

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0600/2007

Auskunft erteilt:

Herr König

Ruf:

492 61 51

E-Mail:

KoenigD@stadt-muenster.de

Datum:

07.08.2007

Betrifft

Schienenhaltepunkt Danziger Freiheit

Beratungsfolge

11.09.2007 Bezirksvertretung Münster-Mitte

Bericht

13.09.2007 Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft Bericht

Bericht:

Im Rahmen der Beratungen zum 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster wurde von der Bezirksvertretung Münster-Mitte in der Sitzung am 21.06.2005 angeregt, den Bau eines Haltepunktes an der Kursbuchstrecke 406 Münster-Warendorf im Bereich der Danziger Freiheit weiter zu verfolgen. Diese Anregung wurde vom Rat der Stadt Münster aufgenommen und so in der Sitzung mit dem 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster am 21.09.2006 beschlossen. In dem hier vorgelegten Bericht wurde die grundsätzliche Lagegunst dieses Haltepunktes geprüft, um die Dringlichkeit dieser Maßnahme beurteilen zu können.

Konzeptioneller Grundgedanke

Drei konzeptionelle Grundgedanken sind bei der Einrichtung von Schienenhaltepunkten im Stadtgebiet von Bedeutung. Zum einen soll den Einpendler aus dem Umland die Möglichkeit geboten werden, durch Umstieg vom regionalen SPNV in den innerstädtischen ÖPNV Ziele im Stadtgebiet zu erreichen, ohne den „Umweg“ über den Hauptbahnhof nehmen zu müssen. Damit soll insbesondere den (Berufs-)Pendlern der Einstieg in eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl erleichtert werden. Darüber hinaus bieten solche Haltepunkte die Möglichkeit eines „kurzen“ Regionalbahnanschlusses in den Ortsteilen und eine schnelle Innenstadtverbindung für Binnenpendler.

Um einen möglichst großen Nutzen aus einer solchen, in der Regel kostenintensiven Infrastrukturmaßnahme zu erzielen, ist es von Bedeutung, dass im bedienten Korridor möglichst Nachfragestrukturen vorhanden bzw. geplant sind, die eine angemessene Fahrgastnachfrage erwarten lassen. Dies sind arbeitsplatzintensive Ansiedlungen wie zum Beispiel das Gewerbegebiet Zentrum Nord und die Arbeitsstätten z.B. an der Weseler Straße oder aber auch der universitäre Bereich im Westen der Stadt Münster.

Vor diesem Hintergrund verfolgt die Stadt Münster seit Jahren das Standortkonzept „Umsteigeanlagen“ in Münster. Grundsätzliche konzeptionelle Überlegungen hierzu wurden im Verkehrsbe-

richt 1993 beschlossen. In der Planung weit fortgeschritten sind derzeit die Haltepunkte Mecklenbeck mit dem Zielkorridor „Weseler Straße“ und Roxel mit dem Zielkorridor „Gievenbeck“.

Danziger Freiheit

Bei der Fortschreibung des 2. NVP SPNV Münsterland wurde die Frage des Bedarfes eines Haltepunktes an der Kursbuchstrecke Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück (Kbs 406) im Bereich der Danziger Freiheit gestellt. Zielsetzung dieses Haltepunktes ist, den Fahrgästen aus Richtung Bielefeld, Rheda-Wiedenbrück, Warendorf und Telgte eine direkte Erschließung des Bereiches zwischen Danziger Freiheit und Münster-Hauptbahnhof zu ermöglichen. Der Haltepunkt soll zu einer Attraktivitätssteigerung der Bahnstrecke führen, da durch den Übergang auf den Stadtbusverkehr die Erreichbarkeit der Innenstadt und der nördlichen Stadtteile für den Berufs-, Versorgungs- und Ausbildungsverkehr verbessert wird. Entsprechend soll der Haltepunkt dazu beitragen, den Modal-Split zu Gunsten des ÖPNV/SPNV in diesem Korridor zu verändern.

