

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0916/2010
Auskunft erteilt: Herr König
Ruf: 492 61 51
E-Mail: KoenigD@stadt-muenster.de
Datum: 20.12.2010

Betrifft

Erster Nahverkehrsplan für den SPNV im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Beratungsfolge

20.01.2011 Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft Einbringung
10.02.2011 Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft nimmt den Ersten Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL zur Kenntnis.
2. Der Zweckverband SPNV Münsterland wird als Verbandsmitglied des NWL gebeten, auf die Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) von Münster nach Neubeckum für den Schienenpersonennahverkehr aktiv hinzuwirken.
3. Der Zweckverband SPNV Münsterland wird als Verbandsmitglied des NWL gebeten, sich für die Belange des SPNV bei den dargestellten Konflikten mit dem Fernverkehr nachhaltig einzusetzen.
4. Der Zweckverband SPNV Münsterland wird als Verbandsmitglied des NWL gebeten, auf eine Bedienung des neuen Haltepunktes Mecklenbeck durch die Produkte Regionalexpress und Regionalbahn auf der Kursbuchstrecke 425 Münster - Essen - Düsseldorf hinzuwirken.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Kosten und Folgekosten entstehen.

Begründung:

Zu 1.:

Der Entwurf des Ersten Nahverkehrsplans für den SPNV im NWL - ein Exemplar der Langfassung sowie eine druckbare Datei auf Datenträger wurden parallel mit dieser Vorlage an die Fraktionen

verschickt - ist die konsequente Fortschreibung des seit März 2006 gültigen 2. Nahverkehrsplanes SPNV Münsterland für den Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM). Neben den allgemeinen für die weitere Entwicklung des SPNV relevanten Rahmenbedingungen zeigt er insbesondere streckenspezifisch sowohl im Hinblick auf die Infrastruktur (Schiene und Haltepunkte) als auch im Hinblick auf das Leistungsangebot die weitere Entwicklung des SPNV im Münsterland auf.

Zentraler Bestandteil des Nahverkehrsplanes sind die streckenspezifischen Handlungskonzepte. Die Aussagen bzw. die Anforderungen, die vom Zweckverband für die acht bestehenden auf Münster zuführenden Schienenstrecken sowie für die Westfälische Landeseisenbahn getroffen werden, decken sich dabei mit den gültigen Planungen und Erwartungen der Stadt Münster.

Im Handlungskonzept werden die streckenspezifischen Anforderungen wie folgt dargestellt:

- Übergeordnete Planungen
- Verknüpfungen
- Fahrplanangebot
- Fahrzeuge
- Infrastruktur Strecken
- Infrastruktur Stationen

Für das Bedienungsangebot und die Streckeninfrastruktur mit Bezug zur Stadt Münster werden streckenspezifisch im vorliegenden Entwurf des ersten Nahverkehrsplanes für den SPNV im NWL nachfolgende Handlungsfelder formuliert:

385a Osnabrück – Lengerich – Münster (RB 66 Teuto-Bahn)

- Ausweitung auf einen Halbstundentakt an Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr (+ 0,17 Mio. Zkm/a)
- Beibehaltung der Spätverbindungen am Wochenende nach 0 Uhr ab Münster und Osnabrück

395/410 Münster – Rheine – Emden (RB 65 Ems-Bahn)

- Wiederherstellung eines Stundentaktes der RE 7 nach Beseitigung der Kapazitätsengpässe im Bereich Rheine.
- Neuordnung des Angebotes zur verbesserten Verteilung des Fahrplanangebotes mit dem Ziel eines Halbstundentaktes für alle Stationen und zusätzlichen RE-Verbindungen nach Emden über Münster (Stundentakt RE 7) hinaus. (0,11 Mio. Zkm/Jahr)
- Perspektivisch Führung einer stündlichen Linie in der Verbindung Münster – FMO – Rheine – Hengelo mit einer Schienenanbindung des FMO.
- Beibehaltung der Spätverbindungen am Wochenende nach 1 Uhr ab Münster

