

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0964/2005

Auskunft erteilt:

Herr König

Ruf:

492 61 51

E-Mail:

KoenigD@stadt-muenster.de

Datum:

11.11.2005

Betrifft

Entwicklung der RB63 (Münster - Coesfeld) als erste Stadtbahnstrecke in Münster
Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen/GAL an den Rat (A-R/0028/2005)

Beratungsfolge

07.12.2005 Hauptausschuss

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung:

Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL (A-R/0028/2005) an den Rat, die RB63 (Münster – Coesfeld) als erste Stadtbahnstrecke zu entwickeln, wird nicht weiter verfolgt.

Kosten/Folgekosten

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

Begründung:

Die Entwicklung der RB63 Münster – Coesfeld als erste Stadtbahnstrecke in Münster ist, wie im Ratsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL an den Rat beschrieben, planungsrechtlich nur schwer umsetzbar und fachlich nicht empfehlenswert. Folgende Aspekte sprechen dagegen:

Die Stadt Münster ist für die angesprochene Strecke rechtlich nicht zuständig. Die Kursbuchstrecke 406 von Münster nach Coesfeld wird zurzeit als Regionalbahnstrecke im 60'-Takt betrieben. Zuständig für dieses Bedienungsangebot ist der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland und nicht die Stadt Münster. Das derzeit gefahrene Bedienungsangebot auf dieser Strecke ist das Ergebnis eines Wettbewerbsverfahrens. Es ist vertraglich zwischen dem ZVM und dem Betreiber, der Regionalbahn Westfalen geregelt.

Darüber hinaus hat sich die Verwaltung mit der Frage der Stadtbahnfähigkeit des bestehenden regionalen Schienennetzes auf der Grundlage eines Antrages der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL aus dem Jahr 1996 ausführlich befasst. Mit der Vorlage 132/96 an den Haupt- und Finanzausschuss wurde auf der Grundlage dieses Antrages die Verwaltung beauftragt, die Vergabe eines Gutachtens „Von der Regionalbahn zur Stadtbahn“ vorzubereiten. Ziel des

Gutachtens war es, Potentiale und Netzstrukturen zu ermitteln, die geeignet sind, die regional schienenengebundene Verkehrsbedienung in der Stadtentwicklung Münster fortzuführen und städtebaulich verträglich zu integrieren (Vorlage 132/96, Beschlusspunkt 2).

Mit der Vorlage 891/96 wurde das Büro „BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH“ beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahninstitut der Universität Stuttgart (Prof. Heimerl) ein Gutachten zur oben dargestellten Fragestellung zu erstellen.

Die Gutachter kamen in ihren Untersuchungen dabei zu einem Ergebnis, dass sich in zwei Kernaussagen zusammenfassen lässt:

- Die Stadt Münster liegt von dem modellmäßig ermittelten Fahrgastpotenzial – auch unter Berücksichtigung bereits optimierter Regionalbahnangebote – nur im unteren Bereich des notwendigen Mengengerüsts für ein Stadtbahnsystem. Bei der Ermittlung der potentiellen Verkehrsnachfrage wurde die für die Stadt Münster im Raumfunktionalen Konzept Münster 2010 vorgesehene Strukturentwicklung und für das Münsterland die regionale Einwohner-Prognose des Gebietsentwicklungsplanes (GEP, 1996) zugrunde gelegt.
- Das ermittelte Fahrgastangebot lässt sich dabei jedoch nur erreichen, wenn
 - o Die Stadtbahn bis in die Region geführt und auch dort zur direkten Erschließung des Fahrgastpotenzials vereinzelt aus dem bestehenden Gleiskörper in den Straßenraum zur unmittelbaren Anfahrt der Kernbereiche der Mittelzentren ausgeschleift wird. Denn zur Absicherung des notwendigen Fahrgastaufkommens wird zwingend auch der Regionalkunde benötigt und
 - o Die Stadtbahn bis in und durch das unmittelbare Stadtzentrum, die Altstadt Münsters, geführt wird.

