



**„Leitantrag: Entwicklung der RB63
(Münster-Coesfeld) als erste
Stadtbahnstrecke in Münster“**

**Bündnis 90/Die Grünen/GAL
Ratsfraktion Münster**

Bremer Str. 54
48155 Münster

Fon: 0251 / 8 99 58 10
Fax: 0251 / 8 99 58 15
gruene.ratsfraktion@muenster.de
www.gruene-muenster.de

Der Rat möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Regionalbahnstrecke **RB63 Münster-Coesfeld** im Stadtgebiet Münster als **erste Stadtbahnstrecke** in Münster zu entwickeln.

Dazu ist die Errichtung mehrerer Haltepunkte, **möglichst auf Grundstücken im Besitz der Stadt bzw. der Deutschen Bahn AG mit vorhandener Widmung als Fläche für öffentlichen Verkehr**, beschleunigt zu betreiben.

Planungszeiten, Ausbaustandard und Baukosten sind dabei zu optimieren. Sie orientieren sich an den funktionalen Notwendigkeiten. Die Planungsverwaltung wird beauftragt, für jeden Haltepunkt **die jeweils wirtschaftlichste Variante mit einer Kostenschätzung vorzustellen**.

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen einzuleiten:

1. Haltepunkt Roxel:

Statt der am 24.2.2005 vorgestellten Planung für eine Mobilstation, die neues Planungsrecht und umfangreichen Grunderwerb erfordert, sollte folgende Variante geprüft werden, die auch in der Bürgeranhörung vorgeschlagen wurde:

- Bau eines Bahnsteigs nordwestlich des Bahnübergangs Pienersallee mit Zugang von der Zufahrtstraße zum ehemaligen Bahnhof. Fahrradstände und evtl. Parkplätze auf dem Brachgelände zwischen Gleis und Zufahrt;
- Ausweisung einer Bushaltestelle mit Querungshilfe an der Pienersallee nördlich der o.a. Straßeneinmündung.

2. Haltepunkt Mecklenbeck:

Angesichts der in Vorlage V/0133/2005 vom 15.2.2005 dargestellten Schwierigkeiten bei der Realisierung des Haltepunktes Mecklenbeck und der damit verbundenen zeitlichen Verzögerung sollten folgende Varianten geprüft werden:

- a) Bau eines Bahnsteigs östlich der Querung Heroldstraße (alter Bahnhof), Busanbindung mit Linie 10 mit neuer Haltestelle Heroldstraße, Haltestelle Weseler Str./ Meckmannweg ca 200 m
- b) Bau eines Bahnsteigs nördlich oder südlich der Kreuzung mit der Weseler Str., neue Haltestelle für die Buslinien 15/16 und Regionalbusse an der Weseler Str.. Vorteile: Bessere Busanbindung und Anbindung an das Gewerbegebiet An der Hansalinie/Harkortstr.

3. Haltepunkt Geist:

Die Bedeutung des Clemenshospitals mit neuem Medical Center und die Bevölkerungszahl im Umfeld rechtfertigen diesen zusätzlichen Haltepunkt westlich des früheren Bahnhofs Geist. Dazu wird vorgeschlagen:

Bau eines Bahnsteigs nordöstlich des Bahnübergangs Geist entlang der Straße Sternbusch. Entfernung zur Bushaltestelle Gottfriedkirche und zum Clemenshospital/Medical Center je ca 200 m.

4. Haltepunkt Coerde/Speicherstadt:

Über den Haltepunkt Zentrum-Nord hinaus sollte die Strecke auf vorhandener Trasse um ca. 1,5km bis in die Speicherstadt verlängert werden, um das Gewerbegebiet "Speicherstadt" und den Stadtteil Coerde optimal an den Schienenverkehr anzubinden.

