

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:	V/0002/2016
Auskunft erteilt:	Frau Schepers
Ruf:	492 61 55
E-Mail:	Schepers@stadt-muenster.de
Datum:	14.01.2016

Betrifft

- Von der Regionalbahn zur Stadtbahn,
Antrag der CDU-Fraktion im Rat Nr. A-R/0052/2014 vom 02.12.2014, Antrag der CDU Fraktion
in der BV Nord Nr. A-N-0001/2015 vom 11.12.2014 sowie Antrag der CDU-Fraktion in der BV
Ost Nr. A-O-0008/2015 vom 15.01.2015

- Bahnhaltepunkte wieder öffnen und neue schaffen: ÖPNV stärken – ökologische Mobilität
ausbauen!,
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL an den Rat Nr. A-R/0025/2015 vom 28.04.2015

- Bahnübergang, Park and Ride Anlage und einen Fahrradabstellplatz an der Warendorfer
Str./Mondstr.,
Antrag der SPD-Fraktion in der BV Ost Nr. A-O-0009/2015 vom 12.03.2015

Beratungsfolge

16.02.2016	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
23.02.2016	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
03.03.2016	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
03.03.2016	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Untersuchungen und Planungen der Haltepunkte Berg Fidel/Preußenstadion (KBS 411 Münster – Lünen – Dortmund), Danziger Freiheit (KBS 406 Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück) und Kinderhaus (KBS 407 Münster – Enschede) werden mittel- bis langfristig fortgeführt.
2. Die Haltepunkte Geist (KBS 408 Münster – Coesfeld) und Coerde/Speicherstadt (KBS 395 Münster-Rheine-Emden) werden nicht weiter verfolgt.
3. Die Anträge A-R/00052/2014 der CDU-Fraktion im Rat vom 02.12.2014 „Von der Regionalbahn zur Stadtbahn“, A-N-0001/2015 der CDU Fraktion in der BV Nord vom 11.12.2014 „Von der Regionalbahn zur Stadtbahn“, A-O-0008/2015 der CDU-Fraktion in der BV Ost vom 15.01.2015 „Von der Regionalbahn zur Stadtbahn vom 12.03.2015 sowie der Antrag A-R/0025/2015 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL an den Rat vom 28.04.2015 „Bahnhaltepunkte wieder öffnen und neue schaffen: ÖPNV stärken – ökologische Mobilität ausbauen!“ bleiben Auftrag der Verwaltung.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es entstehen keine Kosten und keine Folgekosten.

Begründung:

Mit dem Antrag A-R/0052/2014 der CDU-Fraktion im Rat vom 02.12.2014 (verwiesen an den ASSVW am 10.12.2014) „Von der Regionalbahn zur Stadtbahn“ wurde die Verwaltung gebeten, die Reaktivierung der Bahnhaltepunkte Berg-Fidel/Preußenstadion, Danziger Freiheit, Handorf, Coerde/Speicherstadt sowie Kinderhaus zu prüfen und dem ASSVW einen entsprechenden Bericht vorzulegen.

Zu diesem Thema liegen weitere Prüfanträge vor. Mit dem Antrag A-N-0001/2015 der CDU Fraktion vom 11.12.2014 „Von der Regionalbahn zur Stadtbahn“ hat die BV Nord einen gleichlautenden Antrag für die Reaktivierung des Haltepunktes Kinderhaus gestellt. Die BV Ost hat mit dem Antrag A-O-0008/2015 der CDU-Fraktion vom 15.01.2015 „Von der Regionalbahn zur Stadtbahn“ die Prüfung des Haltepunktes Handorf sowie mit dem Antrag A-O-0009/2015 der SPD-Fraktion vom 12.03.2015 „Bahnübergang, Park and Ride Anlage und einen Fahrradabstellplatz an der Wareндorfer Str./Mondstr.“ die Prüfung eines zusätzlichen Haltepunktes an der Mondstraße beantragt. Mit dem Antrag A-R/0025/2015 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL an den Rat vom 28.04.2015 (geändert und verwiesen an den ASSVW am 09.09.2015) „Bahnhöfe wieder öffnen und neue schaffen: ÖPNV stärken – ökologische Mobilität ausbauen!“ wird die Verwaltung ebenfalls beauftragt, die Inbetriebnahme bzw. Reaktivierung weiterer Bahnhaltepunkte in Handorf, Berg Fidel, Mauritz, Speicherstadt, Kinderhaus und zusätzlich in Geist zu realisieren.