Es liegen zahlreiche Untersuchungen zu diesem Thema vor wie der Bericht des Regionalarbeitskreises zur Bundesbahnstrecke 207 (heute: 406) Münster-Warendorf-Rheda-Wiedenbrück aus dem Jahr 1990, Verbesserung des Verknüpfungspunktes Danziger Freiheit aus dem Regionalisierungsgutachten von 1995 und Stadtbahngutachten von 1999. Dabei lagen die bisher prognostizierten Fahrgastzahlen (Ein-/Aussteiger) jeweils zwischen 80 und 350 Fahrgästen pro Tag.

Heutige Rahmenbedingungen

räumlich

Der innerstädtische Verknüpfungsbereich „Danziger Freiheit“ liegt östlich der Münsteraner Innenstadt im Stadtteil Mauritz und gehört damit zum Stadtbezirk Mitte. Hier treffen die Hauptverkehrsstraßenzüge Warendorfer Straße (L 843), Schiffahrter Damm (L 587) und Ostmarkstraße an signalgeregelten Knotenpunkten zusammen. Mit in die Signalregelung einbezogen sind die Bahnübergänge Warendorfer Straße und Schiffahrter Damm der Kursbuchstrecke 406 Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld.

ÖPNV/SPNV-Angebot 2007

Der Korridor Warendorfer Straße wird von den Stadtbuslinien 2 und 10 jeweils im 20'-Takt sowie von den Regionalbuslinien R11 und R13 jeweils im 60'-Takt bedient. Die Linien 2 und 10 verbinden Handorf über die Warendorfer Straße und die Danziger Freiheit mit dem Hauptbahnhof. Die beiden Buslinien ergänzen sich im Korridor Handorf zu einem 10'-Takt. Ebenfalls über die Danziger Freiheit läuft die Stadtbuslinie 7, die den Ortsteil Gelmer im 20'-Takt über den Schiffahrter Damm mit der Innenstadt verbindet. Die Regionalbuslinien R11/R13 verbinden den Münsteraner Hauptbahnhof mit dem östlichen Münsterland, u. a. mit Telgte und Warendorf im 30-Minuten-Takt.

Auf der Strecke betreibt die NordWestBahn die RB67 Münster – Warendorf – Bielefeld mit Talent-Diesellokomotiven, zum Teil in Doppeltraktion. Seit dem Fahrplanwechsel am 10.12.2006 wird die gesamte Strecke an Werktagen ganztägig im 60'-Takt betrieben.

Fahrgastnachfrage im Korridor Handorf/Warendorf (2006)

Insgesamt nutzten im Jahr 2006 in diesem Korridor zwischen Münster und Warendorf ca. 7.700 Fahrgäste/Werktag den SPNV/ÖPNV. Bei einer Gesamtnachfrage auf der Schiene (Kursbuchstrecke 406 Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück) von 3.600 Fahrgästen/Werktag entfallen auf den für die Beurteilung eines möglichen Haltepunktes Danziger Freiheit maßgeben-

den Teilabschnitt der Kursbuchstrecke zwischen Münster und Telgte ca. 2.200 Fahrgäste (Quelle: 2. Nahverkehrsplan SPNV 2006).

5.500 Fahrgäste nutzen das innerstädtische und regionale ÖPNV-Angebot im Korridor Warendorfer Straße. Von Bedeutung für einen möglichen Haltepunkt Danziger Freiheit sind dabei die 1.800 Fahrgäste der Regionalbuslinien R11/R13 in und aus Richtung Telgte/Warendorf. Die übrigen ca. 3.700 Fahrgäste nutzen die innerstädtisch mit den Linien 2 und 10 in/aus Richtung Handorf.

Zukünftige Rahmenbedingungen

Siedlungsstrukturen

Mittel- bis langfristig (2015) werden die Siedlungsstrukturen in Mauritz-Mitte stagnieren bzw. leicht rückläufig sein. So gab es 1998 noch ca. 10.200 Einwohner, von denen 4.380 erwerbstätig und 1445 Schüler und Studenten waren. Im Prognosezeitraum 2015 werden laut Strukturdatenprognose der Stadt Münster nur noch etwa 8.600 Einwohner in Mauritz-Mitte. Davon werden ca. 3.500 erwerbstätig sein und 1.400 zur Schule bzw. studieren gehen.

