



Amt für Mobilität und Tiefbau

12.05.2022

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Kuhn

Telefon: 492-6594

KuhnJ@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Münsterland-S-Bahn: Haltepunkte entlang der WLE-Strecke auf dem Stadtgebiet Münster
Planungsbeschluss

Beratungsfolge

24.05.2022	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
24.05.2022	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
01.06.2022	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
08.06.2022	Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung	Vorberatung
14.06.2022	Hauptausschuss	Vorberatung
14.06.2022	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der aufgestellten Planung (Anlage 1, Blatt 1-5 vom 26.04.2022) wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der Vorentwürfe eine Bürger*innenbeteiligung durchzuführen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 4.600.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen Einnahmen von ca. 3.800.000 €, die im Zuge der Ausführungsplanung weiter konkretisiert werden.

Die v. g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und –anlagen			
Investitionsmaßnahmen	4013	Haltepunkte des SPNV			
Auszahlungen			2024	1.800.000	
			2025	1.800.000	
			später	1.000.000	

Einzahlungen		2024	1.500.000	
		2025	1.500.000	
		später	800.000	
Saldo			800.000	

Die im Haushaltsplan 2022 zur Finanzierung bei der o.g. Investitionsmaßnahme veranschlagten Ermächtigungen werden zum Haushaltsplanentwurf 2023 angepasst. Mehrbedarfe gegenüber der bisherigen Veranschlagung werden im investiven Budget der o.g. Produktgruppe aufgefangen. Die bisher nicht veranschlagten Fördermittel werden ebenfalls in den Haushaltsplanentwurf 2023 aufgenommen.

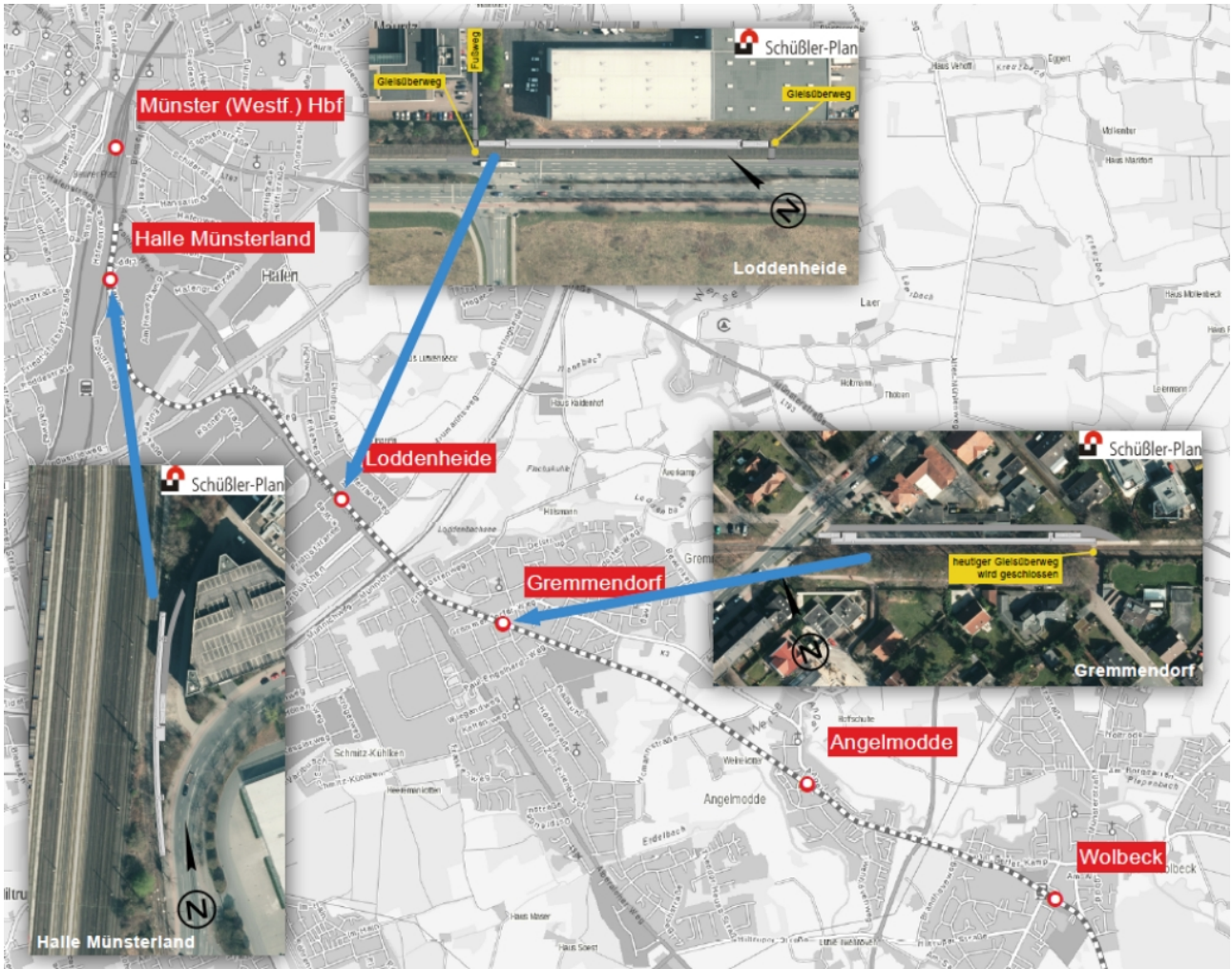
Die Folgelastenberechnung wird zur Kenntnis genommen.