Ausgangslage:

Für die Einrichtung von Haltepunkten ist nicht allein die Stadt Münster zuständig. Neue Haltepunkte sind mit dem zuständigen Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM) und der DB AG abzustimmen. Dabei sind neben den lokalen Planungen in Münster die Einbindung in die Schienennetze und die Betriebskonzepte auf den einzelnen Linien zu berücksichtigen. Da heute schon auf vielen Zulaufstrecken nach Münster die Züge überlastet sind, bemüht sich der Zweckverband SPNV Münsterland bereits seit Jahren erfolgreich um Verbesserungen im SPNV mit Taktverdichtungen auf den eingleisigen Nebenstrecken, z. B. von Münster nach Rheda-Wiedenbrück (siehe auch Anlage 2, 3 und 7) oder nach Coesfeld (siehe auch Anlage 6), sowie um die Einrichtung von zusätzlichen Haltepunkten, z. B. in Roxel und Mecklenbeck (siehe unten). Gleichzeitig verfolgt der ZVM damit das Ziel einer weiteren Steigerung der Reisendenzahlen im SPNV. Der Zweckverband hat eine erste Einschätzung zur grundsätzlichen betrieblichen Machbarkeit einer Bedienung der jeweiligen Haltepunkte abgegeben.

Die Verkehrsentwicklung in der Stadt Münster ist zum einen durch die dynamische Bevölkerungsentwicklung und den demographischen Wandel, zum anderen durch die Entwicklung der starken Pendlerverflechtungen mit dem Umland geprägt. Auch dies erfordert mittelfristig weitere Angebotsverbesserungen im SPNV.

Die aktuelle „Kleinräumige Bevölkerungsprognose“ der Stadt Münster (KBP 2013 – 2020“), die die Bevölkerungsentwicklung sowohl für die einzelnen Altersgruppen als auch für die verschiedenen Stadtteile prognostiziert, geht davon aus, dass Münster in 2020 die Schwelle von 310.000 Einwohnerinnen und Einwohner überschreitet. Trotz der zu erwartenden positiven Entwicklung der Gesamtbevölkerung Münsters werden kleinräumig ganz unterschiedliche Entwicklungen deutlich, die gekennzeichnet sind durch ein Nebeneinander von Stadtteilen mit rückläufiger Bevölkerungsentwicklung, stabilen und wachsenden Stadtteilen. Auch in den Altersgruppen gibt es deutlich unterschiedliche Entwicklungen. Bei der Prüfung weiterer Haltepunkte in Münster wird diese aktuelle Bevölkerungsprognose auf Stadtteilebene für das jeweilige Einzugsgebiet zugrunde gelegt.

Der motorisierte Individualverkehr im Stadtgebiet Münster ist nach den aktuellsten Untersuchungen

(Haushaltsbefragung 2013 zur Verkehrsmittelwahl und zum Verkehrsverhalten der Münsteraner Bevölkerung) in den letzten Jahren konstant geblieben. Der Einwohnerverkehr macht in Münster allerdings nur gut die Hälfte des Gesamtverkehrs aus. Ein nahezu ebenso großer Anteil wird durch die Pendlerfahrten von und nach Münster verursacht. Dabei ist ein deutlicher Unterschied zwischen der Verkehrsmittelwahl der Einwohner Münsters und den Einpendlern zu erkennen. Während Erste sich mit 71,0 % überwiegend umweltfreundlicher Verkehrsmittel (zu Fuß, Rad, ÖPNV/SPNV) bedienen und eine durchschnittliche Kfz-Nutzung von nur 29,0 % zu verzeichnen ist, bevorzugt der größte Teil der Einpendler mit 80,9 % das Auto, um nach Münster zu gelangen. Der SPNV/ÖPNV nimmt mit 19,1 % hingegen bei den Einpendlern nur einen verhältnismäßig geringen Anteil ein.

Mit der Einrichtung von zusätzlichen Schienenhaltepunkten im Stadtgebiet soll der ÖPNV insgesamt gestärkt und eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr für Münster und die Region geschaffen werden. Entsprechend sollen die Haltepunkte dazu beitragen, den Modal-Split zu Gunsten des ÖPNV/SPNV zu verändern.