Nur unter diesen Prämissen schlägt der Gutachter in seinem Konzeptvorschlag 2010 ein integriertes Regional-Stadtbahn-System mit einem darauf abgestimmten Busangebot für vier der untersuchten Korridore vor.

Dieses sind die Streckenäste:

- Münster Hbf. – Gievenbeck sowie Münster Hbf. – Wolbeck – Neubeckum (WLE) und
- Münster Hbf. – Kinderhaus – Burgsteinfurt sowie Münster Hbf – Hilstrup – Hamm,

die jeweils verknüpft und damit als Durchmesserlinien zu planen sind.

Im Umkehrschluss lässt sich aus diesem Untersuchungsergebnis ableiten, dass für die im Ratsantrag vorgeschlagene Strecke nach Coesfeld kein ausreichendes Fahrgastpotenzial für eine Stadtbahnbedienung ermittelt werden konnte.

Auf der Basis des Gutachterergebnisses hat der Rat mit der Vorlage 746/2001 u.a. beschlossen:

- Zur kurz- und mittelfristigen und damit zeitnahen Stärkung und Weiterentwicklung des regionalen und kommunalen ÖPNV/SPNV haben die auf der Basis des ÖPNV-Ausbauplanes NRW, des 100-Bahnhöfe-Programmes sowie des regionalen SPNV-Nahverkehrsplanes Münsterland und des kommunalen Nahverkehrsplanes der Stadt Münster formulierten Maßnahmen und Arbeitsaufträge Handlungs- und Planungspriorität.
- Die weiteren notwendigen Untersuchungsschritte zur Prüfung und Vorbereitung einer Entscheidung über die Einführung eines Regional-Stadtbahn-Systems in Münster/im Münsterland werden zurückgestellt. Hier gilt es.....

Diese Vorgehensweise hat sich seit dem Beschluss im Jahr 2001 als sehr erfolgreich erwiesen. So sind heute große Erfolge im SPNV im Münsterland zu verzeichnen. Über eine Ausweitung der jähr-

lichen Zugkilometerleistung auf inzwischen 8,8 Mio. Zugkilometer/Jahr und damit verbunden verbesserten an den Kundenwünschen angepassten Betriebszeiten konnte die Fahrgastzahl inzwischen auf ca. 71.000 Fahrgäste/Tag im Bereich des Zweckverbandes Münsterland gesteigert werden. Das sind etwa 50 % mehr Fahrgäste als noch 1996.

Dies ist umso positiver zu bewerten, als bislang die auch in der Vorlage angesprochenen infrastrukturellen Maßnahmen nur sehr begrenzt umgesetzt werden konnten. So sind zum Beispiel die im SPNV-Bedarfsplan des Landes NRW beschlossenen Maßnahmen für die auf Münster gerichteten Kursbuchstrecken Kbs 406 Münster – Warendorf - (Bielefeld), Kbs 407 Münster – Seinfurt und Kbs 408 Münster - Coesfeld noch nicht umgesetzt. Hier ist nach einer Verbesserung der Infrastruktur die Einführung eines 30'-Taktes vorgesehen. Allein für diese Maßnahmen sind finanzielle Aufwendungen in Höhe von ca. 76 Mio. Euro erforderlich. Im 2. Nahverkehrsplan SPNV des Zweckverbandes Münsterland, der derzeit als Entwurf vorliegt, sind diese Maßnahmen wiederum verankert worden.

Die Stadt Münster plant neben anderen Maßnahmen im SPNV insbesondere die Reaktivierung der Haltepunkte Roxel und Mecklenbeck, die beide an der im Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL an den Rat angesprochenen Kursbuchstrecke 408 (RB63 Münster – Coesfeld) liegen:

1. Haltepunkt Münster-Roxel

Vorgesehen ist die Anlage des Haltepunktes Münster-Roxel an der eingleisigen Strecke mit einem Bahnsteig östlich der Pienersallee. Konzeptioneller Hintergrund ist zum einen die Schaffung einer schnellen Verbindung für die Roxelaner in Richtung Innenstadt und zum anderen die Schaffung einer zielorientierten Umsteigemöglichkeit von der Regionalbahn auf die Stadtbusse für Pendler aus dem westlichen Umland mit Zielen im Westen des Stadtgebietes, z.B. Unikliniken.

