Korridor.

Alle aufgezeigten Busverbindungen verlaufen allerdings über die Einfallstraßen (Warendorfer Straße und Wolbecker Straße) nach Münster, die in den Hauptverkehrszeiten stark belastet sind.

Abschnittsweise sind zwar Busbeschleunigungsmaßnahmen (Busspuren und Busschleusen) vorhanden, in den Hauptverkehrszeiten wird allerdings durch die mIV-Belastung der Straßen (anders als im SPNV) hohe Verspätung aufgebaut.

Den Abschnitt Warendorf – Beelen bedient die Linie 311 stündlich im eingeschränkten Betriebszeitfenster; zwischen Beelen und Rheda-Wiedenbrück besteht kein leistungsfähiger Linienbusverkehr parallel zur Schiene.

Im Projekt Mobiles Münsterland des ZVM sind die Schnellbuslinien als starke Achsen enthalten. Hier wird perspektivisch eine Ausweitung des Angebotes auf einen 30-Minuten-Takt angestrebt – analog zum Angebot im S-Bahn-System des Münsterlandes. Nach der Umsetzung des 30-Minuten-Taktes auf der Schiene erfolgt auch eine Taktverlegung zugunsten der neuen Anschlusszeiten auf der Schiene, wenn die entsprechende Linie eine Zubringerfunktion zur Schiene hat. Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt den Aufgabenträgern.

Bei der Planung zu einer Ausweitung des Busangebotes sollten aus unserer Sicht auch folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Die Fahrzeit im SPNV mit der RB67 beträgt zwischen Warendorf Bf. und Münster Hbf. derzeit 32 min, zwischen Telgte Bf. und Münster Hbf. 12 bis 15 min.
- Die Fahrzeit mit dem PKW beträgt zwischen Warendorf Bf. und Münster Hbf. gem. Google maps 35 min bzw. 38 min (abgerufen am 28.02.2024 um 15:00 Uhr, Fahrtverlauf über E-verswinkel). Zwischen Telgte und Münster Hbf. dauert eine Pkw-Fahrt außerhalb der Hauptverkehrszeit rund 20 min.
- Die Einrichtung einer zusätzlichen Schnellbusverbindung parallel zur Schienenstrecke auf der B64 / B51 zwischen Warendorf Bf., Telgte Bf. und Münster Hbf. würde eine Fahrzeit von vsl. rd. 45 min benötigen, also in etwa so viel wie auf der heutigen S20. Zwischen Telgte und Münster würde die direkte Fahrzeit vsl. rd. 25 min betragen.

Die Fahrzeiten mit dem SPNV sind also deutlich die schnellsten. Alternative Busangebote bestehen bereits und lassen sich nur in Einzelfällen durch eine direktere Linienwegänderung beschleunigen. Eine Ausweitung dieser Angebote ist grundsätzlich möglich und wird durch die ÖPNV-Aufgabenträger veranlasst.

Eine Verlagerung der Verkehrsströme zum ÖPNV hängt nicht nur von einer Angebotsausweitung, also der Anzahl der Fahrmöglichkeiten im Korridor, ab, sondern gerade in diesem Fall auch von einer attraktiven Reisezeit für die Fahrgäste. Diese ist auf der Schiene gegeben und insbesondere in den Hauptverkehrszeiten fällt der Reisezeitunterschied zum mIV auf der Straße besonders groß aus, wenn die Pkws im Stau stehen. Die Attraktivität im Linienbusverkehr lässt sich verbessern durch die Umsetzung weiterer ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen insbesondere zwischen Telgte und Münster Hbf. Hierdurch lassen sich insbesondere Verspätungen in der Hauptverkehrszeit reduzieren.

Eine Abschätzung, welches Fahrgastpotential für den Umstieg erreicht werden kann, kann nur in einem von einem Fachbüro begleiteten Prozess ermittelt werden, in dem zusammen mit den

ÖPNV- und SPNV-Aufgabenträger die Maßnahmen definiert und deren Auswirkung abgeschätzt bzw. quantifiziert werden.

Eine Abschätzung zur modalen Verlagerung erfolgte in der von der Stadt Münster in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchung zum Erfordernis des Ausbaus der B51 (vgl. V/0016/2024). Hier wurden Alternativen zum Ausbau der B51 hinsichtlich ihrer Wirkung geprüft. Der Einsatz einer Schnellbuslinie führt demnach zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens von ca. 400 Kfz/24h, eine Angebotsverbesserung des SPNV auf einen 20-Minuten-Takt reduziert das Kfz-Aufkommen um ca. 1.400 Kfz/24h.