Zur Entscheidungsfindung, welche Schienenstrecken und Standorte für mögliche neue oder zu reaktivierende Haltepunkte geeignet sind, wurden bereits in der Vergangenheit zahlreiche Untersuchungen sowohl von der Stadt Münster als auch vom Zweckverband SPNV Münsterland durchgeführt.

So wurde in einer von der Verwaltung in Auftrag gegebenen Grundlagenstudie („Stadtbahngutachten“) schon 1999 die Frage nach dem Potenzial einer Stadtbahn für Münster und das angrenzende Münsterland detailliert untersucht und festgestellt, dass sogar unter optimalen Bedingungen (z. B. Hineinführen der Stadtbahn bis in die Altstadt sowie in die Kernstadtbereiche der Region) das erforderliche Fahrgastaufkommen von mindestens 300 – 350 Fahrgästen/Tag an weiteren Stationen im Stadtgebiet nur sehr schwer zu erschließen ist.

Die Haltepunkte Mecklenbeck und Roxel stellten sich in den vorhandenen Untersuchungen als die geeignetsten Stationen heraus, so dass sie weiterverfolgt wurden. Im Dezember 2014 wurde die neue Station Münster-Roxel eingeweiht. Für die ursprünglich zur zeitgleichen Betriebsaufnahme vorgesehene Station Münster-Mecklenbeck haben sich Verzögerungen aufgrund infrastruktureller Zusammenhänge auf der Hauptstrecke ergeben, so dass Münster-Mecklenbeck voraussichtlich erst im Dezember 2018 in Betrieb gehen kann.

Für den Korridor Münster – Sendenhorst (1. Ausbaustufe) mit den Stationen Halle Münsterland, Lodenheide, Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck laufen aktuell die Planungen für eine Reaktivierung des SPNV auf der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE). Diese erfolgen in enger Kooperation mit dem Kreis Warendorf sowie unter Federführung des ZVM.

Die genannten Stationen in Mecklenbeck, Roxel und auf der WLE-Strecke hat der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) als zuständiger Aufgabenträger für den SPNV in Münster auch in seinem gültigen Nahverkehrsplan festgelegt. Weitere Stationen sind für Münster derzeit im NVP nicht vorgesehen. Die Stadt hat in Abstimmung mit dem ZVM die Stationen Berg Fidel/Preußenstadion, Geist, Coerde Speicherstadt, Kinderhaus, Handorf, Mondstraße und Danziger Freiheit neben weiteren ÖPNV-Maßnahmen (Modernisierung der Stationen Albachten, Amelsbüren, Sprakel, Busspuren Wolbecker Straße, ÖPNV Beschleunigungsprogramm, Bau Fernbusbahnhof) für den ÖPNV-Bedarfsplan 2017 des Landes Nordrhein-Westfalen gemeldet. Die den SPNV betreffende analoge Bedarfsanmeldung 2017 des NWL erfolgte mit Beschlussfassung der Verbandsversammlung am 16.12.2015.

Bei der DB AG gibt es aktuell Überlegungen, im Rahmen einer „Stationsoffensive“ bundesweit ca. 350 neue Haltepunkte einzurichten. Für Bayern ist eine entsprechende Vereinbarung bereits in 2015 unterzeichnet worden. Dort sollen ca. 20 neue Haltepunkte entstehen. Wichtigste Voraussetzung bei der Wahl der neuen Standorte ist deren Wirtschaftlichkeit. Der prognostizierte Mehrerlös durch Fahrgäste muss die Investitionskosten übersteigen. Zusätzlich müssen die Halte in den Fahrplan und die Netzinfrastruktur integrierbar sein. Typische Standorte sind vor allem Wohngebiete, aber auch Hochschulen, Gewerbegebiete, Einkaufszentren, Schwimmbäder und Krankenhäuser. Voraussetzung ist zudem eine finanzielle Beteiligung des Landes. Zu diesem Thema haben erste Gespräche zwischen dem Land NRW, der DB und den drei SPNV Aufgabenträgern (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-

Lippe (NWL), Zweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)) bereits stattgefunden.

