



Amt für Mobilität und Tiefbau

11.02.2021

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Grimm

Telefon: 492-6600

Grimm@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Machbarkeitsstudie für einen Bahnhofsteilpunkt im Bereich Münster-Geist/Preußenstadion

Beratungsfolge

18.02.2021	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
25.02.2021	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

1. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität nimmt die Zusammenfassung der Ergebnisse der „Machbarkeitsstudie für einen Bahnhofsteilpunkt im Bereich Münster-Geist/Preußenstadion“ zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Basis der Ergebnisse die Planungen zum Ausbau eines barrierefreien Bahnhofsteilpunktes im Bereich Preußenstadion/Geist weiter zu verfolgen und zu konkretisieren.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, dazu eine Potenzialanalyse zur Ermittlung der zu erwartenden Fahrgastnachfrage vorzubereiten und zu vergeben.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster für die Vergabe einer Potenzialanalyse Kosten in Höhe von ca. 100.000 € entstehen.

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			2021	100.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan-Entwurf 2021 bei der

o. g Investitionsmaßnahme veranschlagt. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2021, bzw. der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt. Die Verwaltung bemüht sich um eine Förderung aus den SPNV-Mitteln des NWL:

### **Begründung:**

Der Verwaltung liegen mehrere politische Anträge zur Schaffung eines Bahnhalt punktes sowie einer Mobilstation im Bereich Preußenstadion/Geist aus dem Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen (ASSVW) sowie zum Haushalt 2019 aus dem Haupt- und Finanzausschuss (HFA) vor (Anlage 1).

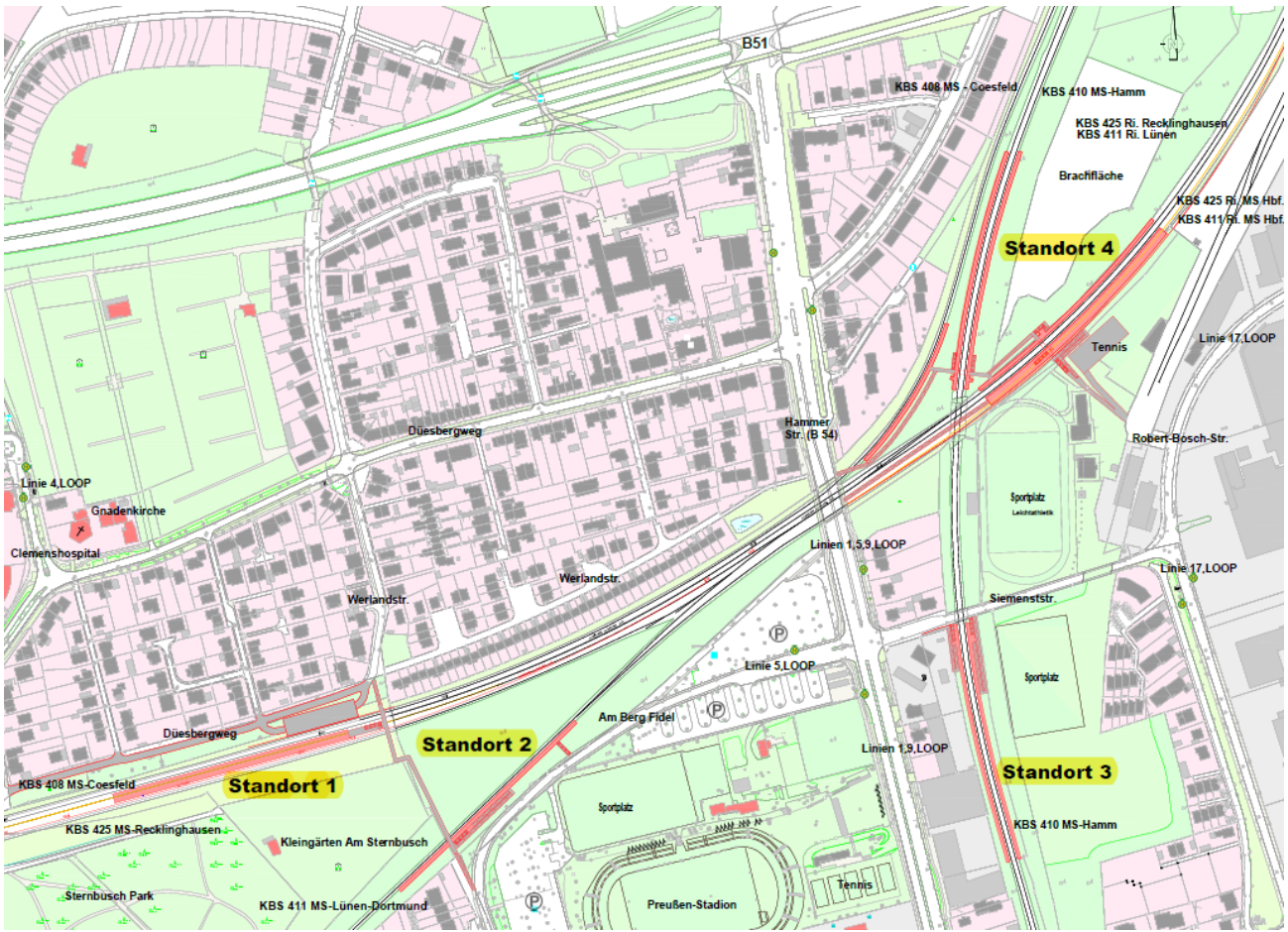
Die Verwaltung hat dazu in 2019/2020 die Erstellung einer „Machbarkeitsstudie für einen Bahnhalt punkte im Bereich Münster-Geist/Preußenstadion“ an ein externes Gutachterbüro (Fa. AFRY aus Essen) vergeben. Aufgabe und Zielsetzung der Studie war die Prüfung und Darstellung möglicher Standorte für die Anlage eines barrierefreien Bahnhalt punktes einschließlich einer Mobilstation an den vorhandenen Schienenstrecken Münster – Coesfeld (KBS 408), Münster – Recklinghausen – Düsseldorf (KBS 425), Münster – Lünen (KBS 411) und Münster – Hamm (KBS 410). Berücksichtigt wurden dabei insbesondere die Anbindung der Wohngebiete Berg Fidel und Geist sowie die Erschließung des Clemenshospitals und des Preußenstadions.

