

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0375/2005

Auskunft erteilt:

Herr König

Ruf:

492 61 51

E-Mail:

KoenigD@stadt-muenster.de

Datum:

06.05.2005

Betrifft

2. Nahverkehrsplan Stadt Münster

Beratungsfolge

02.06.2005	Ausschuss für Gleichstellung	Vorberatung
07.06.2005	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
14.06.2005	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
16.06.2005	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
16.06.2005	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
21.06.2005	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
23.06.2005	Kommission zur Förderung der Integration von Menschen mit Behinderungen	
	Vorberatung	
28.06.2005	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
07.09.2005	Aufsichtsrat Stadtwerke Münster GmbH	Vorberatung
13.09.2005	Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	Vorberatung
14.09.2005	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
21.09.2005	Hauptausschuss	Vorberatung
21.09.2005	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung:

1. Der Rat der Stadt Münster beschließt den 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster (Anlage 1) als Rahmenplan zur konzeptionellen Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in Münster.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit der Managementebene der Stadtwerke Münster GmbH
 - die Vorbereitung und Umsetzung des Maßnahmenprogramms 2006 aufzunehmen (Anlage 1, Kap. 10.4)
 - die Vorbereitung, Abstimmung und Prüfung der Maßnahmen für die Jahre 2007ff aufzunehmen und die Ergebnisse den zuständigen Ausschüssen vor der Umsetzung zum Beschluss vorzulegen
3. Mit dem Nahverkehrsplan werden die Maßnahmen zum Fahrplanwechsel Anfang 2006 beschlossen (vgl. Beschlusspunkt 2, 1. Spiegelstrich). Auf gesonderte Berichtsvorlagen für die Bezirksvertretungen wird verzichtet.

Kosten/Folgekosten

Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Kosten und Folgekosten für den städtischen Haushalt entstehen. Mehrkosten für die ausgewiesenen Fahrplanoptimierungen werden von der Stadtwerke Münster GmbH im Rahmen des Querverbundes getragen.

Begründung:

Zu 1.:

Der Rat der Stadt Münster hat in seiner Sitzung am 27.06.2001 beschlossen, den seit 1997 gültigen 1. Nahverkehrsplan Stadt Münster fortzuschreiben. Planungsgrundsätze und Leitziele der Nahverkehrsplanung sind im ÖPNV-Gesetz NRW (§8) vorgegeben. Diese sind vom Aufgabenträger auf die örtlichen Belange und spezifischen Anforderungen zu konkretisieren. Der 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster wurde vom Stadtplanungsamt zusammen mit der Hauptabteilung ÖPNV-Management der Stadtwerke Münster GmbH erarbeitet.

Während der Laufzeit des 1997 beschlossenen 1. Nahverkehrsplan Stadt Münster wurde das ÖPNV-Gesetz NRW zweimal fortgeschrieben. Gesetzlich verankert wurden dabei im wesentlichen folgende zusätzlichen inhaltlichen Anforderungen an die Nahverkehrspläne:

- Es ist ein stärkeres Gewicht auf die Definition von Qualitätsstandards zu legen
- Im Nahverkehrsplan sind die „öffentlichen Verkehrsinteressen“ zu konkretisieren
- Aus dem Behindertengleichstellungsgesetz sind qualitative Anforderungen zur Sicherstellung der Mobilitätsbedingungen behinderter Fahrgäste beim ÖPNV aufzunehmen.

Mit dem am 18.03.2004 vorgelegtem Zwischenbericht zum 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster wurden die Handlungsschwerpunkte festgelegt und ausreichend begründet. Ziel des zweiten Nahverkehrsplanes Münster ist es, das erreichte Niveau sowohl hinsichtlich der Bedienungs- als auch der Beförderungsqualität zu sichern und einen auch in Zukunft attraktiven, finanzierbaren und den Bedürfnissen der Kunden entsprechenden ÖPNV zu gewährleisten. Dabei soll die Position des ÖPNV als umweltverträgliches Verkehrsmittel und Bestandteil des Umweltverbundes gesichert und ausgebaut werden.

Die Analyse und Beurteilung der bestehenden ÖPNV-Angebotsqualität und der Fahrgastnachfrage (zeitlich/ räumlich) macht deutlich, dass in einigen Handlungsfeldern grundsätzlich ein Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung, Umstrukturierung und Optimierung des Stadtbusverkehrs besteht.