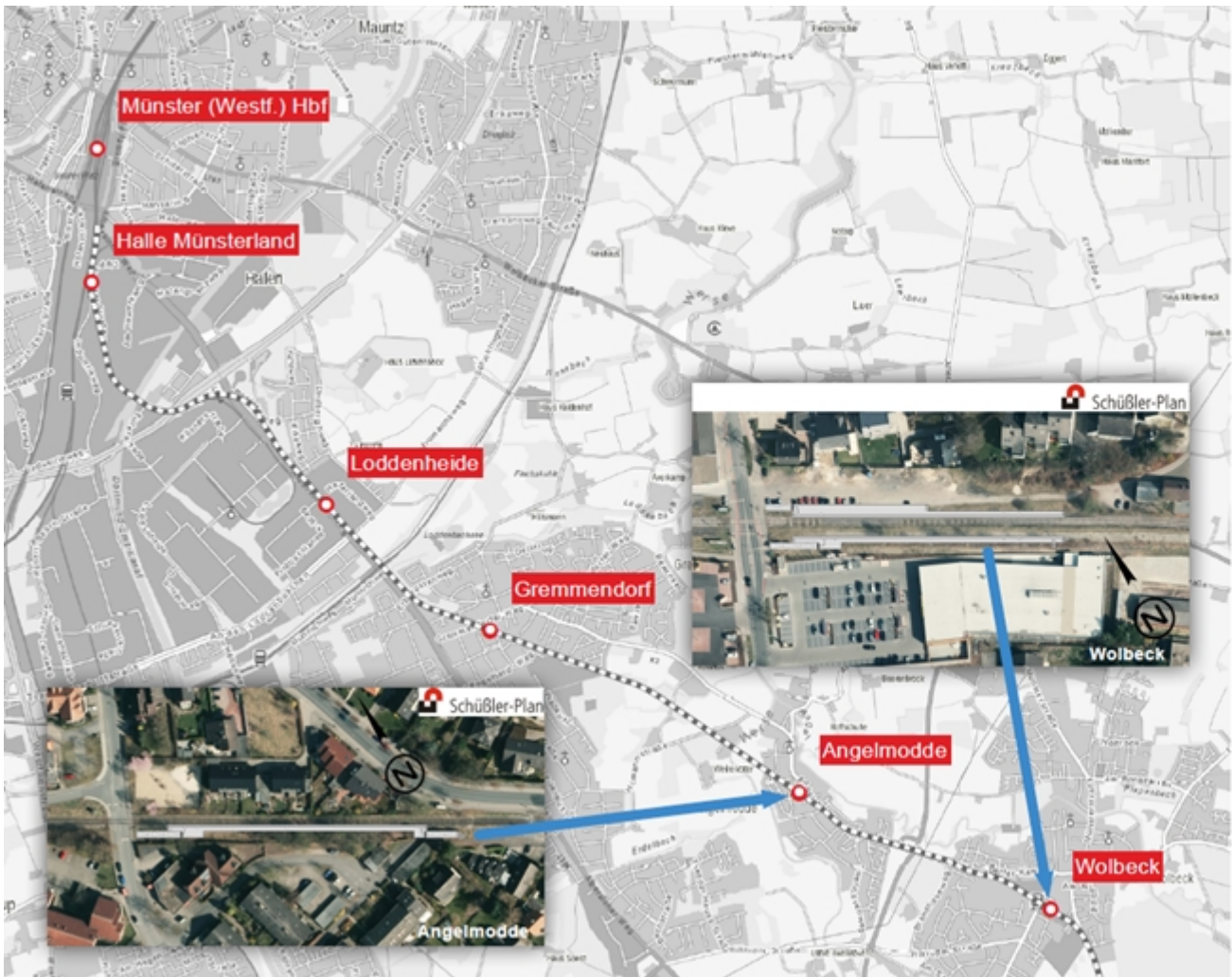
Begründung:

