

## Von der Regionalbahn zur Stadtbahn - Haltepunkt Danziger Freiheit

### Lage:

Stadtbezirk Mitte, Stadtteil Mauritz, östl. der Münsteraner Innenstadt an der signalgeregelten Kreuzung der Warendorfer Str. (L843), Schiffahrter Damm (L 587) und der Ostmarkstraße mit der Schienenstrecke Münster – Warendorf - Rheda-Wiedenbrück (KBS 406)

### vorhandene Untersuchungen:

RAK-Bericht 1990, Regionalisierungsgutachten 1995, Stadtbahngutachten 1999, eigene Untersuchung 2007

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

Einzugsgebiet: Mauritz-Mitte  
ca. 10.200 Einwohner in 2013 sowie in Prognose 2020  
ca. 3.600 Beschäftigte

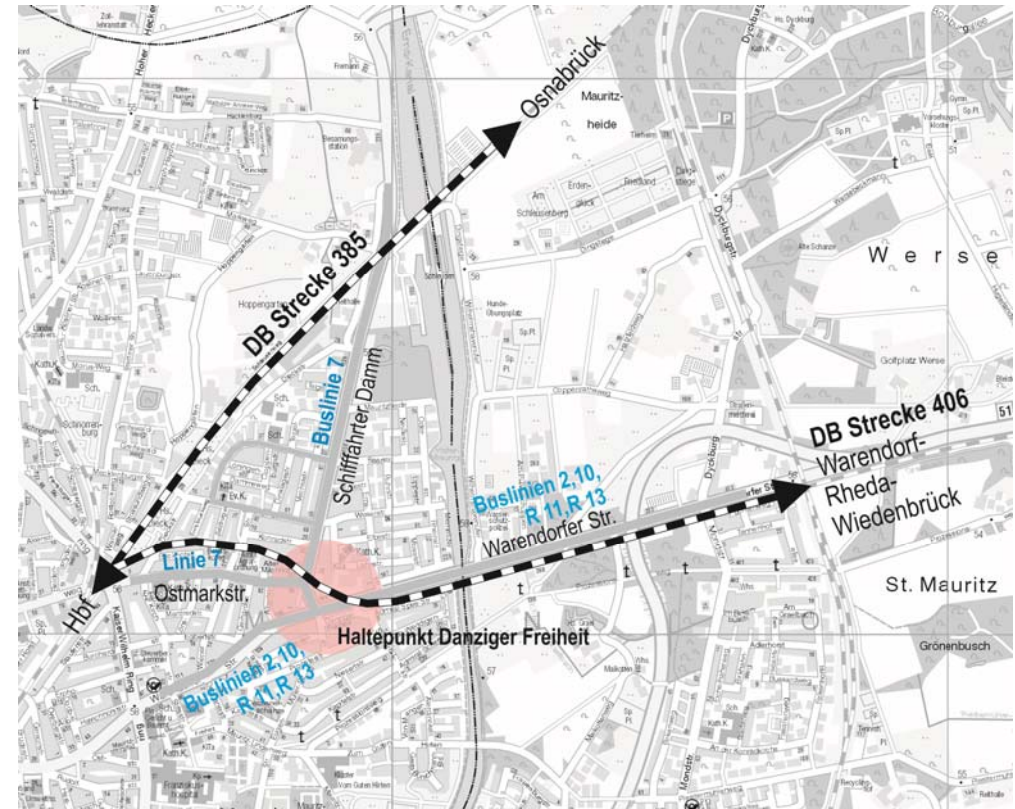
stagnierende Einwohnerzahl (KBP 2013-2020), kein Arbeitsplatzschwerpunkt

### vorhandenes ÖPNV/SPNV Angebot:

Korridor Warendorfer Str.: Buslinien 2, 10 im 20´-Takt( ab Hbf in Richtung Handorf)  
N83 im 30´-Takt (Mecklenbeck - Hbf - Handorf)  
R11 im 60´-Takt und R13 vereinz. Fahrten ab Hbf in Richtung Telgte/Warendorf  
N2 im 120´-Takt ab Hbf in Richtung Telgte