Begründung:

1. Probleme der bisherigen Planungen

Der Stand der Planungen zu den Haltepunkten Roxel (vg. Bürgerinformation am 24.2.05, WN 28.2.05) und Mecklenbeck (Vorlage V/0133/2005 vom 15.2.2005) zeigt, dass an beiden Stellen bei der jetzigen Planung mit langen Vorlaufzeiten und hohen Kosten zu rechnen ist: Beim geplanten HP Roxel ist neues Planungsrecht zu schaffen, danach ist der größere Teil des Geländes noch zu erwerben, dazu kommen Schwierigkeiten bei der Buszufahrt, die evtl. einen Umbau des Bahnübergangs notwendig machen.

Beim geplanten HP Mecklenbeck geht die DB davon aus, "dass die Errichtung eines Haltepunktes an der stark belasteten Kbs 425 (MS-Recklinghausen) mit dem Integrierten Taktfahrplan (ITF) nicht vereinbar ist." Für einen Haltepunkt nur an der RB 63 ist aber die bisherige Planung ungeeignet. Da der jetzt geplante Bahnsteig zwischen den Gleisen nur über die Unterführung Heroldstraße erschlossen werden kann, wird er abhängig von der Finanzierung der Unterführung, außerdem wäre eine behindertengerechte Erschließung nur mit hohen Kosten (Aufzug oder Rampe) zu gewährleisten. Für die eingleisige Coesfelder Strecke reicht aber ein direkt von der Straße zugänglicher Bahnsteig.

2. Die Potentiale der Coesfelder Strecke (RB 63, Kbs 408)

Mit zusätzlichen Haltepunkten könnte die RB 63 bereits jetzt die Funktion einer Stadtbahn übernehmen und damit die Perspektive einer "stärkeren Einbindung" des SPNV in den Stadtverkehr (vgl. Entwurf 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster Mai 2005 S. 170) ausfüllen. Sie verbindet westliche und südliche Stadtteile miteinander, mit dem Hauptbahnhof/Stadtzentrum und darüber hinaus mit dem Zentrum Nord, wo z.Zt. die meisten Arbeitsplätze neu angesiedelt werden. Bei Verlängerung um nur ca 1,5 km auf vorhandener Trasse würden auch Coerde und das neue gewerbliche Zentrum der Speicherstadt optimal angebunden.

Die Kursbuchstrecke 408 ist nicht durch Fernverkehre belastet und hat auf absehbare Zeit freie Kapazitäten. Sie wird z.Zt. im 60-Minuten-Takt bedient, der z.Zt. in Aufstellung befindliche 2. SPNV-Nahverkehrsplan des

Zweckverbands SPNV sieht eine Taktverbesserung auf 30 Minuten vor (vgl. Entwurf 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster, Mai 2005, S. 169). Bereits bei der jetzigen Bedienung ergeben sich erhebliche Zeiterparnisse sowohl gegenüber dem Bus (von Roxel ca 20' Ersparnis zum Hbf, weitere 10' zum Zentrum Nord, ohne Umsteigezeiten) wie auch gegenüber dem PKW.

Besondere Möglichkeiten bieten sich durch kombinierte Verkehre, z.B.:

- c) Der HP Roxel bietet, bei gut abgestimmtem Busangebot, eine ideale Verbindung zu Kliniken und Naturwissenschaftlichen Instituten für Besucher und Pendler aus dem westlichen Münsterland wie auch aus den von der Strecke erschlossenen Teilen der Stadt Münster;
- d) die Anfahrt mit dem Rad oder die gegenüber dem Bus wesentlich leichtere Radmitnahme ergeben auch für Münster noch erhebliche Zuwachspotentiale für den umweltfreundlichen Radverkehr.

3. Verkehrsentlastung und Umwelteffekte

Neuralgische Punkte im Verkehrsnetz können entlastet werden (Durchfahrt Roxel, 2. Tangentenring West und Nord, Weselerstr.).

Durch die Verlagerung von Verkehren auf den SPNV ergeben sich Entlastungen bis in die Innenstadt, somit ergibt sich durch die Reaktivierung der Haltepunkte auch ein Effekt im Rahmen von Luftreinhalteplänen nach der EG-Luftreinrichtungsrichtlinie für den betroffenen Korridor.