Anlass:

Die Reaktivierung der WLE-Strecke Münster - Sendenhorst ist eines der bedeutendsten Verkehrsvorhaben für die Stadtregion Münster und damit ein wesentlicher Baustein hin zum Mobilitätswandel sowie einem nachhaltigen Verkehrsgeschehen. Gleichsam hat die WLE-Reaktivierung hinsichtlich ihrer Erschließungs-, Bedienungs- und Beförderungsqualität Vorbildcharakter für das unter Federführung des Nahverkehrsverbandes Westfalen-Lippe (NWL) in Planung befindliche Projekt S-Bahn-Münsterland, das von der Stadt Münster und den vier Münsterland-Kreisen nachdrücklich unterstützt wird.

Die Überplanung und der Ausbau der Strecke Münster - Sendenhorst wird durch die Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE) durchgeführt. Zu den Kernmaßnahmen auf der Strecke gehören unter anderem die vollständige Erneuerung des Oberbaus, Anpassung der Bauwerke, Neubau von zweigleisigen Abschnitten, Anpassung der Sicherung der offenbleibenden Bahnübergänge. Die Erschließungsplanung der Haltepunkte „Halle Münsterland“, „Loddenheide“, „Gremmendorf“, „Angelmodde“ und „Wolbeck“ sowie deren Umsetzung obliegt der Stadt Münster in Abstimmung mit dem NWL. Durch den NWL wird die Maßnahme ebenfalls gefördert. Die Verortung der Haltepunkte wurde durch die WLE festgelegt. Bei den Haltepunkten Gremmendorf und Wolbeck handelt es sich um die Reaktivierung alter Bahnhöfe.





Die WLE sieht eine Reaktivierung der WLE-Strecke im Jahr 2025 vor. Im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung am 15. Mai 2018 wurden umfassende Informationen zu möglichen Buslinienkonzepten im Südosten Münsters unter Berücksichtigung der WLE-Reaktivierung vorgestellt. Mit der Reaktivierung der WLE erhält der Korridor Münster – Wolbeck ein zusätzliches, hoch attraktives SPNV-Angebot und stärkt damit entscheidend den Umweltverbund im südöstlichen Stadtgebiet Münsters. Mit einem 20'-Takt zwischen dem Hauptbahnhof, fünf neuen Haltepunkten im Stadtgebiet und einer Fahrzeit zwischen Wolbeck und dem Hauptbahnhof von nur 15 Minuten wird insbesondere den Einwohner:-Innen des Stadtteils Wolbeck eine echte Alternative zum eigenen Pkw geboten.

Am 15.11.2018 fand durch die WLE mit Unterstützung der Stadt Münster eine weitere Bürgerinformationsveranstaltung nach § 25 Abs. 3 VwVfG im Pädagogischen Zentrum in Wolbeck statt. Bei dieser Veranstaltung wurden unter anderem Themen wie die Linienführung, die Haltestelleneinzugsbereiche der WLE oder auch die Haltestellenausstattung vorgestellt.

Das Planfeststellungsverfahren wurde seitens der WLE im 3. Quartal 2020 durchgeführt. Die Verwaltung hat in diesem Zuge eine Stellungnahme abgegeben. Die Stellungnahme wurde den politischen Gremien mit der Vorlage V/1063/2020 zur Beschlussfassung vorgelegt und im Rat am 17.03.2021 einstimmig beschlossen.

Aus diesem Grund wurden für die o.g. Haltepunkte jeweils ein verkehrstechnischer Entwurf (Anlage 1) und eine Visualisierung (Anlage 2) erstellt und diese werden hiermit den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die Haltepunkte „Halle Münsterland“, „Gremmendorf“ und „Angelmodde“ liegen innerhalb von rechtlichen oder tatsächlichen Verkehrsflächen, weshalb für die Umsetzung der jeweiligen verkehrstechnischen Entwürfe die Aufstellung bzw. Änderung von Bebauungsplänen nicht erforderlich ist. Lediglich in den Fällen der Haltepunkte „Loddenheide“ und „Wolbeck“ muss Planungsrecht geschaffen werden. Dafür werden die Verfahren Nr. 378 „Loddenheide - Heumannsweg / Albersloher Weg / Drolshagenweg / Lindberghweg“ - 1. Änderung sowie Nr. 629 „Wolbeck – Hiltruper Straße / Neuer WLE-Haltepunkt“ angestoßen.