In der laufenden Untersuchung wurden die Überlegungen und Zielvorstellungen des NWL (Nahverkehr Westfalen Lippe) zum Konzept „S-Bahn Münsterland“ vorgestellt (s. Ratsbeschluss zur Vorlage V/1179/2029 „Projekt S-Bahn Münsterland“). Diese sehen jeweils einen Haltepunkt „Münster-Preußenstadion“ an der Schienenstrecke Münster-Hamm (KBS 410) sowie an der Strecke Münster-Coesfeld (KBS 408) vor. Im laufenden Gutachten wurde die Kompatibilität der untersuchten möglichen Bahnhalt punkte zum Konzept S-Bahn Münsterland geprüft. Eine Vorabstimmung mit dem NWL im Hinblick auf die Kompatibilität zum Konzept „S-Bahn Münsterland“ hat stattgefunden. Der NWL sieht ein großes Potenzial im Standort 4 (s.u.). Dieser Standort ist grundsätzlich geeignet, den Hauptbahnhof Münster zu entlasten und zu einer multifunktionalen Mobilitätsstation ausgebaut zu werden.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie liegen zwischenzeitlich vor und werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt. Bislang ausstehend ist eine gedruckte Fassung der Machbarkeitsstudie. Diese wird der Bezirksvertretung Hiltrup und dem Ausschuss für Verkehr und Mobilität, sobald sie vorliegt, zur Verfügung gestellt.