Schiffahrter Damm: Buslinie 7 im 20´-Takt von Kriegerweg nach Gelmer und Sudmühle

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



### ÖPNV/SPNV Zielkonzept:

#### 1. Ziele aus 3. NVP Stadt Münster (Stand 2015):

- Anpassung an die Fahrgastnachfrage: Linie 2 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)
- direkte Führung der Linie 7 auf dem Schifffahrter Damm, Verlängerung der stündlichen Fahrten nach Sudmühle bis Waldfriedhof Lauheide

#### 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 (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, z.B. durch Schließung oder technische Sicherung von Bahnübergängen)

### Abschätzung der Fahrgastnachfrage heute/zukünftig:

- Aus Stadtbahngutachten 1999: Fahrgastnachfrage unter 300 Ein-/Aussteiger pro Tag (Prognose 2010)
- Aus Untersuchung Stadt 2007: Fahrgastnachfrage maximal 300 Ein-/Aussteiger pro Tag (Prognose 2015)
- Steigerung der Fahrgastzahlen seit 1997 um ca. 25 % von 2.700 Fg/Tag (Stadtbahngutachten) auf 3.400 Fg/Tag in 2014 (ZVM)
- Keine Steigerung der Fahrgastnachfrage durch ÖV-Pendler, da stagnierendes Arbeitsplatzangebot
- Keine Steigerung der Fahrgastnachfrage im Bienenverkehr bis 2020, da stagnierende Einwohnerzahl

### Reisezeiten:

	bis Hbf	ab Hbf	bis Altstadt (Aegidiimarkt)	ab Aegidiimarkt (Aegidiimarkt)
Bus Danziger Freiheit/Schifffahrter Damm	9-11 min	7-8-min	16- 19 min	14-16 min
Bahn	4 min	4 min	Umstieg	Umstieg

### Ergebnis Stadtbahngutachten:

- Die Prognose - Fahrgastzahlen rechtfertigen die Inbetriebnahme des Haltepunktes Danziger Freiheit nur bedingt.

### 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.
- Ein zusätzlicher Halt ist 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:

- Das prognostizierte Fahrgastpotenzial in den vorliegenden Untersuchungen liegt jeweils im grenzwertigen Bereich des erforderlichen Fahrgastaufkommens von ca. 300 – 350 Fahrgästen/Tag. Es haben seither keine weiteren Strukturentwicklungen im Einzugsgebiet stattgefunden. Allenfalls wird die allgemeine Steigerung der Fahrgastzahlen auf der KBS 406 um ca. 25 % seit 1997 zu einem entsprechenden Anstieg der zu erwartenden Fahrgastnachfrage am Haltepunkt führen. Es werden allerdings keine zusätzlichen Fahrgäste gewonnen, sondern es findet eine Umverteilung der vorhandenen Fahrgäste vom Bus auf die Schiene statt. Städtische Flächen zur Anlage von P+R- sowie B+R-Anlagen am Haltepunkt sind am Haltepunkt vorhanden.
- Die bauliche Machbarkeit des Haltepunktes Danziger Freiheit ist innerhalb des bestehenden Straßenraumes technisch schwierig und kostenintensiv, da keine ausreichenden Flächen für die Anlage eines Bahnsteiges zwischen Warendorfer Straße und Schiffahrter Damm vorhanden sind. Die erforderlichen 180 m (120 m Bahnsteiglänge sowie 2 x 30 m Durchrutschwege) lassen sich im vorhandenen Straßenraum zwischen der Warendorfer Straße und dem Schiffahrter Damm auf Straßenniveau baulich nicht realisieren. Alternativ kann nur in die aus fußläufiger Erreichbarkeit deutlich ungünstigere Seitenlage, parallel zur Warendorfer Straße ausgewichen werden.
- Fazit: Weitere Untersuchungen/Planungen sollten im Zusammenhang mit der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Münster und Telgte durchgeführt werden. Falls ein Halt an der KBS 406 möglich ist, sollte von den drei untersuchten Stationen Danziger Freiheit, Mondstraße und Handorf dieser Haltepunkt aufgrund der zu erwartenden Fahrgastnachfrage weiter verfolgt werden.