



Amt für Mobilität und Tiefbau

23.05.2023

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr König

Telefon: 492-6501

KoenigD@stadt-muenster.de

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

S-Bahn Münsterland - Voruntersuchungen Knotenbahnhöfe

Beratungsfolge

01.06.2023	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Bericht
13.06.2023	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht

Bericht:

Ausgangslage

Mit der Konzeptstudie zur S-Bahn-Münsterland (Vorlage V/1179/2019 „Projekt S-Bahn-Münsterland“) wurden die Überlegungen und Grundannahmen für ein münsterlandweites S-Bahnnetz zur Kenntnis gegeben. Die Realisierung der S-Bahn ist eines der bedeutendsten Verkehrsvorhaben für die Stadtregion und bildet einen wesentlichen Baustein hin zu einer nachhaltigen Mobilitätswende. Mithin ist das unter Federführung des Nahverkehrsverbandes Westfalen-Lippe (NWL) in Planung befindliche Projekt einer der wichtigsten Hebel im Rahmen des Masterplans Mobilität Münster 2035+ wie auch perspektivisch des Masterplans Mobilität für das gesamte Münsterland. Das Projekt wird daher von der Stadt Münster und den umliegenden Kreisen ausdrücklich befürwortet und unterstützt. Um dem überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstum der Stadt Münster und vieler Umlandgemeinden Rechnung zu tragen sowie eine nachhaltige Stärkung des Umweltverbundes zu erwirken, soll mit dem System S-Bahn Münsterland eine Steigerung der Fahrgastzahlen um den Faktor 2,5 erzielt werden¹.

Die Verwaltung informiert mit dieser Vorlage über eine erste Abschätzung aus dem Zusammenspiel der Fahrbeziehungen mit der notwendigen Infrastruktur, die einen hohen verkehrlichen Nutzen vermuten lässt. Dieser Nutzen erscheint, mit Blick auf die Ziele zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl, so relevant, dass daraus der Aufwand für eine weitere Detailuntersuchung begründet wird.

Der ganzheitliche Netzgedanke einer S-Bahn Münsterland ist wesentlich für den Erfolg eines solchen Konzeptes. Dies gilt sowohl für die Vernetzung der S-Bahn-Strecken untereinander als auch für die Verknüpfung der S-Bahnstrecken mit dem (lokalen) straßengebundenen ÖPNV. Demnach sind Bahnhaltspunkte zu identifizieren, die an strategisch sinnvollen Standorten zur stärkeren Vernetzung

¹ Die Einführung der S-Bahn Münsterland ist durch eine Vorstufe sowie zwei weitere Umsetzungsstufen gekennzeichnet. Eine Übersicht der damit verbundenen Meilensteine in den Jahresscheiben 2027, 2032 und 2040 ist dem Anhang 1 (Abb. 1, S. 2) zu entnehmen.

lastung des Hauptbahnhofes Münster notwendig, da dieser bereits im Status Quo zu Stoßzeiten an seine Kapazitätsgrenzen stößt.

Im Verlauf der Stammstrecke läge auch der mögliche Knotenbahnhof im Bereich Stadion an der Hammerstraße (Arbeitstitel „Südkreuz“), mit insgesamt vier Schienenverbindungen nach Coesfeld, Recklinghausen/Essen, Lünen/Dortmund und Hamm. Planungsgrundlage des neuen Knotenbahnhofes bildet die von der Verwaltung beauftragte „Machbarkeitsstudie für einen Bahnhofepunkt im Bereich Münster-Geist/ Preußenstadion“ (Vorlage V/0087/2021). Das sog. Südkreuz ermöglicht es Fahrgästen innerhalb des S-Bahn-Systems umzusteigen, ohne zwangsläufig zum Hauptbahnhof fahren zu müssen. Hieraus resultieren erhebliche Reisezeitvorteile sowie eine wesentliche Entlastung des Hauptbahnhofes.