2. NVP SPNV – Zielkonzept der Kbs 406

Gemäß 2. Nahverkehrsplan SPNV soll auf der Teilstrecke Münster – Beelen mittelfristig zur Steigerung des SPNV-Anteils an den Pendlerströmen ein Halbstundentakt eingerichtet werden. Ein entsprechend erforderlicher Ausbau der Infrastruktur zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf maximal 80 bzw. 100 Km/h durch Auflösung, Zusammenlegung und technische Sicherung von Bahnübergängen – auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – ist im ÖPNV-Bedarfsplan enthalten.

Für den Korridor relevante Bundesverkehrswegeplanung

- vierstreifig ausgebaute Warendorfer Straße als Verbindung zwischen den Bundesautobahnen A1/A43 und der A2
- Verlängerung B 481n bis Schiffahrter Damm

Fahrgastentwicklung im Korridor Münster – Warendorf

ohne zusätzlichen Haltepunkt Danziger Freiheit

Auf der Basis einer mit dem Verkehrsmodell der Stadt Münster durchgeführten Prognoseberechnung für das Zieljahr 2015 kann unter Berücksichtigung der o.g. zukünftigen Rahmenbedingungen, ein deutlicher Anstieg der Verkehrsnachfrage im Korridor Warendorfer Straße erwartet werden. Die deutlich verbesserte Infrastruktur für den Kfz-Verkehr führt dazu, dass im Bereich der „Danziger Freiheit“ starke Zuwächse von 24.000 Kfz/Tag auf 30.000 Kfz/Tag zu verzeichnen sein werden.

Demgegenüber ist für den SPNV und den ÖPNV zusammen nur ein geringer Fahrgastzuwachs von ca. 150 Fahrgäste/Tag zu erwarten. Feststellbar ist allerdings eine Umverteilung der Fahrgäste vom Bus auf die Schiene. Während eine Steigerung der Nachfrage auf der Schiene um 650 Fahrgäste/Tag von 2.200 auf 2.850 Fahrgäste/Tag erwartet werden kann, wird beim Busverkehr ein Rückgang von 500 Fahrgästen/Tag auf 5.000 Fahrgäste/Tag zu verzeichnen sein.

Der Zuwachs im SPNV ist schon heute im Trend erkennbar. So haben die Einführung des Stundentaktes zwischen Münster und Warendorf und die neuen Fahrzeuge schon zu Fahrgastgewinnen geführt. Neueste Zahlen der Zweckverbände weisen für die Kbs 406 in der Summe 3.600 Fahrgäste/Werktag aus. Im Korridor Münster – Telgte sind es inzwischen schon 2.400 Fahrgäste/Werktag. Das sind schon 200 Fahrgäste mehr als noch im 2. NVP SPNV Münsterland dokumentiert.

mit zusätzlichem Haltepunkt Danziger Freiheit

Mit Hilfe des Verkehrsmodells wurde das Potenzial und die Lagegunst eines Haltepunktes Danziger Freiheit abgeschätzt. Es zeigt sich allerdings, dass durch die Einrichtung eines neuen Haltepunktes im Bereich der Danziger Freiheit keine zusätzlichen Fahrgastpotenziale für die Kursbuchstrecke 406 zu akquirieren sind.

Feststellbar ist allerdings eine starke Wechselwirkung zwischen dem Schienenangebot und dem Angebot des ÖPNV auf der Straße. Die durch den zusätzlichen Halt verursachte Verlängerung der Fahrtzeit auf der Schienen, bei gleichzeitig zu erwartenden verbesserten Fahrzeiten im ÖPNV aufgrund der leistungsfähigen Infrastruktur, führen in der Tendenz zu einem leichten Fahrgastrückgang im Schienenverkehr. So ist im Vergleich zum Prognosefall ohne Haltepunkt ein Rückgang von 300 Fahrgästen/Tag auf 2.350 Fahrgäste/Tag zwischen Münster und Telgte zu erwarten.