### **Zusammenfassung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie:**

Es wurden vier mögliche Standorte für die Anlage eines Bahnhalt punktes untersucht:



### Standort 1: Geistviertel/Duesbergweg

Der Standort 1 liegt im Bereich der eingleisigen Schienenstrecke von Münster nach Coesfeld (KBS 408) und der zweigleisigen Strecke von Münster – Recklinghausen (KBS 425). Grundsätzlich sind hier zwei Möglichkeiten für die Anlage eines Bahnhaltdepunktes vorhanden. Zum einen ist ein Haltepunkt zwischen den Streckengleisen der Strecke Münster – Recklinghausen/Düsseldorf und zum anderen ein Haltepunkt nördlich der Strecke Münster Coesfeld im Bereich der Böschung zum Duesbergweg denkbar. Aufgrund des vorhandenen Spurplans ohne Streckenwechsellmöglichkeit kann nur eine der beiden Strecken angebunden werden.

#### Variante 1: Mittelbahnsteig an der Schienenstrecke Münster – Recklinghausen – Düsseldorf (KBS 425) (Anlage 2)

Gemäß Machbarkeitsstudie ist die Anordnung eines Mittelbahnsteiges an der zweigleisigen Schienenstrecke Münster-Recklinghausen-Düsseldorf mit einer Gleisverschwenkung des Richtungsgleises nach Münster um ca. 6,5 m und einem Rückbau des südlichen 4. Gleises (nicht in Betrieb) einschließlich Oberleitung möglich. Der Mittelbahnsteig könnte über eine Rampe/Treppe direkt an eine Fußgängerbrücke zwischen Duesbergweg/Werlandstraße und Am Berg Fidel unter Ausnutzung des vorhandenen Geländeverlaufs (Höhenunterschied ca. 4 m) an das Geistviertel/Clemenshospital im Norden und Berg Fidel/Preußenstadion im Süden angebunden werden. Eine Mobilstation ist auf der vorhandenen Grünfläche zwischen den Gleisanlagen und dem Duesbergweg (Ausbau erforderlich) nördlich der Gleisanlagen möglich.

Dieser Standort bietet eine sehr gute fußläufige Erreichbarkeit des Wohngebietes Geist und des Clemenshospitals sowie eine gute Erreichbarkeit des Wohngebietes Berg Fidel und des Preußenstadions. In Richtung Preußenstadion/Berg Fidel ist eine Querung der Gleise erforderlich. Eine ÖPNV-Anbindung ist durch die Stadtbuslinie 4 (20'-Takt) und LOOP vorhanden.

Diese Variante ist allerdings nicht kompatibel zum aktuellen Konzept „S-Bahn Münsterland“, das den Halt an der Schienenstrecke Münster – Coesfeld (KBS 408) vorsieht.

#### Variante 2: Seitenbahnsteig an der Schienenstrecke Münster – Coesfeld (KBS 408) nördlich der Schienenstrecke

Ebenfalls möglich ist die Anlage eines Seitenbahnsteiges an der eingleisigen Schienenstrecke von Münster nach Coesfeld. Dafür müsste die vorhandene Böschung zum Düesbergweg abgefangen werden. Damit würden allerdings die Flächen für die Errichtung einer Mobilstation stark eingeschränkt. Laut Gutachten ist aufgrund der Eingleisigkeit und damit geringeren Bedienungshäufigkeit ein deutlich geringeres Fahrgastpotenzial im Vergleich zur parallel verlaufenden Schienenstrecke nach Recklinghausen/Düsseldorf zu erwarten.

Diese Variante ist grundsätzlich kompatibel zum aktuellen Konzept „S-Bahn Münsterland“.

#### Variante 3: Zwei Bahnsteige an den Schienenstrecken Münster – Coesfeld (KBS 408) und Münster – Recklinghausen/Düsseldorf (KBS 425) mit entsprechender Umsteigemöglichkeit

Eine weitere Möglichkeit wäre die Anlage eines kombinierten Bahnhofpunktes zur Verknüpfung der beiden Schienenstrecken Münster - Coesfeld und Münster – Recklinghausen - Düsseldorf. Hier könnten zwei Bahnsteige mit entsprechender Umsteigemöglichkeit geschaffen werden. Eine Fahrbeziehung wäre allerdings nur aus Richtung Coesfeld in Richtung Recklinghausen und umgekehrt möglich, da keine Weichenverbindung vorhanden ist und ein Streckenwechsel frühestens in Mecklenbeck stattfinden könnte. Laut Gutachten ist bei dieser Variante nur ein geringes Fahrgastpotenzial zu erwarten.