Dieser Systematik folgend, hat der NWL analog zum „Südkreuz“ einen möglichen Standort für einen weiteren Knotenbahnhof im Stadtgebiet Münster identifiziert. Wie das Südkreuz kann dieser Bahnhof der weiteren Stärkung der Stammstrecke sowie Optimierung der Umsteigebeziehungen innerhalb der S-Bahn Münsterland dienen. Der als „Nordkreuz“ bezeichnete Bahnhof würde nördlich des Münsteraner Hauptbahnhofes in Höhe der Kreuzung Bohlweg/Niedersachsenring liegen und besäße ebenfalls eine wichtige Verteilerfunktion im Zulauf an den Hauptbahnhof. Hier werden die zukünftigen fünf S-Bahn-Linien S 4 (Münster Hbf. – Gronau – Enschede), S 5 (Rheine – Münster-Hiltrup), S 6 (Münster Hbf. – Osnabrück Hbf.), S 7 (Münster Hbf. – Warendorf – Bielefeld Hbf.) und S 9 (Hamm – Münster Zentrum Nord) aus der Region zusammengeführt.

Durch die Einrichtung eines Knotenbahnhofs in diesem Bereich ergäbe sich wie schon für das Südkreuz eine sehr gute Einbindung in die Stammstrecke. Diese würde folglich über fünf im dichten Takt bediente Bahnhöfe (Zentrum Nord – „Nordkreuz“ – Hauptbahnhof – „Südkreuz“ – Münster-Hiltrup) im Stadtgebiet verfügen und damit zusätzlich gestärkt.

Im Rahmen einer ersten Voruntersuchung des NWL und der Stellschrauber GmbH² zeichnet sich durch einen Haltepunkt „Nordkreuz“ ein deutlicher Verkehrsnutzen ab, der sich gleichsam positiv auf eine nachhaltige Verkehrswende auswirken könnte. Folgende Ausführungen zur Vernetzung und zu möglichen Ein-Aussteiger-Potenzialen legitimieren aus Sicht der Verwaltung und des NWL eine vertiefende Berücksichtigung des „Nordkreuzes“ im weiteren Verfahren der Konzeptentwicklung (vgl. auch Anlage 1: Voruntersuchung Knotenbahnhof Münster Nordkreuz).

Vernetzung S-Bahn - S-Bahn

Durch die fächerförmige Gleisstruktur im Bereich des „Nordkreuzes“, wobei S-Bahn-Linien der nördlichen Schienenkorridore Gronau bzw. Rheine, Osnabrück sowie Warendorf/Bielefeld zusammengeführt werden, ergibt sich eine geeignete Grundlage für neue Umsteigemöglichkeiten. Hierbei werden insbesondere für Pendelnde aus den Korridoren S 6 (Münster Hbf. – Osnabrück Hbf.) und S 7 (Münster Hbf. – Warendorf – Bielefeld Hbf.) mit dem Ziel des Gewerbe- und Dienstleistungszentrums „Zentrum Nord“ Reisezeitvorteile erzielt, da der Umweg über den Münsteraner Hauptbahnhof entfällt. Zugleich wird der Hauptbahnhof in Bezug auf steigende Fahrgastströme entlastet. Von den verbesserten Umsteigemöglichkeiten des „Nordkreuzes“ profitieren nach Berechnung des NWL ca. 1.400 Ein- und Aussteiger.

Vernetzung S-Bahn - ÖPNV

Neben der bereits genannten besseren systeminternen Vernetzung der S-Bahn würden im Sinne einer vernetzten Mobilität auch das Forschungs-, Uni-Klinik- und Hochschulquartier im Bereich des Coesfelder Kreuzes sowie der Nordwesten mit dem Modellquartier Steinfurter Straße und der Stadtteil Kinderhaus von einer verbesserten Anbindung an die Stammstrecke der S-Bahn Münsterland profitieren. Ein dezentraler Verknüpfungspunkt Münster „Nordkreuz“ würde die Möglichkeit für attraktive Umsteigemöglichkeiten auf eine leistungsfähige und beschleunigte Stadtbusachse über die Nordtangente (heute Ringlinie) eröffnen. Hierdurch wäre die Anbindung und Erreichbarkeit der gesamten nördlichen

² Die Stellschrauber GmbH übernimmt die externe Projektleitung zur Umsetzung des Angebotszielkonzepts S-Bahn Münsterland.

und westlichen Innenstadt sowie des Bereiches rund um das Coesfelder Kreuz gewährleistet. Mit optimierten Umsteigemöglichkeiten von Bus auf Bus könnten auch die nördlichen Hochleistungsachsen angebunden werden. In diesem Zusammenhang ist das Umsteigekreuz so zu gestalten, dass kurze Wege zwischen Bus und Bahn gewährleistet sind. Auch wäre eine leistungsfähige Umgestaltung der zweiten Nordtangente geboten, die auf eine umfassende Bevorrechtigung und Beschleunigung des ÖPNV ausgerichtet ist. In diesem Bereich wäre folglich eine deutliche Fahrzeitreduzierung und Betriebsstabilisierung des ÖPNV zu verzeichnen.

