

Anlage A zur V/1179/2019

Kurzüberblick

Der SPNV im Münsterland hat sich seit Jahren erfolgreich entwickelt, weitere angebotsseitige Verbesserungen und Planungen laufen derzeit (z. B. Weiterführung des RE 2, heute Düsseldorf – Essen – Gelsenkirchen – Dülmen – Münster, bis nach Osnabrück; Reaktivierungsprojekt WLE Münster – Sendenhorst). Gleichzeitig stehen das Oberzentrum Münster sowie die umliegenden Kreise vor der Herausforderung, bei steigenden Bevölkerungszahlen und zunehmenden Verflechtungen tragfähige und zukunftsgerichtete Mobilitätsangebote anzubieten.

Ziele/Teilziele/Zielerreichung

Um das SPNV-Angebot im Münsterland zu verstetigen, zu vereinheitlichen und den künftigen Anforderungen gerecht zu werden, haben die Stadt Münster und die Kreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf unter Einbindung des Verkehrsministeriums NRW und der Bezirksregierung Münster unter Federführung des NWL im Frühjahr 2019 vereinbart, ein weitreichendes Angebotskonzept zu entwickeln. Dabei soll insbesondere geprüft werden, in wie weit ein tragfähiges S-Bahn-System für das Münsterland konzipiert werden kann. Das Zielnetz soll zudem mit dem weiteren Taktfahrplan sowie dem weiteren ÖV harmonisieren. Angebotsseitige Vorstufen sollen nach Möglichkeit abgeleitet werden. Dieses S-Bahn-Projekt fungiert als ein wesentlicher Teil des übergeordneten Projektes „Mobiles Münsterland“, bei dem unter anderem auch ergänzende Regionalbuslinien entwickelt werden sollen. Hierzu hat der NWL in einem ersten Entwurf das vorliegende Angebotszielkonzept erarbeiten lassen.

Pflichtigkeitsgrad

Die Maßnahme/Leistung ist		vollständig pflichtig		überwiegend pflichtig		überwiegend freiwillig	X	vollständig freiwillig
---------------------------	--	--------------------------	--	--------------------------	--	---------------------------	---	---------------------------

Unmittelbare, grundsätzliche Relevanz für Querschnittsthemen (Demographie, Gleichstellung, Inklusion, Klimaschutz, Migration)

Die genannten Maßnahmen sind geeignet, zusätzliche Fahrgäste für den Schienenpersonennahverkehr und den straßengebundenen Nahverkehr zu gewinnen und damit zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs führen. Durch die Verringerung verkehrsbedingter Emissionen würde ein wirkungsvoller Beitrag zum Klimaschutz und einer nachhaltigen Entwicklung geleistet.