Diese Variante ist nicht kompatibel zum aktuellen Konzept „S-Bahn Münsterland“, das nur den Halt an der Schienenstrecke Münster – Coesfeld (KBS 408) vorsieht.

### **Standort 2: Berg Fidel/Preußenstadion**

#### Außenbahnsteig an der Schienenstrecke Münster – Lünen - Dortmund (KBS 411) auf der Stadionseite (Anlage 3)

Die Realisierung eines Haltepunktes an der KBS 411 ist abhängig vom zweigleisigen Ausbau der Strecke. Eine entsprechende Ausbauplanung der DB liegt bislang nicht vor. Laut Gutachten ist aber schon jetzt die Einrichtung eines Außenbahnsteiges an der eingleisigen Schienenstrecke Münster – Lünen auf der Stadionseite möglich. Nach Umsetzung der Zweigleisigkeit könnte ein zweiter Bahnsteig nordwestlich der Gleise realisiert werden.

Die Zuwegung vom Preußenstadion zum Bahnsteig könnte über eine Rampe/Treppe von der Straße „Am Berg Fidel“ erfolgen. Ein weiterer Treppenzugang für Besucher des Stadions ließe sich in der nördlichen Hälfte des Bahnsteigs anlegen. Auch hier könnte eine zusätzliche Verbindung zu den Wohngebieten im Geistviertel und zum Clemenskrankenhaus (Fußgängerbrücke wie in Standort 1, Variante 1) geschaffen werden. Eine Mobilstation könnte im Bereich der vorhandenen Parkplätze am Stadion verwirklicht werden.

Dieser Standort bietet eine sehr gute Erreichbarkeit des Wohngebietes Berg Fidel und des Preußenstadions. Zum Clemenshospital und Wohngebiet Geist ist die Entfernung jedoch größer als beim Standort 1 und dafür ist die Gleisanlage zu queren. Eine ÖPNV-Anbindung des Haltepunktes wäre mit der Linie 5 im 20´-Takt gegeben.

Diese Variante ist nicht kompatibel zum aktuellen Konzept „S-Bahn Münsterland“, das keinen Halt an der Schienenstrecke Münster – Lünen - Dortmund (KBS 411) vorsieht.

### **Standort 3: Siemensstraße, östlich Hammer Straße**

#### Zwei Außenbahnsteige an der Schienenstrecke Münster – Hamm (KBS 410) auf vorhandenem Bahndamm (Anlage 4)

Aufgrund der Trassierung und der Lage der zweigleisigen Strecke auf einem Bahndamm ist ein Haltepunkt im Bereich der KBS 410 technisch nur sehr aufwändig zu realisieren. Möglich wäre die Anlage zweier Außenbahnsteige. Die Erschließung der Bahnsteige müsste einseitig von der Siemensstraße über eine kombinierte Treppen-/Rampenanlage, auf der Ostseite aus Platzmangel ggf. über die Anlage eines Aufzuges, erfolgen, um den Höhenunterschied von ca. 5 m zwischen Straße und Bahnsteigoberkante zu überwinden. Die Abfangung der Bahnsteige und Zuwegungen im Bereich des Bahndammes sind aufwändig, zusätzlich sind ggf. Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Aufgrund fehlender Flächen und der vorhandenen Topografie (Höhendifferenz zur vorh. Bebauung im Westen ca. 3 m, Sportanlage im Osten ca. 12 m) ist an diesem Standort keine Mobilstation möglich.

Für den Fußweg zum Preußenstadion/Berg Fidel sowie zum weiter entfernten Clemenshospital/Wohngebiet Geist ist eine Querung der Hammer Str. erforderlich. Dieser Standort bietet hingegen einen kurzen Fußweg zum angrenzenden expandierenden Gewerbegebiet.

Diese Variante ist grundsätzlich kompatibel zum aktuellen Konzept „S-Bahn Münsterland“.

