

Von der Regionalbahn zur Stadtbahn - Haltepunkt Handorf

Lage:

Stadtbezirk Ost, Stadtteil Handorf, östl der Münsteraner Innenstadt an der Kreuzung Wareндorfer Str. (B51) und Handorfer Str./Alter Mühlenweg mit der Schienenstrecke Münster – Warendorf - Rheda-Wiedenbrück (KBS 406)

vorhandene Untersuchungen:

Stadtbahngutachten 1999

vorhandene Strukturen (Stadt Münster, Stadtentwicklung: Stand 12/2013):

hauptsächlich Wohnbebauung, Kaserne mit Truppenübungsplatz (Dorbaum), Fachklinik Hornheide, Naherholungsgebiet (Werse), Sitz der BV Ost, Gewerbe Gildenstraße (Gartencenter)

Einzugsgebiet: ca. 3.000 Einwohner in 2013 sowie in Prognose 2020

ca. 1.200 Beschäftigte

Gesamt Handorf: ca. 8.000 in 2013 und 8.200 in 2020 (+ 2,5 %)

ca. 2.900 Beschäftigte

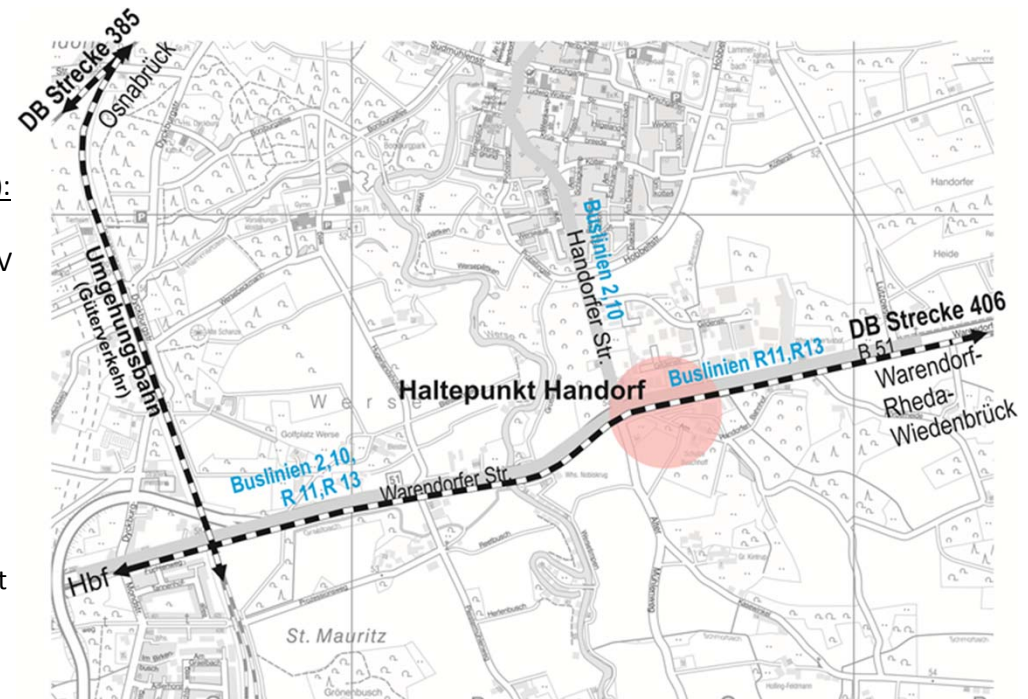
stagnierende Einwohnerzahl (KBP 2013-2020) im relevanten Einzugsgebiet von ca. 1.500 m Abstand vom Haltepunkt, geringfügige Zunahme in Gesamt-Handorf, kein Arbeitsplatzschwerpunkt

vorhandenes ÖPNV/SPNV Angebot:

Korridor Wareндorfer Straße: Buslinien 2, 10 im 20'-Takt sowie N83 im 30'-Takt vom Hbf - Handorf R11 im 60'-Takt und R13 einz. Fahrten ab Hbf in Richtung Telgte/Warendorf N2 im 120'-Takt ab Hbf nach Telgte

Handorfer Str.: Buslinien 2, 10 (20'-Takt), N83 (30'-Takt)

KBS 406: RB 67 „Der Warendorfer“ im 60'-Takt von Münster nach Bielefeld



ÖPNV/SPNV Zielkonzept:

1. Ziele aus 3. NVP Stadt Münster:

- Anpassung an die Fahrgastnachfrage: Linie 2 nur noch bis Danziger Freiheit, Linie 10 weiter nach Handorf
- Direktfahrt der Fahrgäste aus Warendorf/Telgte in die Altstadt (+Uni) durch Einbindung der R11 in die Linie 2
- Verbindung der Korridore Warendorfer Str. und Wolbecker Str. (Umstieg + Verlängerung der Linie 11)