Untersuchte Haltepunkte:

Zur Reaktivierung bzw. Neueinrichtung weiterer Schienenhaltepunkte in Münster wurden die folgenden sieben Standorte untersucht:

- | | |
|---|-------------|
| 1. Berg-Fidel / Preußenstadion / Hammer Straße | (Anlage 1) |
| 2. Danziger Freiheit / Schiffahrter Damm / Warendorfer Straße | (Anlage 2) |
| 3. Handorf / Warendorfer Straße / Handorfer Straße | (Anlage 3) |
| 4. Coerde / Speicherstadt / Holtmannsweg | (Anlage 4) |
| 5. Kinderhaus / B 219 | (Anlage 5) |
| 6. Geist / Sternbusch und | (Anlage 6) |
| 7. Mondstraße | (Anlage 7). |

Für jeden untersuchten Haltepunkt wurde ein „Steckbrief“ erstellt. Eine erste Potenzialabschätzung wurde auf Basis der angrenzenden Strukturen (Einwohner, Beschäftigte) sowie der ÖPNV-/SPNV-Anbindung (Angebot, Nachfrage und Zielkonzepte auf der Grundlage des 3. NVP, V/0626/2015) in einem Einzugsgebiet von ca. 1.500 m zum geplanten Haltepunkt durchgeführt. Vorhandene Barrieren wie zum Beispiel Schienenstrecken, Umgehungsstraße oder Dortmund-Ems-Kanal wurden berücksichtigt. Ebenfalls wurden die vorliegenden Gutachten in die Untersuchung mit einbezogen. Da die für das Jahr 2010 prognostizierten Verkehrsentwicklungen im Stadtgebiet von Münster weitestgehend eingetreten sind, wurde die Fahrgastnachfrage des „Stadtbahngutachtens“ als ein erster Anhaltspunkt für die zu untersuchenden Stationen herangezogen. Jeder Steckbrief endet mit einer Einschätzung der Sachverhalte, die für oder gegen den jeweiligen Haltepunkt sprechen. Die detaillierten, Haltepunkt spezifischen Aussagen sind den Anlagen 1 - 7 zu entnehmen.

Die Verwaltung kommt nach Auswertung der vorliegenden Unterlagen unter Berücksichtigung der Einschätzungen des ZVM zu den folgenden Ergebnissen:

zu Beschlusspunkt 1:

1. Im aktuellen Fahrplankonzept der RB 50 (KBS 411 Münster – Lünen – Dortmund) ist die Bedienung eines zusätzlichen Haltepunktes nicht möglich. Mittel-/langfristig ist nach dem zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecke ggf. ein Halt am Preußenstadion in Berg Fidel realisierbar. Die Verwaltung empfiehlt deshalb und aufgrund des vorhandenen/zu erwartenden Fahrgastpotenzials (siehe auch Anlage 1), bei Fortgang der Planungen für den zweigleisigen Ausbau der KBS 411 weitere Untersuchungen/Planungen für den Haltepunkt Berg Fidel durchzuführen.
2. Zusätzliche Halte der RB 67 auf der Kursbuchstrecke 406 Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück (Haltepunkte Danziger Freiheit, Mondstraße und Handorf) sind weder im aktuellen noch im geplanten 30-Minuten-Takt mit der aktuellen Streckengeschwindigkeit zwischen Münster und Telgte möglich. Von den insgesamt elf Bahnübergängen sind drei technisch gesichert, die restlichen acht sind nicht technisch gesicherte Querungen der Bahnstrecke mit Privatwegen. Für die Aufhebung dieser privaten Bahnübergänge müssen rückwärtige Erschließungen an die bestehenden gesicherten Übergänge vorgesehen werden. Aktuell werden von Verwaltung mit den Grundstückseigentümern und weiteren Betroffenen Gespräche über die Möglichkeiten einer Flächenbereitstellung für die Ersatzwege geführt. Diese gestalten sich größtenteils sehr schwierig, so dass über deren Ausgang zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussage getroffen werden kann. Langfristig ist nach einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit in diesem Abschnitt (z. B. durch Schließung oder technische Sicherung von Bahnübergängen) ggf. ein Halt auf der Strecke realisierbar.

Falls ein zusätzlicher Halt an der KBS 406 mit Erhöhung der Streckengeschwindigkeit möglich ist, sollte von den drei untersuchten Stationen Danziger Freiheit, Mondstraße und Handorf der Haltepunkt Danziger Freiheit aufgrund der vorhandenen/zu erwartenden Fahrgastnachfrage (siehe auch Anlagen 2, 3 und 7) weiter verfolgt werden.