### **Standort 4: Gleisdreieck Robert-Bosch-Straße, östlich Hammer Straße**

#### Verknüpfung der vorhandenen Schienenstrecken (Anlage 5)

Im Bereich der Zusammenführung/Kreuzung der vier Schienenstrecken Münster - Lünen (KBS 408), Münster - Recklinghausen/Düsseldorf (KBS 425), Münster - Hamm (KBS 410) und Münster - Lünen (KBS 411), östlich der Hammer Straße bietet sich die Möglichkeit, einen Bahnhof zu schaffen, der alle Strecken miteinander verknüpft und einen Umstieg zwischen den Strecken ermöglicht. Dazu wären dann in einem Bahnhof Bahnsteige an allen Gleisen einzurichten und über Treppen und Gehweg miteinander zu verknüpfen.

Flächen für eine Mobilstation wären ggf. auf den Flächen des Tennisvereins an der Robert-Bosch-Straße (Aufgabe der Tennisplätze im Bereich der Robert-Bosch-Straße erforderlich) oder auf der Freifläche zwischen den Gleisanlagen (Eigentümer Stadt MS), eventuell mit direkter Anbindung an die B 51 möglich

#### Teilstandort 1:

#### KBS 425/411: Zwei Bahnsteige an dem dreigleisigen Schienenstrang Münster - Recklinghausen - Düsseldorf bzw. Münster - Lünen - Dortmund auf Geländehöhe (Ebene 0)

Für diese beiden Strecken, die im Untersuchungsbereich zusammen drei Gleise nutzen, sieht der Gutachter zwei Bahnsteige vor. Am gemeinsam genutzten nördlichen Gleis aus Richtung Münster Hauptbahnhof könnte ein Außenbahnsteig errichtet werden. Dieser wird aus Richtung Robert-Bosch-Straße durch eine Unterführung mit Treppe und Aufzug zum Bahnsteig erschlossen (Ebene -1). Aus Richtung der Schienenstrecken Münster - Hamm und Münster – Coesfeld könnte ein weiterer, ebenerdiger Zugang zum Bahnsteig (Ebene 0) geschaffen werden.

Für die beiden Strecken in Richtung Münster Hauptbahnhof wird die Anlage eines Mittelbahnsteiges vom Gutachter vorgesehen. Dafür muss das südliche der drei Gleise (aus Richtung Lünen) auf einer Länge von ca. 500 m nach außen verschwenkt werden. Dies erfordert die Aufgabe der vorhandenen Tennisanlage des ESV. Die Erschließung könnte von der Robert-Bosch-Straße durch eine Unterfüh-

rung (Ebene -1) mit Treppe und Aufzug zum Bahnsteig erfolgen. Zusätzlich wäre eine direkte Anbindung an die Brücke der Hammer Straße über eine Rampe möglich.

Dieser Teilstandort ist nicht kompatibel zum aktuellen Konzept „S-Bahn Münsterland“, das keinen Halt an den Schienenstrecken Münster - Recklinghausen – Düsseldorf (KBS 425) und Münster - Lünen - Dortmund (KBS 411) vorsieht.

Teilstandort 2:

KBS 410: Zwei Außenbahnsteige in Dammlage auf der zweigleisigen Strecke Münster - Hamm (Ebene +1)

Die Bahnsteige an der Strecke Münster – Hamm, die auf einem Damm in Hochlage verläuft, können nur als Außenbahnsteige konzipiert werden.

Für die Anbindung der Bahnsteige untereinander und an den Bahnsteig der Strecke von/nach Coesfeld, der Zuwegung zur Robert-Bosch-Straße sowie der Zuwegung zur Hammer Straße (Rampe und Brücke) wäre eine Unterführung möglich (Ebene 0). Die Erschließung der beiden Bahnsteige könnte über Treppen und Aufzüge/Rampen erfolgen.

Dieser Teilstandort ist grundsätzlich kompatibel zum aktuellen Konzept „S-Bahn Münsterland“.