406 Münster – Warendorf – Bielefeld (RB 67 Der Warendorfer)

- Ausweitung auf einen Stundentakt in der Verbindung Münster – Bielefeld an Wochenenden (+ 0,04 Mio. Zkm/a)
- Ausweitung der Betriebszeit in der Verbindung Münster – Bielefeld bis 22 Uhr (+ 0,09 Mio. Zkm/a)
- Verdichtung im Abschnitt Münster – Beelen auf einen Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit (+ 0,08 Mio. Zkm/a) (1. Schritt) sowie Ausweitung auf einen durchgängigen Halbstundentakt im Abschnitt Münster – Beelen nach Ausbau der Infrastruktur und Inbetriebnahme der neuen Station (Steigerung der Reisendenzahlen, 2. Schritt)
- Beibehaltung der Spätverbindungen am Wochenende bis nach 0 Uhr ab Münster
- Sukzessive Umsetzung von Maßnahmen zur technischen Sicherung und Auflösung von Bahnübergängen in Teilabschnitten

- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Münster – Warendorf auf 100 km/h zur Umsetzung eines Halbstundentaktes Münster - Warendorf
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Beelen – Rheda-Wiedenbrück auf 80 km/h zur Umsetzung einer stündlichen Bedienung von Isselhorst-Avenwedde, zur weiteren Reduzierung der Reisezeit Münster – Bielefeld und Vermeidung von Trassenkonflikten im Bereich Gütersloh

407 Münster – Steinfurt – Gronau – Enschede (RB 64 Euregio-Bahn)

- Ausweitung auf einen Halbstundentakt in der Verbindung Münster – Steinfurt-Burgsteinfurt an Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr (+ 0,14 Mio. Zkm/a)
- Betriebszeit in der Verbindung Münster – Steinfurt-Burgsteinfurt täglich bis 0 Uhr (+0,03 Mio. Zkm/a)
- Perspektivisch Schaffung einer über Enschede hinausgehenden Verbindung Richtung Hengelo
- Einrichtung eines neuen Gleises in Münster Zentrum Nord zur Umsetzung einer Zugbegegnung (Voraussetzung für Halbstundentakt Münster – Gronau)
- Perspektivisch in Enschede (außerhalb NWL) Anbindung an das niederländische Streckennetz
- Perspektivisch Prüfung einer Elektrifizierung der Strecke
- Einrichtung einer neuen Bahnsteigkante in Münster Zentrum Nord zur Umsetzung einer Zugbegegnung (Voraussetzung für Halbstundentakt Münster – Gronau)

408 Münster – Billerbeck – Coesfeld (RB 63 Baumberge-Bahn)

- Verdichtung im Abschnitt Münster Hbf – Coesfeld auf einen Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit (+ 0,06 Mio. Zkm/a)
- Beibehaltung der Spätverbindungen am Wochenende bis nach 0 Uhr ab Münster und Coesfeld
- Ausweitung auf einen Halbstundentakt im Abschnitt Münster Hbf – Coesfeld nach Ausbau der Infrastruktur und Inbetriebnahme der neuen Stationen (Steigerung der Reisendenzahlen)
- Einrichtung eines Begegnungsgleises in Münster-Mecklenbeck

410 Münster – Hamm (RB 69 Ems-Börde-Bahn, RB 89 Ems-Börde-Bahn, RE 7 Rhein-Münsterland-Express)

- Beibehaltung der täglichen Verbindung um 1 Uhr ab Hamm mit Anschluss aus Richtung Hannover/Berlin und der Spätverbindungen am Wochenende nach 1 Uhr ab Münster
- Verbesserung der Spätverkehre auf der RE 7 von/nach Köln (Durchbindung von bisher in Hagen endenden Züge bis Köln sowie insb. ab Köln noch ein Zug am Tagesrand zusätzlich, am Wochenende +2 weitere Zugpaare am Tagesrand: Köln/Münster je ab bis 1:30 Uhr)

411 Münster – Lünen – Dortmund (RB 50 Der Lünener)

- Darstellung des zweigleisigen Ausbaus in den Planungen auf Bundesebene (BVWP) und Landesebene (Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan).
- Der Streckenausbau sowie die Einrichtung einer neuen zusätzlichen und schnellen Nahverkehrslinie sind Bestandteil der laufenden RRXPlanungen
- Anbindung von Münster über eine stündliche RRX-Linie mit Halt in Lünen an den Ruhrgebietskorridor (Dortmund – Bochum – Essen - Duisburg), Düsseldorf und Köln (0,61Mio. Zkm/a).
- Prüfen, ob zusätzliche Halte der RRX-Linie zwischen Lünen und Münster (ggfs. nur in der Hauptverkehrszeit) realisierbar sind, sonst Verdichtung der RB 50 in der Hauptverkehrszeit (0,13 Mio. Zkm/a).
- Beibehaltung der Spätverbindungen am Wochenende nach 0 Uhr ab Münster und Dortmund

- Perspektivisch Ausweitung der Betriebszeit im Abschnitt Dortmund – Münster bis 0 Uhr, am Wochenende bis 2 Uhr (+ 0,05 Mio. Zkm/a)
- Optional Prüfung der Durchbindungsmöglichkeiten einer schnellen Linie (RRX) über Münster hinaus Richtung Norden (Richtung Rheine bzw. Osnabrück)
- Zweigleisiger Ausbau der Strecke Münster – Lünen zur Umsetzung des RRX und Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit.

