

INFORMATION für PRESSE und MEDIEN

Unna, 24.3.2023

S-Bahn Münsterland: NWL informiert über Ausbaupläne

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in und um Münster wird in den nächsten Jahren schrittweise zu einem leistungsfähigen S-Bahn-Netz ausgebaut. Die künftige „S-Bahn Münsterland“ soll Straßen und Innenstädte entlasten, das Umland besser an die Stadt Münster anbinden und die CO₂-Emissionen im Verkehr deutlich verringern. Das Projekt ist Teil des Infrastrukturprojekts „Zielnetz 2040“, mit dem das Land Nordrhein-Westfalen die Verbesserung und den Ausbau des SPNV vorantreibt. Heute hat der projektverantwortliche Aufgabenträger Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) in Münster die Verbandsversammlung des Zweckverbands Mobilität Münsterland (ZVM) über den Stand der Planungen informiert. Auch Gäste aus Verwaltung und Politik waren zur Veranstaltung eingeladen.

Das Münsterland stellt die Weichen für die Verkehrswende. Gestecktes Ziel ist ein vernetztes Mobilitätsangebot, das eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur mit einer hohen Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner in der Region verbindet. Und das vor allem die verkehrlichen CO₂-Emissionen erheblich senkt: Künftig sollen zwei von drei Wegen im Münsterland emissionsfrei zurückgelegt werden. Der Ausbau der S-Bahn Münsterland, die bis Ende 2040 vollständig lokal emissionsfrei und mit Ökostrom betrieben werden soll, spielt dabei eine Schlüsselrolle.

Steigende Bevölkerungs- und Fahrgastzahlen

Denn die Region wächst: Während die Bevölkerung in NRW insgesamt abnimmt, ist das Münsterland und insbesondere der urbane Raum Münster eine Wachstumsregion. Das prognostizierte Bevölkerungswachstum der Stadt Münster liegt mit +2,4 Prozent selbst für das ferne Jahr 2040 deutlich über dem NRW-Durchschnitt (-0,8 Prozent). Auch die Kommunen entlang der Linien der künftigen S-Bahn Münsterland zeigen überdurchschnittliche Wachstumsraten. Zum Beispiel ist für Gronau ein Wachstum von 10 Prozent prognostiziert, für Havixbeck von 7,8 Prozent und für Ostbevern von 5,1 Prozent. Entsprechend belastet ist das bestehende Verkehrsnetz, vor allem der Straßenverkehr.

Aktuell sind mit dem SPNV im Münsterland täglich rund 85.000 Reisende unterwegs. Mit einem in den nächsten Jahren sukzessive deutlich verbesserten Angebot soll diese Zahl in der ersten Ausbaustufe der S-Bahn Münsterland bis Ende 2032 auf rund

100.000 Reisende gesteigert werden, in der zweiten Ausbaustufe bis Ende 2040 auf rund 170.000. Dazu wird das SPNV-Angebot in den kommenden Jahren deutlich ausgebaut: Eine engere Taktung, neue Haltepunkte und Verbindungen sollen das Umland besser an die Stadt Münster anbinden, Reisezeiten verkürzen und ein attraktives und leistungsfähiges Nahverkehrsangebot schaffen.

Zielnetze 2032 und 2040 der Landesregierung

Der NWL bringt die Verkehrswende im Münsterland nicht alleine voran. Das ehrgeizige Projekt ist eingebettet in ein NRW-weites umfangreiches Infrastrukturprojekt, das die Landesregierung im Rahmen ihrer ÖPNV Infrastrukturinitiative 2019 auf den Weg gebracht hat: So sollen im Rahmen des „Zielnetz 2032“ landesweit 13 SPNV-Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 212 Kilometern neu in Betrieb gehen und 28 neue Stationen angefahren werden. Geplant ist zudem, bis 2040 in NRW bis zu 22 weitere Strecken zu reaktivieren und insgesamt 22 weitere neue Haltepunkte anzufahren.

Zudem soll der Nahverkehr in NRW künftig in den „Deutschlandtakt“ integriert werden. Dabei handelt es sich um einen sogenannten integralen Taktfahrplan, in dem deutschlandweit die wichtigsten Fernzüge im Halbstunden-Takt, und die Züge an Knotenpunkte jeweils zur vollen Viertelstunde verkehren sollen. Mit spürbar positivem Effekt für Reisende und Pendler: Der Deutschlandtakt ermöglicht eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Nah- und Fernverkehr.