Teilstandort 3:

KBS 408: Außenbahnsteig östlich des Gleises (Ebene 0)

Die Schienenstrecke Münster-Coesfeld könnte einen Außenbahnsteig östlich des Gleises erhalten. Die Erschließung des Bahnsteigs wäre über die Brücke/Rampe von der Hammer Straße sowie über die Zuwegung unter der Strecke von/nach Hamm aus Richtung Robert-Bosch-Straße möglich.

Dieser Teilstandort ist grundsätzlich kompatibel zum aktuellen Konzept „S-Bahn Münsterland“.

Insgesamt bietet der Standort 4 kurze Fußwege zum angrenzenden Gewerbegebiet. Der Standort liegt von allen untersuchten Standorten am weitesten von den Wohngebieten Berg Fidel und Geist sowie vom Preußenstadion Clemenshospital entfernt. Um diese zu erreichen ist eine Querung der Hammer Straße erforderlich. Eine ÖPNV-Anbindung ist mit der Linie 17 im 20´-Takt sowie LOOP vorhanden.

Dieser Standort ist in Teilen kompatibel zum bisherigen Konzept „S-Bahn Münsterland“.

**Kostenschätzung** (ohne Grunderwerb):

Standort	Baukosten inkl. Baunebenkosten	Planungskosten	Projektkosten 2021	Projektkosten 2035	Brutto- Projektkosten 2035
1	15,5 Mio. €	3,1 Mio. €	18,6 Mio. €	29,6 Mio. €	35,2 Mio. €
2	8,5 Mio. €	1,7 Mio. €	10,2 Mio. €	16,2 Mio. €	19,3 Mio. €
3	8,4 Mio. €	1,7 Mio. €	10,1 Mio. €	16,0 Mio. €	19,0 Mio. €
4	28,6 Mio. €	5,7 Mio. €	34,3 Mio. €	54,5 Mio. €	64,9 Mio. €

Die aufgeführten Maßnahmen sind grundsätzlich förderfähig. Vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) werden Zuschüsse sowohl zu den anfallenden Planungskosten (bis zu 80 %) als auch zu den förderfähigen Baukosten (bis zu 90 %) gewährt. Ebenfalls ist eine Fördermöglichkeit im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms zur Förderung von Bau und Ausbau des SPNV (bis zu 75 %)

vorhanden. Ggf. sind weitere Finanzierungsmöglichkeiten nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) oder dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) möglich.

Für die weitere Bewertung/Planung/Finanzierung/Förderung und Umsetzung der Maßnahme sind intensive Abstimmungen mit dem zuständigen SPNV, dem Aufgabenträger NWL sowie der DB AG und dem Land NRW erforderlich. Die Verwaltung bemüht sich um eine Förderung aus den SPNV-Mitteln des NWL:

### **Fazit und weitere Bearbeitung:**

Der Gutachter hält an allen vier untersuchten Standorten den Bau eines Bahnhofpunktes grundsätzlich für möglich. Um zu entscheiden, an welchem Standort und an welcher der vorhandenen Bahnstrecken ein Haltepunkt am verkehrlich sinnvollsten ist, soll eine Potenzialanalyse die Grundlage für eine dann noch durchzuführende Kosten-Nutzen-Analyse liefern und an ein externes Büro vergeben werden. Die geschätzten Kosten dafür betragen ca. 100.000 €.

In Vertretung

gez.  
Denstorff  
Stadtbaurat

### **Anlagen:**

Anlage 1: gesammelte Anträge

- Änderungsantrag zur Vorlage V/0123/2017 „55. Änderung des FNP - Bebauungsplan Nr. 568 - Aufhebung Bebauungsplan Nr. 183“, Beschluss des ASSVW vom 11.05.2017
- Antrag zum Haushalt 2019 an den Haupt- und Finanzausschuss „Preußen-Stadion modernisieren und ausbauen, Bahnhofpunkt schaffen“
- Antrag an den ASSVW vom 07.02.2019 „Mobilitätsstation Geist“

Anlage 2: Lageplan Standort 1, Variante 2

Anlage 3: Lageplan Standort 2

Anlage 4: Lageplan Standort 3

Anlage 5: Lageplan Standort 4