425 Münster – Dülmen – Haltern – Essen (RB 42 Haard-Bahn, RE 2 Rhein-Haard-Express)

- Die Direktverbindung Münster – Düsseldorf über Recklinghausen und Essen soll im SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse berücksichtigt werden.
- Berücksichtigung der Änderungen im RE-Netz zum Fahrplan 2011 bei den Planungen zum RRX.
- Zusätzliche dritte stündliche Leistung Münster – Essen (+ 0,30 Mio. km/a).
- Zielvorstellung mit drei stündlichen Leistungen ist ein Halbstundentakt Münster – Essen mit Bedienung aller Stationen und eine schnelle RE-Verbindung Münster – Essen – Düsseldorf, ggfs. als RRX.
- Beibehaltung der Spätverbindungen am Wochenende bis 2 Uhr ab Münster und Essen
- Für die neue Station Münster-Mecklenbeck ist ein Halt der Züge auf der Strecke Münster – Essen nach Aussage von DB Netz nicht möglich. Zielvorstellung bleibt weiterhin eine Bedienung der neuen Station Münster-Mecklenbeck durch Züge auf der Strecke Münster – Essen und Herstellung der entsprechenden Infrastruktur.

Zu den Bahnhöfen und Haltepunkten in Münster werden im NVP nachfolgende Handlungsfelder beschrieben:

- Die Stationen Münster Hbf, Münster-Hiltrup sind in der Modernisierungsoffensive (MOF2) enthalten und werden modernisiert
- Modernisierung der Station Münster-Amelsbüren mit Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung einer barrierefreien Zuwegung.
- Einrichtung der neuen Haltepunkte Münster-Mecklenbeck und Münster-Roxel

Zusammenfassung:

Durch die geplanten Maßnahmen wird eine weitere Verbesserung des bestehenden Bedienungsangebotes auf den münsterbezogenen Nah- und Regionalverkehrsstrecken erreicht. Dazu sollen zusätzlich jährlich 1,81 Mio. Zugkilometer gefahren werden, dies ist allerdings teilweise abhängig von einem Ausbau der Infrastruktur. Mit den betrieblichen Mehrleistungen würden dann alle münsterbezogenen Strecken in einem Halbstundentakt bedient. Darüber hinaus sollen noch bestehende Bedienungslücken insbesondere in den Tagesrandzeiten geschlossen werden.

Die Mehrleistungen stehen allerdings unter dem Vorbehalt, dass sie aus den, dem ZVM zur Verfügung stehenden Betriebsmitteln nach §11 Abs.1 ÖPNVG NRW und gegebenenfalls zurückfließenden Mitteln aufgrund von Nicht- oder Schlechtleistung zu finanzieren sind.

Für die Strecken von Münster nach Warendorf (Kbs 406), Münster nach Steinfurt – Enschede (Kbs 407) und von Münster nach Coesfeld (Kbs 408) ist der Ausbau der bestehenden Infrastruktur vorgesehen. Ziel ist die Einführung eines 30'-Taktes. Für die Strecke Münster – Lünen – Dortmund (Kbs 411) ist die Darstellung des zweigleisigen Ausbaus in den Planungen auf Bundesebene (BVWP) und Landesebene (Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan) vorgesehen. Der Streckenausbau sowie die Einrichtung einer neuen zusätzlichen und schnellen Nahverkehrslinie ist Bestandteil der laufenden RRXPlanungen.

Zu 2.:

Das im Auftrag des Zweckverbandes SPNV Münsterland (ZVM) erstellte aktualisierte Gutachten (Herbst 2010) zur WLE-Reaktivierung kommt zu der positiven Aussage, dass die Wiedereinführung des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Münster und Sendenhorst ein baulich machbares, zukunftsweisendes und volkswirtschaftlich sinnvolles Projekt ist. Neben dem verkehrlichen Nutzen erfolgt durch die Reaktivierung auch eine erhebliche Verbesserung der Standortqualität der Anrainerkommunen.