Kommunen, Land und Bund arbeiten zusammen

Die Zielnetzkonzeption 2032 und 2040 wurde vom NRW-Verkehrsministerium in Zusammenarbeit mit den zuständigen Zweckverbänden als SPNV-Aufgabenträger, der DB Netz sowie der DB Station & Service AG erstellt. Die Bündelung der Maßnahmen in einem stimmigen Gesamtkonzept stellt sicher, dass keine Insellösungen entstehen, sondern das vernetzte Gesamtsystem Schiene insgesamt auf eine neue Stufe gehoben wird.

Das Konzept zur „S-Bahn Münsterland“ wurde federführend von den Verkehrsplanern des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe erarbeitet. Der NWL ist ein kommunaler Zweckverband, der im Auftrag des Landes Nordrhein-Westfalen für den SPNV in der Region zuständig ist. Unterstützt wurde der NWL vom Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan (KCITF) des Landes NRW. Projektpartner sind zudem die Stadt Münster und die vier Münsterlandkreise Warendorf, Steinfurt, Coesfeld und Borken.

Künftiger S-Bahn-Knotenpunkt Münster Hauptbahnhof

Die Stadt Münster ist das Zentrum des geplanten S-Bahn-Netzes. Wichtigster Knotenpunkt ist der Hauptbahnhof, der bereits heute für die künftigen Anforderungen ausgebaut wird. Weitere wichtige S-Bahn-Knoten liegen im Norden und Süden der

Stadt: Die Bahnhöfe Münster Zentrum Nord und Münster-Hiltrup bieten Umsteigemöglichkeiten zum Busverkehr sowie Anbindung an Radstationen und Verleihsysteme. Zwischen Münster Zentrum Nord und Münster-Hiltrup liegt auch die sogenannte Stammstrecke – also der Abschnitt im S-Bahn-Netz, der von den meisten Linien befahren wird. Die S-Bahnen werden auf dieser innerstädtischen Achse perspektivisch im 15-Minuten-Takt fahren, bevor sich die Linien in verschiedene Richtungen verzweigen.

Zum System S-Bahn Münsterland werden insgesamt neun Linien gehören, die Münster und das Umland verbinden. Viele von ihnen existieren bereits heute als Regionalbahn- und Regionalexpresslinien. Mit der S-Bahn wird das Nahverkehrsangebot aber durch einen engeren Takt und mehr Haltepunkte deutlich attraktiver. Auf den Strecken, die nicht elektrifiziert sind – also über keine Oberleitung verfügen -, werden moderne batteriebetriebene S-Bahnen verkehren. Dieselfahrzeuge werden dadurch zum Auslaufmodell im Münsterland. Mit der Reaktivierung der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) zwischen Münster und Sendenhorst für den Personenverkehr wird es außerdem eine weitere „neue“ Linie geben.

Schritt für Schritt zum Zielnetz

Die Wiederinbetriebnahme der WLE-Strecke ist eine der ersten Maßnahmen, die sich bereits in Umsetzung befindet. Damit gehört die Linie zur sogenannten „S-Bahn Vorstufe“ – einer ganzen Reihe von ersten Maßnahmen, die bereits Verbesserungen mit sich bringen, bevor das gesamte S-Bahn-System ausgebaut und in Betrieb genommen ist. Dazu gehört zum Beispiel auch die Einführung eines 30-Minuten-Takts zwischen Münster Hbf und Gronau, Münster und Coesfeld sowie Münster Hbf und Warendorf. Es folgt ein Probetrieb auf der geplanten Stammstrecke und die Inbetriebnahme der ersten sechs von neun S-Bahn-Linien. Mit der Vorstufe wird das SPNV-Angebot bis Dezember 2032 nach und nach erweitert, sodass täglich rund 15.000 Reisende mehr als heute im SPNV der Region unterwegs sein werden.

Danach startet das Gesamtsystem „S-Bahn Münsterland“ mit Stufe 1: Bis Ende 2040 werden sukzessive weitere Strecken ausgebaut und verlängert, Takte verdichtet, zusätzliche Halte in Betrieb genommen, eine Grundbedienung aller Stationen gewährleistet und neue Fahrzeuge eingesetzt. Darüber hinaus ist die S-Bahn Münsterland bestens auf das übrige Bahnangebot abgestimmt: Sie wird zum Beispiel ergänzt durch stündliche, schnellaufende Regionalexpress-Linien, die eine umsteigefreie Verbindungen innerhalb von NRW sowie in und aus Richtung Niedersachsen und den Niederlanden schaffen.