2. Wir bitten um Darstellung des aktuellen Planungsstandes für diesen Teil der Münsterland-S-Bahn (Kursbuchstrecke 406, Abschnitt Münster – Telgte – Warendorf) und welche Maßnahmen erforderlich sind, um die Umsetzung in diesem Bereich zu beschleunigen. Wie sind der Planungsstand und der Zeithorizont für die Schließung der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge und Bündelung auf gesicherte BÜ's und wie ist der parallel erforderliche Planungsstand zur Umstellung des Fahrplans auf einen Halbstundentakt? Ist die Finanzierung dieser Planungsprozesse gesichert? Was muss für mehr Haltepunkte Mauritz Mitte, Mondstraße, Handorf getan werden?

Die Beantwortung der Frage übernimmt der NWL.

3. Wir bitten um Darstellung der finanziellen Mittel, um die Beschleunigung der unter 1. und 2. angefragten Maßnahmen der klimafreundlichen Maßnahmen im ÖPNV zu realisieren und in welchem Verhältnis diese verglichen mit einem vierstreifigen Ausbau der B51 stehen?

Die angesprochenen Maßnahmen werden durch verschiedene Stellen finanziert:

- Das Busverkehrsangebot von den ÖPNV-Aufgabenträgern
- Mögliche Beschleunigungsmaßnahmen durch die jeweiligen Straßenbauasträger
- Die Finanzierung der Planungsprozesse durch den NWL
- Zusätzliche Haltepunkte durch Mittel nach ÖPNVG NRW §12 über den NWL

Um einen Vergleich der Kosten für die ÖPNV-Maßnahmen zu denen der Baumaßnahmen der B51 durchzuführen, müssten zunächst die Maßnahmen definiert, eine Kostenabschätzung abgeleitet und eine Analyse der Kosten in Rahmen eines von einem Fachbüro begleiteten Prozesses durchgeführt werden.

4. Wir bitten um Darstellung, inwieweit die derzeit in Neuaufstellung befindliche Förderlinie Planungsvorrat des Landes NRW für die Finanzierung der zeitdringlichen Planungen zur Beschleunigung des Streckenabschnitts zwischen Telgte und Warendorf, nach Schließung der dort befindlichen Bahnübergängen, genutzt werden kann.

Die Beantwortung der Frage übernimmt der NWL.