Die folgenden Vorlagen werden den politischen Gremien in der Sitzungskette Mai/Juni 2022 durch das Stadtplanungsamt ebenfalls vorgelegt:

- Vorlage V/0264/2022 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 378: Loddenheide - Heumannsweg / Albersloher Weg / Drolshagenweg / Lindberghweg im Bereich des neuen WLE-Haltepunkts Loddenheide
Beschuss zur Änderung
- Vorlage V/0265/2022 Bebauungsplan Nr. 629: Wolbeck - Hiltruper Straße / Neuer WLE-Haltepunkt
Beschuss zur Aufstellung

Zur besseren Übersicht wurde eine Zeitplanung bei optimalem Verlauf erstellt und als Anlage 3 beigefügt.

Planung:

Haltepunkt Halle Münsterland:

Die unbefestigte Fläche östlich des Bahnsteigs die heute als Stellplatz genutzt wird, wird befestigt. Auf dieser werden Fahrradanhänger, Aufstellflächen für Lastenräder / E-Tretroller und eine Leerenbox untergebracht. Um die sichere Erreichbarkeit des Haltepunktes zu gewährleisten, ist eine Mittelinsel in Höhe des Haltepunktes geplant. Hierfür werden die vorhandenen, teilweise zu breiten Fahrstreifen neu geordnet und zurückgebaut. Der Rückbau ermöglicht im Bereich der Querungshilfe ausreichende Aufstellflächen und die Verbreiterung des Radweges gem. den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Für die Maßnahme entfallen zwei Bäume im Gehwegbereich südöstlich des Bahnsteigs. Die Grünfläche auf der unbefestigten Fläche zwischen Lippstädter Straße und Bahnsteig muss ebenfalls, bis auf einen Baum, entfallen.



Bahnhof Loddenheide:

Zwischen dem Bahnsteig und dem Haferlandweg wird die heutige Grünfläche befestigt. Es entsteht eine Verbindung zwischen dem Haferlandweg und dem Martin-Luther-King-Weg. Auf dieser Fläche werden bike&ride Elemente untergebracht.

Beim Bahnsteig handelt es sich um einen Mittelbahnsteig. Es besteht die Möglichkeit sowohl nach Osten als auch nach Westen diesen zu verlassen. Um den Martin-Luther-King-Weg sicher zu erreichen, werden über den Albersloher Weg zwei lichtsignalisierte Querungen installiert. Hierfür werden sowohl die Mittelstreifen im Albersloher Weg als auch die westlichen Nebenanlagen umgebaut. Für den Umbau entfallen zwei Bäume entlang des Albersloher Weges.

Als Bus-Schiene-Verknüpfung wird nordwestlich des Bahnsteigs eine Bushaltestelle mit „Halten am Fahrbahnrand“ barrierefrei ausgebaut.

Erstmalig wird ein Gehweg entlang des Albersloher Weges erstellt. Dieser verbindet die Haltestelle „Heumannsweg“ mit den Zugängen zum Bahnsteig, die neuen Querungsstellen über den Albersloher Weg und die neue Bushaltestelle „Martin-Luther-King-Weg“.



Haltepunkt Gremmendorf:

Am Bahnhofhaltepunkt sind sowohl P&R- als auch B&R-Anlagen geplant. Die Abstellmöglichkeiten sind auf Grund der Lage des Haltepunktes verteilt angeordnet. Auf der nördlichen Seite werden Anlehnbügel für die Fahrräder positioniert. Auf der Südseite der Bahnanlage sind zwei Leezenboxen zu Lasten der Grünfläche vorgesehen. Die Fläche wird befestigt und zunächst nur mit einer Leezenbox ausgestattet. Die zweite Leezenbox kann bei Bedarf aufgestellt werden. Hierfür entfallen fünf Bäume. Nördlich der Straße Gremmendorfer Weg sind auf dem vorhandenen Parkplatz eine weitere Leezenbox und Stellplätze für das P&R und carsharing geplant. Zwei Bäume müssen gefällt werden.

Als Bus-Schiene-Verknüpfung werden auf dem Gremmendorfer Weg zwei Bushaltestellen jeweils vor dem Bahnübergang zu Lasten der Längsparkplätze installiert. Auf der nördlichen Seite wird der vorhandene Grünstreifen überplant. Es entfallen zwei Bäume.