Für den unterstellten Haltepunkt Danziger Freiheit sind täglich etwa 300 Ein-/Aussteiger zu erwarten. Damit würde in etwa die Größenordnung der bestehenden Haltepunkte Albachten und Sprakel erreicht.

Baulicher Aufwand/Fahrplantechnische Bedingungen

Neben der erzielbaren Nachfrage ist in jedem Fall aber auch die Realisierbarkeit des geplanten Betriebskonzeptes, mit einem 30'-Takt in den Hauptverkehrszeiten sowie die bauliche Machbarkeit zu bewerten.

Grundsätzlich ist das vorgesehene Betriebskonzept auf dem Teilabschnitt zwischen Beelen und Münster mit einem zusätzlichen Haltepunkt Danziger Freiheit realisierbar. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass sich die Fahrzeit zwischen Beelen und Münster mit einem zusätzlichen Halt an der Danziger Freiheit um ca. 3 Minuten verlängern würde. Aufgrund der ohnehin schon – ohne einen zusätzlichen Halt an der Danziger Freiheit – sehr kurzen Wendezeit im Hauptbahnhof Münster, würde dieser zusätzliche Halt dazu führen, dass die erforderliche Wendezeit im Hauptbahnhof Münster nicht mehr gegeben ist. Diese Wendezeit dient u.a. dazu, den Zug wieder für die Rückfahrt bereitzustellen (Wechsel des Zugführers von der einen auf die andere Seite) und auch mögliche Verspätungen zu puffern. Ist die Wendezeit nicht ausreichend, werden Verspätungen in die Rückfahrt mit übernommen. Um das zu vermeiden, müsste entweder die Streckengeschwindigkeit weiter erhöht oder aber, eine zusätzliche Zuggarnitur eingesetzt werden. Beides ist in jedem Fall mit erheblichen finanziellen Mehraufwendungen verbunden.

Darüber hinaus ist die bauliche Machbarkeit des Haltepunktes Danziger Freiheit innerhalb des bestehenden Straßenraumes als technisch schwierig und sehr kostenintensiv einzuschätzen. Gründe hierfür sind, dass keine ausreichenden Flächen für die Anlage eines Bahnsteiges vorhanden sind. Die erforderlichen 180 m (120 m Bahnsteiglänge sowie 2 x 30 m Durchrutschwege) lassen sich im vorhandenen Straßenraum zwischen der Wareндorfer Straße und dem Schifffahrter Damm auf Straßenniveau baulich nicht realisieren. Alternativ kann dann nur in die aus fußläufiger Erreichbarkeit deutlich ungünstigere Seitenlage, parallel zur Wareндorfer Straße ausgewichen werden.

Fazit

An dem potentiellen Schienenhaltepunkt Danziger Freiheit sind unter günstigen Bedingungen (z.B. optimale fußläufige Erreichbarkeit, optimierte Verknüpfung zum innerstädtischen ÖPNV, etc.) 300 Ein-/Aussteiger pro Tag zu erwarten. Damit würde in etwa die Größenordnung der bestehenden Haltepunkte in Sprakel, Amelsbüren und Albachten erreicht.

Im Ergebnis ist der ermittelte verkehrliche Nutzen des Schienenhaltepunktes Danziger Freiheit in Abwägung zu den zu erwartenden Kosten sowie der schwierigen technischen und städtebaulichen Realisierbarkeit verhältnismäßig gering anzusehen.

Handlungsbedarf für die Aufnahme der Planungen für einen Haltepunkt Danziger Freiheit besteht derzeit nicht. Die Verwaltung empfiehlt daher, die Planungen vorerst nicht weiter zu verfolgen. Bei der Neuaufstellung des VEP Münster mit dem Zieljahr 2025 und dem perspektivischen Ausblick in das Jahr 2050 ist allerdings das Schienennetz in Münster mit seinen bestehenden und möglichen neuen Bahnhöfen und Haltepunkten als Gesamtsystem erneut zu überprüfen.

i.V.

gez.
Schultheiß
Stadtdirektor