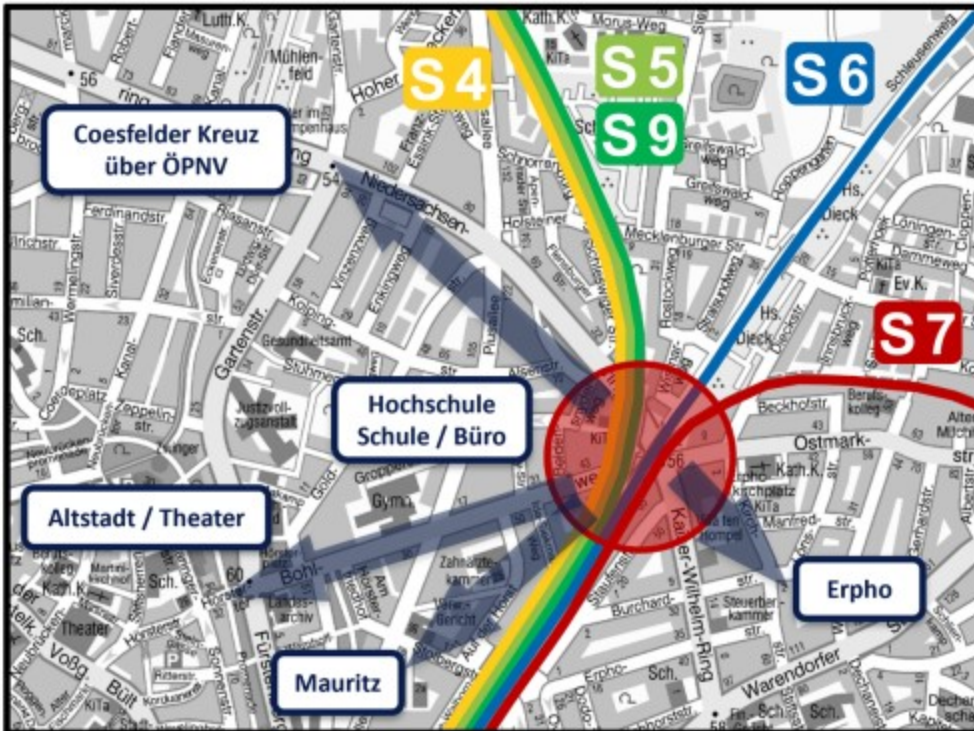


Abbildung 2: Vernetzungsmöglichkeit von SPNV und ÖPNV (Quelle: NWL 2023)

Unter diesen Voraussetzungen ergäben sich im Rahmen der Entwicklung des Knotenbahnhofes Münster „Nordkreuz“ und des ÖPNV-Hochleistungsnetzes bedeutende Synergieeffekte zur Förderung des Umweltverbundes, die mit der Realisierung des städtischen Mobilstationskonzepts um ein weiteres gestärkt würden.

Mit Blick auf potenzielle Pendelbeziehungen hat der NWL in seiner Vorstudie eine Umsteigerpotenzialabschätzung der potenziell über das „Nordkreuz“ verlaufenden Korridore S 6 (Münster Hbf. – Osnabrück Hbf.), S 7 (Münster Hbf. – Warendorf – Bielefeld Hbf.), S 4 (Münster Hbf. – Gronau - Enschede) und S 5 (Rheine – Münster-Hiltrup) ab der Umsetzungsstufe 1 (vgl. Anlage 1, S. 2) vorgenommen. Unter Annahme einer attraktiven Anbindung an den Hochleistungs-ÖPNV in Richtung Uniklinik / Universität werden nach der Berechnung für ca. 2.600 Ein- und Aussteiger neue Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und ÖPNV ermöglicht.