4. Synergieeffekte durch Realisierung möglichst aller Haltepunkte

Es ist wesentlich, die Haltepunkte nicht isoliert zu betrachten. Erst durch die zeitnahe Realisierung möglichst aller neuen Haltepunkte an der Stadtstrecke ergeben sich die nötigen Synergieeffekte und damit Fahrgastzahlen für die einzelnen Haltepunkte. Daher ist es z.B. sinnvoller, den Haltepunkt Mecklenbeck zunächst am suboptimalen Standort Heroldstraße mit einfachen Mitteln zu realisieren, statt auf die "große" Lösung im Zuge der geplanten Unterführung zu warten. Auch kann der Ausbau des HP Roxel zu einer Mobilitätsstation durchaus auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden, wesentlich ist seine Funktionen als erster Haltepunkt im Stadtgebiet, ferner die Busanbindung zu den Kliniken.

5. Zu den Haltepunkten im Einzelnen:

1. Der HP **Roxel** wäre der erste Haltepunkt auf Stadtgebiet, er erschließt einen wachsenden Stadtteil mit einer Bevölkerung von 7800 Einw. sowie mehrere Gewerbegebiete. Im Umkreis von 1.000 m leben z.Zt. etwa 2.800 Einwohner. Mit einer direkten Busanbindung an die Kliniken/naturwissenschaftlichen Institute bildet er ein attraktives Angebot für Pendler aus dem westlichen Münsterland und entlastet kurzfristig die Ortsdurchfahrt Roxel. Für Pendler aus der näheren Umgebung (z.B. Tilbeck, Schapdetten) in die Innenstadt und den Norden wäre er auch als P&R-Station geeignet.
2. Der HP **Mecklenbeck** erschließt ebenfalls größere Wohn- und Gewerbegebiete (9400 Einw., davon 6.000 im 1.000 m-Umkreis). Zeitersparnis zur Innenstadt ergibt sich nur für einen kleineren

Umkreis, die zum Norden der Stadt ist aber erheblich. Attraktiv ist er für Einpendler aus dem westlichen Münsterland und entlastet die Ortsdurchfahrten Roxel und Mecklenbeck (Dingbänger Weg).

3. Der HP **Geist** bedient vor allem das regionale medizinische Zentrum des Clemenshospitals, und ist damit attraktiv sowohl für Personal wie für Besucher. Dazu kommen Bewohner, Personal und Besucher der unmittelbar angrenzenden Senioreneinrichtungen und -wohnungen. Er erschließt weiträumige Wohngebiete (Duesberg 6650 Einw., Berg Fidel 5800 Einw., 11.400 Einwohner im 1.000 m-Umkreis) und ist für Pendler interessant, die mit dem Rad anfahren und deren Ziele über den Hbf. hinausgehen. Für die in unmittelbarer Umgebung Wohnenden ist die Zeitersparnis zum Hauptbahnhof erheblich. Der Haltepunkt kann zur Entlastung der vielbefahrenen Achse Geringhoffstraße-Düesbergweg beitragen.
4. HP **Coerde/Speicherstadt**: Die geringfügige Verlängerung der Strecke auf bestehender Trasse erschließt ein bisher suboptimal angebundenes neues Gewerbe- und Dienstleistungszentrum, einen größeren Stadtteil (Coerde 9900 Einw.) sowie besonders für Radfahrer aus südwestlichen Stadtteilen das beliebte Naherholungsgebiet und Vogelschutzreservat Rieselfelder. Für bestimmte Fahrgastgruppen (Bahnreisende und -pendler) kann sich auch eine Anreise mit dem Bus z.B. aus Kinderhaus (16 200 Einw.) lohnen.

gez. Jörn Möltgen
gez. Helga Bennink
gez. Wilhelm Breitenbach
gez. Christof Hoffmann
gez. Manfred Kehr

gez. Hery Klas
gez. Maria Klein-Schmeink
gez. Jutta Möllers
gez. Carsten Peters
gez. Tim Rohleder

gez. Ilse Schleef
gez. Claudia Scholz
gez. Dr. Rita Stein-Redent
gez. Brigitte von Schoenebeck