Geplant ist der Haltepunkt als Mobil-Station mit der Möglichkeit eines direkten Bus-Schiene-Umstiegs sowie mit Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen. Seit 2005 befindet sich für die Flächenausweisung und die Baurechtssetzung ein Bebauungsplan in der Aufstellung. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde im Frühjahr 2005 durchgeführt. Zielsetzung ist, den Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan bis zum Juni 2006 herbeizuführen. Der Bau des Haltepunktes Roxel muss noch für das ÖPNV-Landesprogramm Nordrhein-Westfalen angemeldet werden.

2. Haltepunkt Münster-Mecklenbeck

Die Stadt Münster stellt derzeit einen Bebauungsplan zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges an der Heroldstraße auf. Bestandteil des Bebauungsplanes ist auch die Ausweisung eines neuen Haltepunktes Münster-Mecklenbeck an der Eisenbahnstrecke Münster-Coesfeld.

Das Betriebskonzept der DB sieht für die eingleisige Bahnstrecke im Haltepunkt Münster-Mecklenbeck einen Kreuzungspunkt vor, so dass der Bau eines Inselbahnsteiges erforderlich wird. Zur Nutzung von Synergieeffekten soll der Zugang zum Inselbahnsteig von der Straßenunterführung der verlegten Heroldstraße aus erfolgen. Aufgrund der Lage des geplanten Haltepunktes, ca. 120 m südlich der Einmündung Weseler Straße/Meyerbeerstraße, ist eine gute Anbindung an das Zentrum Mecklenbeck und die neuen Wohngebiete gegeben. Eine Verknüpfung mit den Buslinien auf der Weseler Straße soll über die Haltestelle Meyerbeerstraße erfolgen.

Im laufenden Bebauungsplanverfahren hat die Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange stattgefunden. Eine Offenlegung des Bebauungsplanes kann in Abhängigkeit von den noch durchzuführenden Untersuchungen frühestens im Jahr 2006 erfolgen.

Für den Bau des Haltepunktes ist eine Aufnahme in das ÖPNV-Landesprogramm Nordrhein-Westfalen noch zu beantragen.

Eine Verlegung der geplanten Haltepunkte Mecklenbeck und Albachten an einen anderen Streckenabschnitt ist zumindest für den Haltepunkt Mecklenbeck nicht ohne weiteres möglich. Die Lage von Haltepunkten an einer eingleisigen Strecke ist nicht beliebig, sondern hängt von dem zugrunde zu legenden Betriebsprogramm ab. Im konkreten Fall ist im Haltepunkt Mecklenbeck eine Zugkreuzung erforderlich, für die die entsprechenden Gleise vorhanden sein müssen. Dies ist in der aktuellen Planung berücksichtigt. Darüber hinaus ist nach Auskunft des Zweckverband SPNV Münsterland ein zusätzlicher Halt im Bereich Geist und auch eine Verlängerung der Strecke bis in die Speicherstadt, wie in dem Leitantrag gefordert, mit dem derzeitigen Betriebskonzept der RB63 nicht möglich.

Damit sind wesentliche Eckpunkte in der seit geraumer Zeit kontinuierlich fortgeführten Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes in Münster/im Münsterland gesetzt. Aufbauend auf dem gültigen Ratsbeschluss aus 2001, dem beschlossenen 2. Nahverkehrsplan der Stadt Münster und dem im Entwurf vorliegenden 2. Nahverkehrsplan SPNV Münsterland sollte diese bislang sehr erfolgreiche Vorgehensweise weiter verfolgt werden.

I.V.

Gez. Schultheiß
Stadtdirektor

Anlage: Ratsantrag (A-R/0028/2005) der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL vom
13.06.2005