

Von der Regionalbahn zur Stadtbahn - Haltepunkt Kinderhaus

Lage:

Stadtbezirk Nord, Stadtteil Kinderhaus, nördlich der münsteraner Innenstadt an der Kreuzung der Grevener Str. (B219) mit der Schienenstrecke Münster-Gronau-Enschede (KBS 407)

vorhandene Untersuchungen:

Stadtbahngutachten 1999

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

West: Kinderhaus-Zentrum mit Ekz und Sitz der BV Nord, Schulzentrum, Brüningheide mit dichter Wohnbebauung

Ost: westlich Grevener Str. Wohnbebauung
östlich der B 219 (Bröderichweg) Wohnbebauung und Dienstleistungsunternehmen

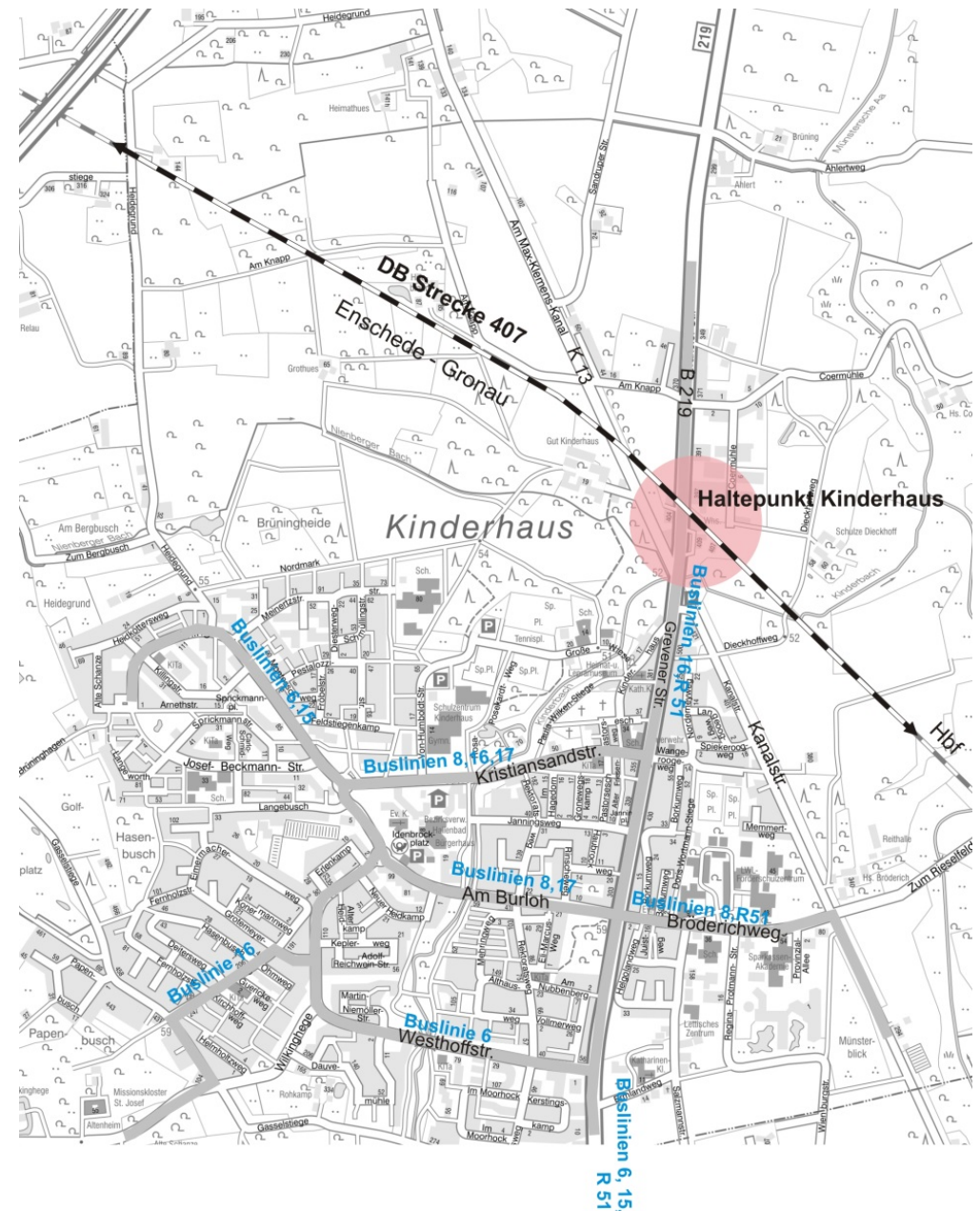
Einzugsgebiet Haltepunkt: ca. 9.100 Einwohner in 2013
ca. 9.300 Einwohner in Prognose 2020
ca. 4.900 Beschäftigte