Es gibt ebenfalls erste Überlegungen, die RB 67 aufgrund betrieblicher Standzeiten in Münster Hauptbahnhof stündlich bis Münster-Gremmendorf zu verlängern. Auch bei diesem Konzept ist ein zusätzlicher Halt der RB 67 zwischen Münster und Telgte erst nach einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit möglich, weil sonst die Fahrzeit bis Gremmendorf nicht ausreicht. Diese Überlegungen sind bei den weiteren Untersuchungen zu berücksichtigen.

Zur Anregung, eine Buswende für die Linie 11 an der Warendorfer Straße/Mondstraße einzurichten (Antrag Nr. A-O/009/2015) wird von der Verwaltung eine separate Vorlage erstellt. Eine entsprechende Planung ist zurzeit in der Abstimmung.

3. Eine Bedienung von Münster-Kinderhaus mit der RB 64 (KBS 407 Münster – Enschede) ist weder im heutigen noch im vorgesehenen Fahrplan (30-Minuten-Takt nach Ausbau Zentrum Nord und Einrichtung eines zweigleisigen Abschnittes Altenberge Richtung Nordwalde) möglich. Nach einer perspektivischen Elektrifizierung der Strecke wäre langfristig ggf. ein Halt in Kinderhaus denkbar. Aufgrund des vorhandenen/zu erwartenden Fahrgastpotenzials (siehe auch Anlage 5) auf der KBS 407 empfiehlt die Verwaltung, weitere Untersuchungen/Planungen nach positiver Prüfung einer Elektrifizierung der Strecke durchzuführen.

zu Beschlusspunkt 2:

Eine Bedienung der Haltepunkte Geist (KBS 408 Münster – Coesfeld) und Coerde/Speicherstadt (KBS 395 Münster – Emden) ist weder heute noch zukünftig möglich (siehe auch Anlagen 4 und 6). Der Haltepunkt Coerde/Speicherstadt liegt zudem im erweiterten Einzugsgebiet der Station Zentrum Nord.

Eine verbesserte Fuß- und Radwegeanbindung des Stadtteils Coerde an den Haltepunkt Zentrum Nord (Antrag Nr. A-N/0009/2015) ist bereits in der Bearbeitung und wird gesondert beantwortet. Derzeit erstellt die Verwaltung ein Konzept zur Verbesserung der Alltagsradwege in der Stadtregion Münster. Der Korridor MS-Greven ist aus Sicht der Stadt Münster neben MS-Telgte, MS-Senden, MS-Altenberge und MS-Everswinkel einer der TOP5-Korridore, deren Ertüchtigung zeitnah mit hoher Priorität verfolgt werden soll. Die von der Verwaltung favorisierte Route zwischen MS-Greven verläuft zwischen Zentrum Nord und Coerde parallel zur Gleistrasse. Im Rahmen einer Analyse wird momentan eruiert, welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Route für den Alltagsverkehr zu optimieren.

zu Beschlusspunkt 3:

Die Anträge A-R/00052/2014 der CDU-Fraktion im Rat vom 02.12.2014 „Von der Regionalbahn zur Stadtbahn“, A-N-0001/2015 der CDU Fraktion in der BV Nord vom 11.12.2014 „Von der Regionalbahn zur Stadtbahn“, A-O-0008/2015 der CDU-Fraktion in der BV Ost vom 15.01.2015 „Von der Regionalbahn zur Stadtbahn vom 12.03.2015 sowie der Antrag A-R/0025/2015 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL an den Rat vom 28.04.2015 „Bahnhaltdepunkte wieder öffnen und neue schaffen: ÖPNV stärken – ökologische Mobilität ausbauen!“ (Anlage 8) sind in Konsequenz der Ausführungen zu den Beschlusspunkten 1 und 2 noch nicht endgültig erledigt. Die Ausführungen dieser Vorlage sind insofern als Zwischenbericht zu den beantragten und untersuchten zusätzlichen Schienenhaltepunkten in Münster zu sehen.

In Vertretung
gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

- Anlage 1 – Haltepunkt Berg Fidel/Preußenstadion
- Anlage 2 – Haltepunkt Danziger Freiheit
- Anlage 3 – Haltepunkt Handorf
- Anlage 4 – Haltepunkt Coerde/Speicherstadt
- Anlage 5 – Haltepunkt Kinderhaus

Anlage 6 – Haltepunkt Geist

Anlage 7 – Haltepunkt Mondstraße

Anlage 8 – Anträge: A-R/0052/2014, A-N-0001/2014, A-O-0008/2015, A-R/0025/2015 sowie
A-O-009/2015