

## Von der Regionalbahn zur Stadtbahn - Haltepunkt Mondstraße

### Lage:

Stadtbezirk Ost, Stadtteil Mauritz-Ost (St. Mauritz), östlich der Münsteraner Innenstadt an der Kreuzung Warendorfer Str. (B51) und Mondstraße/Dyckburgstraße mit der Schienenstrecke Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück (KBS 406)

### vorhandene Untersuchungen:

Stadtbahngutachten 1999

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

hauptsächlich Wohnbebauung

Einzugsgebiet: ca. 9.500 Einwohner in 2013  
ca. 10.000 Einwohner in 2020  
ca. 1.600 Beschäftigte

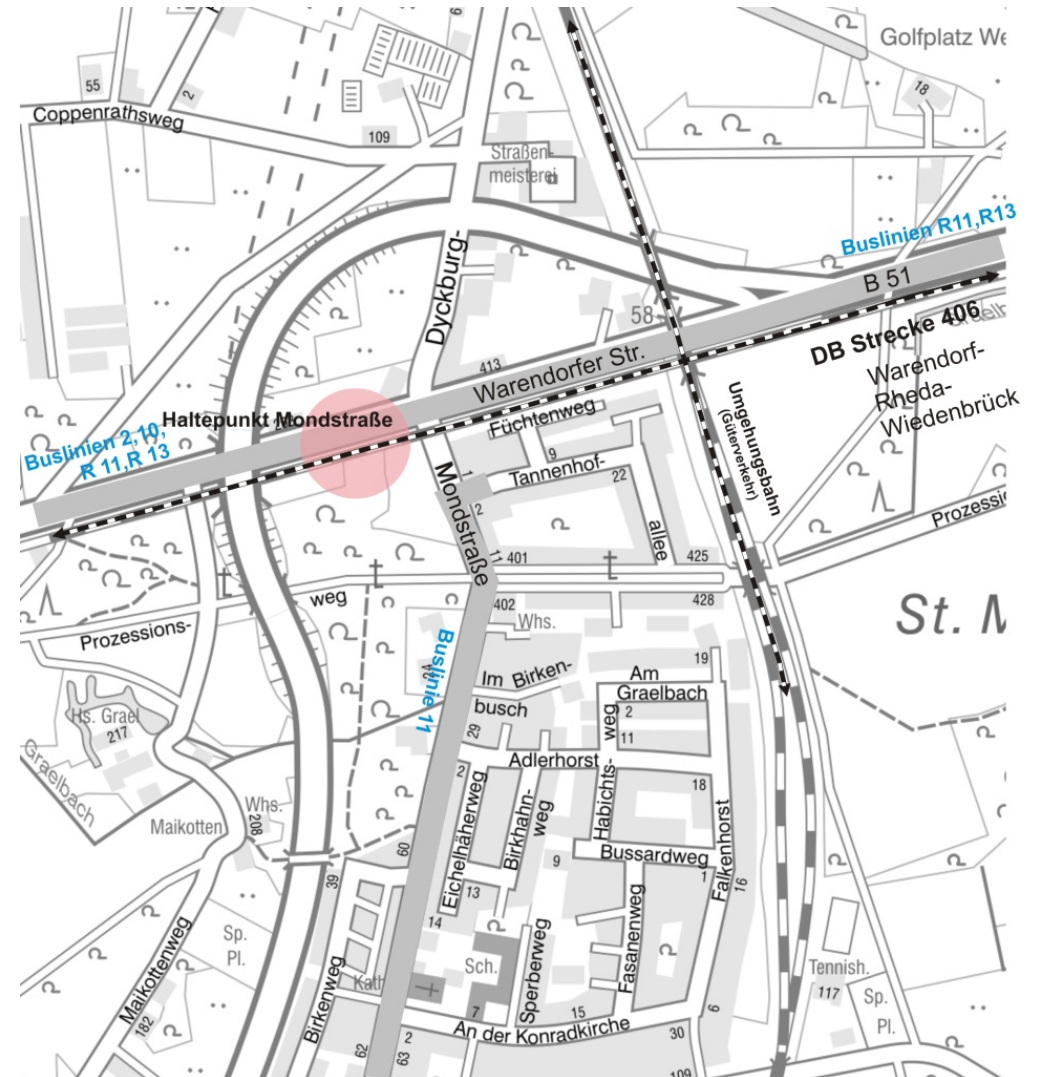
Zunahme der Bevölkerung (KBP 2013-2020) im relevanten Einzugsbereich (in 1.000 - 1.500 m Entfernung vom Haltepunkt) um ca. 5 % bis 2020, kein pendlerrelevanter Arbeitsplatzschwerpunkt