geringfügiger Anstieg der Einwohnerzahl um ca. 2 % (KBP 2013-2020) im relevanten Einzugsgebiet von 1.000 – 1.500 m Entfernung zum Haltepunkt (Zunahme in Ost, leichte Abnahme in West), Arbeitsplatzschwerpunkt Bröderichweg

vorhandenes ÖPNV/SPNV Angebot:

Kinderhaus Buslinien 6, 8 (über Coerde), 15 (über Gewerbegebiet Nienkamp), 16 (über Steinfurter Str.) und 17 (über Zentrum Nord) (20'-Takt)
Nachtbuslinie N81 (30'-Takt)
R51 im Stundentakt, N9

KBS 407: RB 64 „Euregio Bahn“ im 60'-Takt (Verdichter in der HVZ) von Münster nach Enschede
Teil des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse



ÖPNV/SPNV Zielkonzept:

1. Ziele aus 3. NVP Stadt Münster:
 - Schaffung einer durchgängig schnellen Verbindung im 10´-Takt über die Grevener Str. durch Streckung der Linien 15 und 16 in Richtung Innenstadt (ohne Einschleifung Nienkamp)
 - Anbindung Kinderhaus über das Gewerbegebiet Nienkamp an das Zentrum Nord mit der Linie 17
 - Verbesserung der Anbindung an die Altstadt (Direktfahrt von Kinderhaus über die Steinfurter Str. mit der Linie 9 und Führung durch den Altstadtbereich)
 - Anpassung des Fahrtenangebotes Kinderhaus – Sprakel an die geringe Fahrgastnachfrage (Verlängerung der Linie 16 im Schülerverkehr, neue Stadtbuslinie im Stundentakt)
2. Ziele aus NVP SPNV (NWL 2011):
 - Ausweitung auf einen 30´-Takt Münster – Steinfurt – Burgsteinfurt Montag bis Freitag von 6-20 Uhr sowie Richtung Gronau in der HVZ (Voraussetzung: Ausbau Zentrum Nord und 2-gleisiger Abschnitt Altenberge Richtung Nordwalde), Betriebszeit täglich bis 0 Uhr
 - Perspektivisch Schaffung einer Verbindung über Enschede hinaus bis nach Hengelo
 - Perspektivisch Prüfung einer Elektrifizierung der Strecke

Abschätzung der Fahrgastnachfrage heute/zukünftig:

- Aus Stadtbahngutachten 1999: Fahrgastnachfrage unter 150 Ein-/Aussteiger pro Tag (Prognose 2010)
- Stark nachgefragte Linie im Münsterland, Steigerung der Fahrgastzahlen seit 1997 um ca. 9 % von 5.500 Fahrgästen/Tag (Stadtbahngutachten) auf ca. 6.000 in 2014 (ZVM)
- Fahrgastpotenzial für ÖV- Pendler vorhanden, da Arbeitsplatzschwerpunkt am Bröderichweg, keine weitere Steigerung der Fahrgastnachfrage, da stagnierendes Arbeitsplatzangebot
- Geringer Anstieg der Fahrgastnachfrage im Binnenverkehr, da Zunahme der Einwohnerzahl im Einzugsgebiet bis 2020 um ca. 2 % (200 Einwohner)