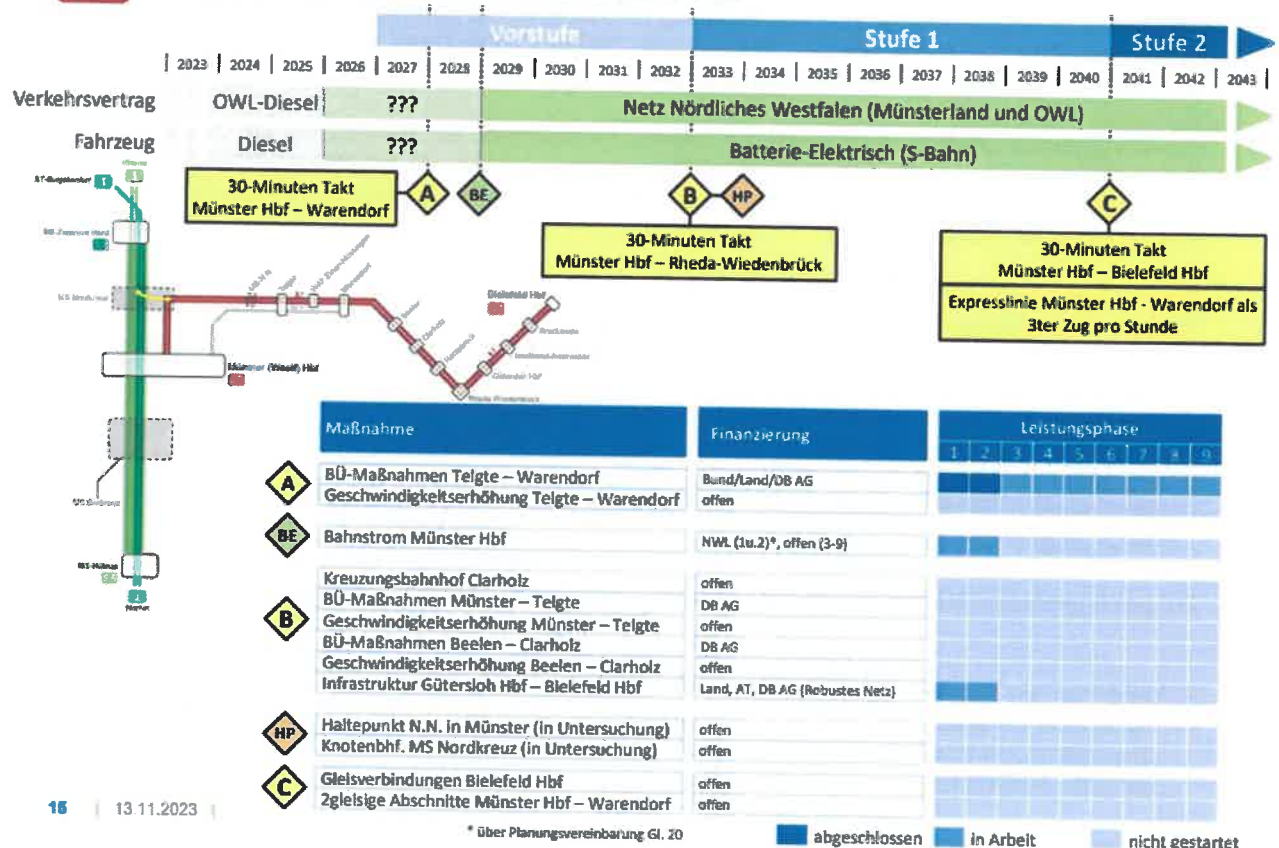
10.04.2024

Zur Anfrage der ZVM-Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN im ZVM „Klimafreundliche Alternativen zum Ausbau der B 51 voranbringen – Planungsstand Münsterland S-Bahn im Bereich Münster-Warendorf“

2. Wir bitten um Darstellung des aktuellen Planungsstandes für diesen Teil der Münsterland-S-Bahn (Kursbuchstrecke 406, Abschnitt Münster – Telgte – Warendorf) und welche Maßnahmen erforderlich sind, um die Umsetzung in diesem Bereich zu beschleunigen. Wie sind der Planungsstand und der Zeithorizont für die Schließung der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge und Bündelung auf gesicherte BÜ's und wie ist der parallel erforderliche Planungsstand zur Umstellung des Fahrplans auf einen Halb-stundentakt? Ist die Finanzierung dieser Planungsprozesse gesichert? Was muss für mehr Haltepunkte Mauritz Mitte, Mondstraße, Handorf getan werden?

S-Bahn Münsterland, Projektstatus

S7 Münster Hbf – Warendorf – Bielefeld Hbf



Die **Vorstufe** der S-Bahn Münsterland mit einem **30-min-Takt Münster – Warendorf** (in der Grafik unten A) umfasst als Infrastrukturmaßnahmen die BÜ-Maßnahmen Telgte – Warendorf und die Geschwindigkeitserhöhung (auf max. 90 km/h), die erst nach Umsetzung der BÜ-Maßnahmen erfolgen kann.

Die Planung und die Umsetzung der BÜ-Maßnahmen Telgte – Warendorf (Bündelung, Schließung und technische Sicherung, Ersatzwege) läuft bei der DB InfraGO in der Einheit BÜ-Projekte. Erste Maßnahmen sind bereits umgesetzt. Für weitere Maßnahmen sehen die Zeitpläne aktuell Inbetriebnahmetermine bis 3. Quartal 2027 vor.

Um den 30-min-Takt Münster – Warendorf umsetzen zu können muss nach der Umsetzung der BÜ-Maßnahmen die Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Telgte – Warendorf von max. 60 km/h auf max. 90 km/h (Ergebnis der Betriebsprogrammstudie der DB) erhöht werden. Dieses ist als weitere Infrastrukturmaßnahme der DB InfraGO (z.B. mit Anpassung der Signaltechnik, BÜ-Einschaltkontakte) erforderlich, um die für den 30-min-Takt erforderlichen Fahrzeiten zu erreichen. Die Aufnahme dieser Planungen bereiten NWL und DB aktuell vor. Die Finanzierung der Planung der Lph 1-4 ist aktuell noch nicht gesichert (mehr dazu unter 4.). Der Umfang der erforderlichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung und der zur Umsetzung erforderliche Zeitplan wird erst mit der Lph 2 ermittelt. Mit den aktuell bestehenden Zeitplänen der BÜ-Maßnahmen (die sich auch immer wieder verlängert haben) muss der im Projektstatus angegebene Termin für den 30-min-Takt Münster – Warendorf zum Jahresfahrplan 2028 ebenfalls angepasst werden. Ein belastbarer Inbetriebnahmetermin kann erst im weiteren Planungsprozess benannt werden.