Daher hat der ZVM in der Sitzung der Verbandsversammlung am 27.09.2010 zur Vorlage 23/2010 beschlossen, den Abschnitt Münster - Sendenhorst in den Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) einzubringen, um ihn bei den weiteren Schienenausbau- und Investitionsplanungen des Landes NRW berücksichtigen zu können (1. Ausbaustufe). Der Abschnitt Sendenhorst – Neubeckum (2. Ausbaustufe) ist als Zielvorstellung im NWL-Nahverkehrsplan dargestellt.

Damit ist der erste Schritt zu einer möglichen Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn für den Schienenpersonennahverkehr vollbracht. Die Aufnahme in den Nahverkehrsplan des NWL verdeutlicht die Bedeutung dieser Strecke auch gegenüber dem Land Nordrhein-Westfalen und dem Bund.

Das Gutachten zur Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn wurde in der Vorlage V/0846/2010 „Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke Münster - Neubeckum der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) - Gemeinsamer Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL, der Fraktion DIE LINKE., der Ratsgruppe UWG/ÖDP und von Herrn Ratsherr Langenfeld an den Rat vom 09.03.2010 - Nr. A-R/0037/2010 "Vorrang für den öffentlichen Verkehr - Perspektiven für den Personenverkehr auf der Westfälischen Landeseisenbahn" und Antrag der CDU-Fraktion an den Rat vom 19.03.2010 - Nr. A-R/0039/2010 "Reaktivierung der WLE: Bestand sichern, Realisierungsperspektive eröffnen" bereits im Ausschuss behandelt.

Zu 3.:

Durch geplante Fernverkehrszüge neuer Anbieter in diesem Korridor bestehen für den Fahrplan 2011 Trassenkonflikte mit der RE 2, die vrsf. zu Taktabweichungen bei der RE 2 mit Haltausfällen in Münster-Albachten und Überholungen in Nottuln-Appelhülsen führen. Der NWL wird sich dafür einsetzen, dass der vertaktete Nahverkehr bei der Trassenvergabe Vorrang gegenüber einzelnen Fernverkehrszügen erhält, und somit dauerhaft die stündlichen Halte der RE2 in Münster-Albachten (fahrplantechnisch) gesichert werden können.

Zu 4.:

Mit der Einrichtung der neuen Haltepunkte Münster-Mecklenbeck und Münster-Roxel an der Kursbuchstrecke 408 Münster – Coesfeld wird Pendlern zukünftig eine gute Möglichkeit angeboten, ihre Arbeitsplätze im Bereich der Weseler Straße direkter, d.h. ohne den Umweg über den Hauptbahnhof zu erreichen. Allerdings ist für die neue Station Münster-Mecklenbeck ein Halt der Züge auf der Strecke Münster – Essen nach Aussage von DB Netz nicht möglich. Zielvorstellung des NWL bleibt aber weiterhin eine Bedienung der neuen Station Münster-Mecklenbeck durch Züge auf der Strecke Münster – Essen. Dazu ist die Herstellung der entsprechenden Infrastruktur (Bahnsteige, Zuwegungen etc.) erforderlich. Die Strecke weist mehr als das dreifache Fahrgastaufkommen der Strecke Münster – Coesfeld auf. Entsprechend ist auch die Bedeutung des Haltepunktes Mecklenbeck für die Strecke Münster – Essen – Düsseldorf einzustufen.

Fazit:

Insgesamt zeigt der 1. Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL ein umfangreiches Spektrum an weiteren notwendigen Verbesserungsmaßnahmen im Bedienungsangebot und bei der Strecken- sowie Bahnhofsinfrastruktur auf, die allesamt geeignet sind, die seit der Regionalisierung gute Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Münsterland erfolgreich fortzusetzen. Hiermit wird perspektivisch ein wesentlicher Beitrag zur notwendigen Erhöhung der SPNV-Anteils am Regionalverkehrsaufkommen geleistet.

Die Verwaltung wird auf der Grundlage dieser Vorlage eine Stellungnahme zum 1. Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL erarbeiten. Die Beschlussfassung des 1. Nahverkehrsplanes für den SPNV im NWL erfolgt in der Zweckverbandsversammlung voraussichtlich im zweiten Quartal 2011.

i.V.

gez.
Schultheiß
Stadtdirektor