Haltepunkt Angelmodde:

Auf der Westseite sind im Zugangsbereich zum Bahnsteig verschiedene Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen. Im Einmündungsbereich Alt Angelmodde wird zu Lasten der Grünfläche eine schmale Leezenbox aufgebaut.

Der östliche Zugang zum Bahnsteig wird an den Twenhövenweg angebunden, der erstmalig mit Nebenanlagen hergestellt werden soll. Auf dieser Seite stehen den Radfahrer*innen weitere Anlehnbügel zur Verfügung.



Bahnhof Wolbeck:

Hier entstehen zwei Außenbahnsteige jeweils im Norden und Süden der Bahngleise. Im Süden sind in der Nähe des Zugangs zum Bahnsteig Anlehnbügel untergebracht.

Auf der Nordseite wird der Bahnhof sowohl mit P&R als auch mit B&R ausgestattet. Die Bus-Schiene-Verknüpfung findet entlang der Hiltruper Straße statt. Ähnlich wie in Gremmendorf werden die Bushaltestellen jeweils vor dem Bahnübergang angeordnet und barrierefrei ausgebaut.

Der nördliche Bahnsteig wird als Kombibahnsteig hergestellt und gewährleistet somit die direkte Anbindung an eine Buslinie. Der Bus aus der nördlichen Hiltruper Straße kommend, kann seine Fahrgäste am Bahnsteig aufnehmen und den Bahnhof in Richtung Am Steintor verlassen. Die gepl. 4,0 m breite Durchfahrt ist nur für den Bus- und Radverkehr freigegeben. Für die Pkw's ist eine Wendemöglichkeit eingeplant. Für die Durchfahrt in Richtung Am Steintor muss die vorhandene Wallanlage zurückgebaut oder abgefangen werden. Es entfallen fünf Bäume.



Reduktionsvariante:

Alle Umbauten und die Materialwahl wurden auf ein Mindestmaß begrenzt, welches sich aus den Anforderungen der Verkehrssicherheit und dem barrierefreien Umbau ergibt. Weitere Reduktionsmaßnahmen sind nicht möglich.

Beteiligung:

Für die Ausgestaltung und Überplanung dieser WLE Haltepunkte ist die Einbeziehung der unterschiedlichen Interessenslagen und Erfahrungswerte der Nutzenden von hoher Bedeutung. Die Verwaltung schlägt daher vor, die verkehrstechnischen Entwürfe mit Bürger*innen im digitalen Beteiligungsformat zu erörtern, damit die Ideen und Vorschläge in der weiteren Planung (Ausführungsplanung) berücksichtigt werden können.

Beiträge Dritter/Zuschüsse:

Der nordrhein-westfälische Landtag hat am 24. März beschlossen, die Landesförderung der Straßenausbaubeiträge ab 01.06.2022 und auch rückwirkend von 50 % auf 100 % anzuheben. Faktisch werden damit Straßenausbaubeiträge für Straßenbaumaßnahmen ab 2018 von den Bürger*innen in Nordrhein-Westfalen nicht mehr erhoben sondern vom Land NRW übernommen. Schriftliche Ausführungsbestimmungen dazu liegen noch nicht vor. Zudem soll nach einhelliger Aussage aus der Landespolitik in der zweiten Jahreshälfte 2022 die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen gänzlich abgeschafft werden. Daher kann zum jetzigen Zeitpunkt keine verlässliche Aussage zu den KAG-Beiträgen gemacht werden.

Eine Fördermöglichkeit ist nach Rücksprache mit dem NWL als möglicher Fördergeber gegeben. Zu den förderfähigen Bausteinen zählen an allen Haltepunkten grundsätzlich:

- Fahrradanhänger sowie deren Pflasterung
- Leerenboxen sowie deren Pflasterung

- P&R Stellplätze
- Neubau der barrierefrei ausgebauten Haltestellen

Der genaue Umfang und die genauen Abgrenzungen werden im Zuge der Ausführungsplanung mit dem NWL abgestimmt.

Die mögliche Förderquote für den Bau der barrierefreien Haltestellen beträgt bis zu 90 % der förderfähigen Kosten. Die Höhe der Förderung für die Leezenboxen, die P&R Stellplätze und die Fahrradanhänger wird mit einem Höchstsatz je Stellplatz gefördert.

Die Anwohner*innen werden entsprechend dem Serviceversprechen des Amtes für Mobilität und Tiefbau frühzeitig über die Maßnahme informiert.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1 Verkehrstechnischer Entwurf Blatt 1-5

Anlage 2 Visualisierungen der Haltepunkte

Anlage 3 WLE Reaktivierung – Zeitplanung bei optimalem Verlauf

Folgelastenberechnung