Potenzial Quartierserschließung

In Bezug auf die Quartierserschließung wäre für Einwohner der Stadtteile Mauritz-Mitte, Mauritz West, Schlachthof, Rumphorst-Süd und dem Erpho Viertel eine fußläufige Erreichbarkeit des Knotenbahnhofes gegeben. Auch für Arbeitgeber, Schulen und Hochschulen in den genannten Quartieren wäre eine unmittelbare Anbindung an das S-Bahn-System gewährleistet. Die Anzahl von neuen Fahrgästen der jeweiligen Gruppe hat der NWL im Rahmen einer Erschließungspotenzialanalyse für die Einzugsradien von 600 m und 1800 m ermittelt (vgl. Anlage 1, Tab. 1). Hierbei ergeben sich insgesamt etwa 6.200 Ein- und Aussteiger für den Knotenbahnhof Münster „Nordkreuz“.

In einer Übersicht fasst der NWL die Gesamtpotenziale in vier Angebotsszenarien zusammen, die sich an den Umsetzungsstufen der S-Bahn Münsterland orientieren (Status Quo, Vorstufe, Stufe 1

und Stufe 2). Hierbei kristallisiert sich heraus, dass bereits im Status Quo werktags ca. 9.500 Ein- und Aussteiger pro Tag den Bahnhofpunkt Münster „Nordkreuz“ nutzen würden. Im Zuge der Umsetzungsstufen steigert sich diese Zahl auf ca. 10.400 (Vorstufe), 13.300 (Stufe 1) und schließlich auf ca. 16.700 Ein- und Aussteiger (Stufe 2) pro Tag (vgl. Anlage 1, Tab. 1).

Die grundsätzliche fahrplantechnische Machbarkeit einer Bedienung mit allen Zügen der Stammstrecke ist durch den Gutachter SMA³ für den Haltepunkt Münster „Nordkreuz“ bestätigt worden.

Städtebauliche Ersteinschätzung

Im Rahmen einer Ersteinschätzung erachtet das Stadtplanungsamt die Einrichtung des Haltepunktes sowohl planungsrechtlich als auch liegenschaftlich als grundsätzlich realisierbar. Auch städtebaulich ist der Knotenbahnhof grundsätzlich vorstellbar, wenngleich dieser mit einer erheblichen Veränderung der umliegenden öffentlichen Räume einhergeht. Hier bedarf es einer überzeugenden Gestaltung der notwendigen Erschließungsanlagen in Bezug auf die Überwindung der Höhenunterschiede sowie den geplanten Bahnsteigen selbst. Zudem sind sensible Gestaltungsansätze hinsichtlich der baulichen Errichtung eines angemessenen Lärmschutzes zu wählen, um Beeinträchtigungen der angrenzenden Wohngrundstücke zu begrenzen.

Weiteres Vorgehen

Vor dem Hintergrund der genannten Potenziale und der Notwendigkeit den Umweltverbund im Sinne der Klimaneutralität konsequent zu fördern, soll die Realisierbarkeit des „Nordkreuzes“ und damit verbundene Auswirkungen auf das Gesamtsystem S-Bahn Münsterland in einer tiefergehenden Untersuchung des NWL ergebnisoffen geprüft werden. Hierbei sollen fahrplantechnische Möglichkeiten und notwendige Infrastrukturbedarfe identifiziert sowie daraus entstehende Planungsvarianten für die unterschiedlichen Maßnahmen unter verkehrlichen, technischen und ökonomischen Parametern bewertet werden. Hierzu dient der eingerichtete Arbeitskreis Planung Kernbereich S-Bahn Münsterland mit Vertretern der Stadt Münster, DB Netz, DB Station&Service und des NWL. Die Ergebnisse der Detailuntersuchung sollen mit den Projektpartnern bis zum 1. Quartal 2024 vollständig abgestimmt sein und im nächsten Schritt der Politik zur Entscheidung vorlegt werden.

In Vertretung
gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

- Anlage A
- S-Bahn Münsterland. Voruntersuchung Knotenbahnhof Münster Nordkreuz. Herleitung der Relevanz für die weitere Detailuntersuchung eines neuen Knotenbahnhofs im urbanen Raum.

³ SMA und Partner AG ist ein unabhängiges Consulting- und Softwareunternehmen für Bahnsysteme mit Sitz in Zürich.