Reisezeiten:

	bis Hbf	ab Hbf	bis Altstadt/Bült	ab Altstadt/Bült	Zentrum Nord
Bus (Haltepunkt, Am Max-Klemens-Kanal)	30 min	27 min	25 min	23 min	Umstieg
Bus West Idenbrockplatz)	25 – 32 min	22 - 32 min	20 – 27 min	16 - 28 min	9 - 11 min
Bus Ost (Am Burlloh/Janningsweg)	23 - 30 min	15 - 28 min	20 - 25 min	16 - 21 min	7 - 8 m
Bahn:	9 min	9 min	Umstieg	Umstieg	3 min

Ergebnis Stadtbahngutachten:

- Die Fahrgastnachfrage allein reicht für die Einrichtung eines Haltepunktes nicht aus und sollte deshalb nicht weiter verfolgt werden.

Einschätzung Zweckverband (Stand 2015):

- Eine Bedienung von Münster-Kinderhaus ist weder im heutigen Fahrplan der RB 64 noch im vorgesehenen Fahrplan der RB 64 im 30-Minuten-Takt nach dem Ausbau von Münster Zentrum Nord und der Einrichtung eines zweigleisigen Abschnittes von Altenberge Richtung Nordwalde (aufgrund der erforderlichen Zugbegegnungen in Münster Zentrum Nord und Altenberge) möglich.
- Perspektivisch ist eine Prüfung der Elektrifizierung dieser Strecke (Ausweitung der Kapazität und einer Verbesserung der Fahrdynamik) vorgesehen. In diesem Zusammenhang können sich auch neue Möglichkeiten im Fahrplan zwischen Münster Zentrum Nord und Altenberge ergeben, so dass perspektivisch eine erneute Prüfung eines Haltes in Kinderhaus sinnvoll wäre.

Zusammenfassende Einschätzung Stadt:

- Fahrgastpotenzial vorhanden durch
 1. Arbeitsplatzschwerpunkt Gewerbegebiet Bröderichweg
Anzahl der Beschäftigten im Einzugsgebiet entspricht in etwa 2/3 der Beschäftigten im Zentrum Nord (kein direkter Vergleich der Fahrgastzahlen möglich, da ungünstigere Lage zum Haltepunkt)
 2. eine hohe Einwohnerdichte im Einzugsgebiet (ca. 9.100 Einwohner in 2013) und einen prognostizierter Anstieg der Bevölkerung um ca. 200 Einwohner bis 2020 sowie Steigerung der Fahrgastzahlen auf der KBS 407 seit 1997 um ca. 9 % (entsprechend Steigerung der zu erwartenden Fahrgastnachfrage am Haltepunkt) sowie
 3. erhebliche Reisezeitvorteile mit der Bahn gegenüber dem ÖPNV in Richtung Hauptbahnhof.
- In der Prognose 2010 des Stadtbahngutachtens wird das Fahrgastpotenzial mit maximal 150 Fahrgästen/Tag als gering eingestuft. Dazu kommt eine ungünstige Lage des Haltepunktes am Ortsrand von Kinderhaus: vom Ortskern ca. 1.300 m, vom Gewerbegebiet fußläufig ca. 1.200-1.500 m entfernt. Die Station wird deshalb zu einem großen Teil mit dem Rad oder dem Auto angefahren werden. Städtische Flächen für die Einrichtung von P+R- sowie B+R-Anlagen sind am Haltepunkt nicht vorhanden.

Fazit: Weitere Untersuchungen/Planungen (z. B. Prüfung einer möglichen Einbindung in das Stadtbussystem) sollten bis nach positiver Prüfung einer Elektrifizierung der Strecke zurückgestellt werden.