Der Fahrplan mit einem 30-min-Takt Münster – Warendorf Uhr auf Basis der Betriebsprogrammstudie steht und ist in die laufende Ausschreibung der Verkehrsleistungen ab 12/2028 (in den Hauptverkehrszeiten von 6 bis 10 Uhr und 15 bis 19 Uhr) eingegangen.

Im **Zielnetz 2032** ist mit der **Stufe 1** der S-Bahn Münsterland mit weiteren Infrastrukturmaßnahmen in den Abschnitten Münster – Telgte und Beelen – Rheda-Wiedenbrück (BÜ-Maßnahmen, Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, Kreuzungsbahnhof Clarholz) eine Ausweitung des **30-min-Taktes bis Rheda-Wiedenbrück** und eine Verschiebung der Taktlage um ca. 15 min auf den sog. Null-Knoten in Münster vorgesehen. Hierfür erstellt die DB eine Betriebsprogrammstudie. Für den Kreuzungsbahnhof Clarholz sind erste Planungen (Machbarkeitsstudie) in Vorbereitung. Weitere Planungen sind noch nicht aufgenommen worden. Eine Finanzierung der anstehenden Planungen ist nicht gesichert.

Für das **Zielnetz 2040** ist mit **Stufe 2** der S-Bahn Münsterland ein zusätzlicher RE zwischen Münster und Warendorf vorgesehen, für den weitere Infrastrukturmaßnahmen (2-gleisige Abschnitte) erforderlich sind. Der 30-min-Takt kann ist mit einem Ausbau im Bereich Bielefeld (zusätzliche Gleisverbindungen) bis Bielefeld ausgedehnt werden.

Ein zusätzlicher Halt in Münster-Mauritz Mitte, -Mondstraße oder -Handorf kann ab der Stufe 1 umgesetzt werden. Voraussetzung dafür ist die Umsetzung der BÜ-Maßnahmen und der Geschwindigkeitserhöhung im Abschnitt Münster – Telgte. Welcher Halt hier am sinnvollsten ist, wird Aufgabe der weiteren Projektabstimmung mit der Stadt Münster sein.

3. Wir bitten um Darstellung der finanziellen Mittel, um die Beschleunigung der unter 1. und 2. angefragten Maßnahmen der klimafreundlichen Maßnahmen im ÖPNV zu realisieren und in welchem Verhältnis diese verglichen mit einem vierstreifigen Ausbau der B51 stehen?

Zu den finanziellen Mitteln Beschleunigung der unter 2. angefragten Maßnahmen siehe 4.

4. Wir bitten um Darstellung, inwieweit die derzeit in Neuaufstellung befindliche Förderrichtlinie Planungsvorrat des Landes NRW für die Finanzierung der zeitdringlichen Planungen zur Beschleunigung des Streckenabschnitts zwischen Telgte und Warendorf, nach Schließung der dort befindlichen Bahnübergänge, genutzt werden kann.

Über die Förderrichtlinie Planungsvorrat werden in den Jahren 2021 und 2022 angemeldete Projekte durch Zuwendungen des Landes NRW gefördert. In den Jahren 2023 und 2024 bestand keine Möglichkeit mehr, auf diesem Wege weitere Fördermittel für Planungen zu erreichen. Das Verkehrsministerium arbeitet daran, das Förderprogramm weiterzuentwickeln und nach Möglichkeit mit zusätzlichen Mitteln aufzustocken. Eine Aussicht auf eine Förderung bestünde frühestens Mitte 2025 und ist keineswegs sicher.

Die Planungen für die Geschwindigkeitserhöhung sollen jedoch so bald wie möglich in diesem Jahr begonnen werden. In der NWL-Verbandsversammlung im Juni 2024 möchten wir dazu einen Beschluss herbeiführen, nach dem der NWL aus bestehenden Haushaltsmitteln im Projekt S-Bahn Münsterland die ersten Planungsschritte finanziert.