### vorhandenes ÖPNV/SPNV Angebot:

Korridor Warendorfer Straße: Buslinien 2, 10 im 20'-Takt (Hbf - Handorf)  
N83 im 30'-Takt (Hbf - Handorf)  
R11 im 60'-Takt und R13 einz. Fahrten ab Hbf in Richtung Telgte/Warendorf  
N2 im 120'-Takt ab Hbf nach Telgte

Mondstr.: Buslinie 11 im 20'-Takt (Gievenbeck - Hbf - St. Mauritz, Tannenhof)  
N84 im 30'-Takt (Albachten - Hbf - Tannenhof)

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



### ÖPNV/SPNV Zielkonzept:

#### 1. Ziele aus 3. NVP Stadt Münster:

- Anpassung an die Fahrgastnachfrage: Linie 2 nur noch 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. (Verlängerung der Linie 11 bis Warendorfer Str., Umsteigepunkt einschl. P+R-Platz im Rahmen des Ausbaus der B 51)

#### 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 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)

### Abschätzung der Fahrgastnachfrage heute/zukünftig:

- Aus Stadtbahngutachten 1999: Fahrgastnachfrage unter 200 Ein-/Aussteiger pro Tag (Prognose 2010)
- Steigerung der Fahrgastzahlen seit 1997 um ca. 25 % von 2.700 Fahrgästen/Tag (Stadtbahngutachten) auf ca. 3.400 Fahrgäste/Tag in 2014 (ZVM)
- Keine Steigerung der Fahrgastnachfrage durch ÖV-Pendler, da stagnierendes Arbeitsplatzangebot
- Geringfügige Steigerung der Fahrgastnachfrage im Binnenverkehr möglich bis 2020, da Anstieg der Einwohnerzahl um ca. 5 % (500 Einwohner)

### Reisezeiten:

	bis Hbf	ab Hbf	bis Altstadt (Aegidiimarkt)	ab Altstadt (Aegidiimarkt)
Bus St. Mauritz	ca. 14 min	ca. 10-12 min	ca. 21 min	ca. 17-19 min
Bus Tannenhof	ca. 15 min	ca. 13 min	ca. 20 min	ca. 20 min
DB	ca. 5-6 min	ca. 5-6 min	Umstieg	Umstieg

#### Ergebnis Stadtbahngutachten:

- Der Haltepunkt wird nicht empfohlen.

#### 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.
- Zusätzlicher Halt mit der aktuellen Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Münster - Telgte nicht möglich.
- Ggf. ist nach Erhöhung der Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Im geplanten 30-Minuten-Takt ist ein Münster - 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:

- Geringes Fahrgastpotenzial für das Prognosejahr 2010 aus Stadtbahngutachten, seitdem kaum Strukturentwicklungen, aber Steigerung der Fahrgastnachfrage seit 1997 auf der Schienenstrecke um ca. 25 % sowie Zunahme der zu erwartenden Fahrgastnachfrage im Binnenverkehr durch Bevölkerungszunahme um ca. 5 % (+ 500 Einwohner) bis 2020
- Reisezeitvorteile in Richtung Hauptbahnhof
- Keine städtischen Flächen für die Einrichtung von P+R- sowie B+R-Anlagen am Haltepunkt vorhanden

Fazit: Der Haltepunkt Mondstraße sollte nicht weiter verfolgt werden.

Falls die Untersuchungen im Zusammenhang mit der Streckenerhöhung im Abschnitt Münster – Telgte ergeben, dass ein zusätzlicher Halt an der Schienenstrecke (KBS 406) möglich ist, empfiehlt die Verwaltung von den drei untersuchten Stationen Danziger Freiheit, Mondstraße und Handorf den Haltepunkt Danziger Freiheit aufgrund der zu erwartenden Fahrgastnachfrage weiter zu verfolgen. Der Haltepunkt Mondstraße wird nicht weiter verfolgt.

(Antrag Nr. A-O/0009/2015 zur Einrichtung einer Buswende sowie einer Park and Ride Anlage und eines Fahrradabstellplatzes wird gesondert bearbeitet.)