2. Ziele aus NVP SPNV (NWL 2011):

- Neuberechnung des Streckenausbaus Münster – Rheda-Wiedenbrück, Aufnahme des Streckenausbaus Münster – Rheda-Wiedenbrück in den Infrastrukturfinanzierungsplan NRW sowie Aufnahme in das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse
- Ausweitung auf einen Stundentakt in der Verbindung Münster – Bielefeld an Wochenenden sowie Ausweitung der Betriebszeit bis 22 Uhr Uhr (außer an Sonntagen schon umgesetzt)
- Verdichtung im Abschnitt Münster – Beelen auf einen 30'-Takt in der Hauptverkehrszeit sowie Beibehaltung der Spätverbindungen am Wochenende
- Ausweitung auf einen 30'-Takt im Abschnitt Münster – Warendorf nach Ausbau der Infrastruktur und Inbetriebnahme der neuen Station Warendorf-Einen-Müssingen (Voraussetzung: Erhöhung der Streckengeschwindigkeit)

Abschätzung der Fahrgastnachfrage heute/zukünftig:

- Aus Stadtbahngutachten 1999: Fahrgastnachfrage unter 200 Ein-/Aussteiger pro Tag (Prognose 2010)
- Steigerung der Fahrgastzahlen seit 1997 um ca. 25 % von ca. 2.700 Fahrgästen/Tag 1997 (Stadtbahngutachten) auf ca. 3.400 Fahrgäste/Tag in 2014 (ZVM)
- Keine Steigerung der Fahrgastnachfrage durch ÖV-Pendler, da geringes und stagnierendes Arbeitsplatzangebot
- Keine bzw. geringe Steigerung der Fahrgastnachfrage im Binnenverkehr bis 2020, geringe Steigerung in Gesamt-Handorf

Reisezeiten:

	bis Hbf	ab Hbf	bis Altstadt (Aegidiimarkt)	ab Altstadt (Aegidiimarkt)
Bus Haltepunkt (Alter Mühlenweg/Gartencenter)	max. 17 min	max. 14 min	max. 22 min	max. 20 min
Bus Handorf Mitte	max. 20 min	max. 17 min	max. 28 min	max. 25 min
Bus Am Hornbach	ca. 25 min	ca. 22 min	ca. 33 min	ca. 28 min
Bus Sudmühle-Freibad	ca. 27 min	ca. 26 min	ca. 22 min	ca. 22 min
Bahn	ca. 7 min	ca. 7 min	Umstieg	Umstieg

Ergebnis Stadtbahngutachten:

- Der Haltepunkt wird nicht empfohlen.

Einschätzung Zweckverband (Stand 2015):

- Im aktuellen Fahrplankonzept der RB 67 im Stundentakt mit einzelnen Verdichterzügen wäre ein zusätzlicher Halt in den Zeitlagen der Verdichterzüge in der Hauptverkehrszeit morgens und zum Schülerverkehr am Mittag nicht möglich.
- Zusätzlicher Halt mit der aktuellen Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Münster - Telgte nicht möglich.
- Ggf. ist nach Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Münster und Telgte (z.B. durch Schließung oder technische Sicherung von Bahnübergängen) ein Halt an der KBS 406 möglich.
- Der Zweckverband empfiehlt, gemeinsam mit der Stadt und den Stadtwerken die verschiedenen Varianten planerisch zu bewerten und ein Zielkonzept zu definieren.

Zusammenfassende Einschätzung Stadt:

- Geringes Fahrgastpotenzial für das Prognosejahr 2010 aus Stadtbahngutachten, geringe Strukturentwicklungen, aber Steigerung der Fahrgastnachfrage auf der Schienenstrecke (25 %) seit 1997.
- Deutliche Reisezeitvorteile im SPNV (ca. 10 Minuten) ab Haltepunkt, allerdings Lage des Haltepunktes ungünstig in Ortsrandlage, von Handorf zwischen 1.000 und 4.000 m (zu Fuß mindestens 15 min, mit dem Rad mindestens 4 min) entfernt. Die Station wird deshalb zu einem großen Teil mit dem Rad oder dem Auto angefahren werden. Lagebedingt wurden in dieser Potenzialabschätzung deshalb ebenfalls die Gesamtstrukturen (Einwohner, Beschäftigte) Handorfs berücksichtigt. Städtische Flächen für die Einrichtung von P+R- sowie B+R-Anlagen sind am Haltepunkt nicht vorhanden. Mit dem ÖPNV ist zudem aus den Außenbereichen Handorfs, z. B. ab Haltestelle Dorbaum in ca. 25 Minuten eine gute Anbindung an die Innenstadt gegeben.

Fazit:

Der Haltepunkt Handorf sollte nicht weiter verfolgt werden.

Falls die Untersuchungen im Zusammenhang mit der Streckenerhöhung im Abschnitt Münster – Telgte ergeben, dass ein zusätzlicher Halt an der Schienenstrecke (KBS 406) möglich ist, empfiehlt die Verwaltung von den drei untersuchten Stationen Danziger Freiheit, Mondstraße und Handorf den Haltepunkt Danziger Freiheit aufgrund der zu erwartenden Fahrgastnachfrage weiter zu verfolgen.