Die neun S-Bahn-Linien im Überblick

- **S1:** Die Linie S1 wird die heutige RB 50, Bestandteil des Hellweg-Netz, ersetzen. Die Strecke führt von Münster Hbf über Werne bis Dortmund Hbf. Geplant ist

unter anderem ein zweites Gleis zwischen Münster-Amelsbüren und Werne bis Ende 2040, das einen 30-Minuten-Takt zwischen Münster Hbf und Werne ermöglicht.

- **S2:** Die Linie S2 wird den nördlichen Teil der heutigen RE 42 (Haard-Achse) zwischen Münster Hbf und Dülmen ersetzen. Hinter Dülmen werden weiterhin RE-Züge bis Essen Hbf fahren.
- **S3:** Die Linie S3 wird die heutige RB 63, die Baumberge-Bahn, ersetzen. Die Strecke geht von Münster Hbf bis Coesfeld. Schon während der Vorstufe wird ein 30-Minuten-Takt eingeführt. Statt Dieselfahrzeuge werden batterie-elektrische S-Bahn-Fahrzeuge zum Einsatz kommen.
- **S4:** Die Linie S4 wird die heutige RB 64, die Euregio-Bahn, ersetzen. Die Strecke geht von Münster Hbf über Gronau bis nach Enschede in die Niederlande. Schon während der Vorstufe soll zunächst ein 30-Minuten Takt zwischen Münster Hbf und Gronau gefahren werden. Nach der Elektrifizierung um die Gronauer Grenze soll es außerdem einen 60-Minuten Takt zwischen Münster Hbf und Zwolle geben. Nach Start der Stufe 1 wird es zudem eine Expresslinie bis in die Niederlande geben.
- **S5:** Die Linie S5 soll die heutige RB 65, die Ems-Bahn, ersetzen. Sie führt über die Stammstrecke von Münster-Hiltrup über Münster Hbf und Münster Zentrum Nord weiter bis nach Rheine. Die S-Bahnen der Linie 5 und der Linie 9 sollen auf der Stammstrecke in Stufe 1 für einen 15-Minuten-Takt sorgen.
- **S6:** Die Linie S6 wird die heutige RB 66, die Teuto-Bahn, ersetzen. Die Strecke geht von Münster Hbf bis nach Osnabrück Hbf in Niedersachsen. Sie soll bis Vehrte verlängert werden, sodass nach 2033 ein 60-Minuten-Takt ohne Umstieg bis Vehrte angeboten werden kann. Zwischen Münster Hbf und Osnabrück Hbf soll ein 30-Minuten-Takt eingeführt werden.
- **S7:** Die Linie S7 wird die heutige RB 67, den Warendorfer, ersetzen. Die Strecke geht von Münster Hbf über Warendorf nach Bielefeld Hbf. Hier werden in Zukunft batterie-elektrische S-Bahnen eingesetzt. Noch während der Vorstufe wird ein 30-Minuten-Takt zwischen Münster Hbf und Warendorf eingeführt; in Stufe 1 geht es auch im 30-Minuten-Takt bis Rheda-Wiedenbrück. Langfristig ist geplant, die gesamte Strecke bis Bielefeld im 30-Minuten-Takt anzubieten.
- **S8:** Die Linie S8 ist die reaktivierte Strecke von Münster Hbf über Münster-Wolbeck nach Sendenhorst. Als eine der ersten Maßnahmen der Vorstufe sollen hier S-Bahnen im 20-Minuten-Takt fahren. Eingesetzt werden batterie-elektrische Fahrzeuge.
- **S9:** Die Linie S9 wird die heutige Linie RB 89, die Ems-Börde-Bahn, ersetzen. Die Strecke geht von Steinfurt-Burgsteinfurt über die Stammstrecke Münster Hbf – Münster-Hiltrup nach Hamm Hbf.

Stabsstelle Presse | Kommunikation:

Nahverkehr Westfalen-Lippe

Uli Beele

M: +49 163 2531614

kommunikation@nwl-info.de