Im nun vorgelegten 2. Nahverkehrsplan werden sowohl für den Stadtbus- als auch für den münsterbezogenen Regionalbusverkehr Bedienungs- (Netze, Linien, Takte, Bedienungszeiten) und Beförderungsqualitäten (Personal, Fahrzeuge, Infrastruktur, Kommunikation und Information) definiert. Darüber hinaus benennt der 2. Nahverkehrsplan auch konkrete Maßnahmen, die die gesetzlichen Vorgaben erfüllen und geeignet sind, den ÖPNV in Münster unter den gegebenen städtebaulichen und finanziellen Rahmenbedingungen weiter zu entwickeln.

Parallel zur Vorberatung und Anhörung der Bezirksvertretungen läuft die gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung der in Münster konzessionierten ÖPNV-Verkehrsunternehmen und der Nachbargaufgabenträger (Münsterlandkreise) sowie des Zweckverbandes SPNV-Münsterland.

Der 2. Nahverkehrsplan versteht sich als Leitbild und Zielvorgabe der kurz- bis mittelfristigen ÖPNV-Gestaltung im Verkehrsraum Münster und bildet die Grundlage des in Kapitel 10 aufgelisteten Maßnahmenkataloges und der dort formulierten Prüfaufträge. Mit der Umsetzung des Gesamtpaketes ist dann das eigentliche Zielkonzept des 2. Nahverkehrsplanes erreicht.

Zu 2.:

Zum Fahrplanwechsel Anfang 2006 werden die nachfolgend beschriebenen Linienwegmaßnahmen umgesetzt:

a. Vereinfachung des Netzsystematik und Optimierung der Bedienungszeiträume und Taktfolgen

(2. Nahverkehrsplan Stadt Münster, Kapitel 8.1.1, Seiten 75 bis 87)

Das innerstädtische Nachtbusnetz mit seinen 9 Linien hat sich innerhalb kürzester Zeit mit vollem Erfolg bei den Fahrgästen im Stadtbussystem Münster etabliert. 2003 wurden mehr als 300.000 Fahrgäste befördert.

Sowohl im Abendverkehr von 21.00 bis 24.00 Uhr wie auch im Nachtbusverkehr sind weit mehr als 80% der Fahrgäste mit dem Fahrtzweck Freizeit unterwegs. Abend- und Nachtbusnetz werden heute aber mit grundsätzlich unterschiedlichen Netzen und Taktfolgen sowie Betriebsaufwand betrieben:

Abendnetz:	20.30-24.00 Uhr	14 Linien mit 422 Haltestellen
Nachtnetz:	24.00-02.00 Uhr (Sa, So 4.00)	9 Linien mit 270 Haltestellen

In der Regel nutzen die Fahrgäste dabei das Fahrtenangebot des Abendverkehrs um stadteinwärts zu fahren. Die Rückfahrt erfolgt dagegen mit dem Nachtbussystem. Durch den Wechsel vom Abendnetz zum Nachtnetz ändert sich für die Fahrgäste damit zwischen Hin- und Rückweg das ÖPNV-Angebot. Für die Rückfahrt muss eine andere Linien und unter Umständen auch eine andere Ein- und Ausstiegshaltestelle genutzt werden. Aus Sicht der Fahrgäste ist dabei eine Transparenz nicht gegeben.

Bezogen auf das heutige Nachtbussystem nutzen im Abendverkehr heute schon ca. 83% der Fahrgäste eine Haltestelle die auch von den Nachtbussen angefahren wird. Um diese hohe Netzabdeckung weiter zu optimieren, muss das Nachtbusnetz den nachgefragten Verkehrsbeziehungen im Abend- und Frühverkehr angepasst werden. Ein zentraler Bestandteil dieser Optimierung ist die Einrichtung einer zusätzlichen Nachtbuslinien die v.a. die Erschließungsdefizite im Bereich Aaseestadt sowie im nordöstlichen Innenstadtbereich schließen soll. Darüber hinaus werden - wie mit Fahrplanwechsel 2005 begonnen - die Ringlinienführungen überplant. Zudem sollen durch Tausch von Linienästen Bedienungslücken geschlossen werden. Wie das Voll- oder Tagesnetz soll das Grundnetz im Früh-, Abend- und Nachtverkehr mit Durchmesserlinien betrieben werden. Um eine flächendeckende Erschließung sicherzustellen werden ergänzende Taxibusverkehre eingerichtet. Die Maßnahmen im Einzelnen:

- Neue Nachtbuslinie Gewerbegebiet Kleimannbrücke - Hauptbahnhof - Aaseestadt
- Anbindung Kinderhaus Brüningheide durch Stichfahrt der N81 weiter über Kristiansandstraße bis zur Endhaltestelle im Gewerbegebiet Am Max-Klemens-Kanal, Anschluss taxi für Sprakel
- Flächendeckende Erschließung des Stadtteils Hilstrup (Amelsbüener Str.) durch Tausch der Linienäste ehemals N85, N86
- Albachten/Roxel: Tausch der Linienäste ehemals N89, N88 ab Gievenbeck. Durch Verlängerung der N88 bis Roxel kann auf die Schleifenfahrt der N87 verzichtet werden.
- Handorf: Anbindung Hornheide/Kerkamp, Sudmühle/Mariendorf mit Taxibus
- Ergänzende Taxibusverkehre: Sentruper Höhe, Maikottenweg, Sudmühle/Mariendorf, Sprakel, Altenroxel, Clemenshospital

Durch diese Maßnahmen ist eine Netzabdeckung von ca. 95% im Abendverkehr und bis zu ca. 91% im Frühverkehr zu realisieren. Das bedeutet, dass 95% bzw. 91% der Fahrgäste im Abend- und Frühverkehr eine Haltestelle nutzen, die zukünftig auch vom Grundnetz im Linienbusbetrieb durch die Stadtbusse (optimiertes Nachtbussystem) bedient wird. Berücksichtigt man einen 300m Haltestellen-Einzugsradius - die nächstgelegene Haltestelle die vom Grundnetz bedient wird ist im 300m erreichbar - und die ergänzende Erschließung durch die

Taxibuslinien, beträgt die Netzabdeckung im Abendverkehr 99% und im Frühverkehr 97%. Eine nahezu flächendeckende Erschließung im Abend-, Nacht-, und Frühverkehr wird durch die Regionalbuslinien sowie den „Halt auf Zuruf“, das „Frauen-Nacht-Taxi“ und den „Taxiruf“ sichergestellt.

Aufgrund des heutigen Fahrtenangebotes und der bestehenden Fahrgastnachfrage soll das Angebot auf den Nachtbuslinien im Abendverkehr differenziert werden. Grundsätzlich sollen alle Linien durchgängig über alle Betriebstage im Abendverkehr im 30'-Takt betrieben werden. Die aufkommensstarke Linie über Domachse (heute N88) soll auf einen 15'-Takt verdichtet werden. Dies stellt gegenüber dem heutigen Fahrtenangebot eine Verbesserung dar. Da sich die Nachfrage im Nachtverkehr bis 4.00 Uhr konstant bei ca. 450 Fahrgästen pro Stunde bewegt, Potentiale in der Bedienungslücke 4.00-6.00 Uhr also vorhanden scheinen, sollte der Betrieb des Grundnetzes am Wochenende bis in den Frühverkehr um 8.00 Uhr durchlaufen.

Im Vergleich zum heutigen Nachtbussystem, das mit 9 Fahrzeugen betrieben wird, werden für das Grundnetzes - aufgrund der zusätzlichen Linie - 10 Fahrzeuge bei einem 60'-Takt benötigt. Für eine Verdichtung im Abendverkehr auf einen 30'-Takt, bzw. einen 15'-Takt auf der Domachse, sind 22 Fahrzeuge erforderlich. Auf einzelnen Linien müssen aufgrund der knappen Fahrzeiten ggf. zusätzliche Fahrzeuge berücksichtigt werden.

Durch diese Maßnahme lässt sich die Angebotstransparenz des Netzes für den Fahrgast deutlich verbessern. Statt bislang drei Netzzustände - Tages-/ , Abend- (ausgedünntes Tagesnetz) und Nachtbusnetz – würden dann nur noch ein „Voll-“ und ein „Grundnetz“ betrieben werden.

Die für das Grundnetz benötigten 22 Fahrzeuge + X (maximal 5) stellen gegenüber dem heutigen Bedarf im Abendverkehr - mit 32 Fahrzeugen - eine deutliche Reduzierung dar.

b. Optimierung des Angebotes auf der Domachse in der Altstadt und zusätzliche Linie für den Korridor/Stadtteil Gievenbeck
(2. Nahverkehrsplan, Kapitel 8.1.2, Seiten 88 bis 100 sowie Kapitel 8.1.3, Seiten 106 und 107)

Aufgrund der geplanten Bebauung „Stubengasse“ und der Aufhebung Haltestelle sowie den Anforderungen der Stadtbusfunktion (Wolbecker Str., 10'-Takt mit der 12) bietet sich eine Verlängerung der R22/R32 nach Gievenbeck an. Mit der Durchbindung dieser Linien kann die heutige Direktverbindung in die Altstadt für den Stadtteil Wolbeck sichergestellt werden, ohne dass sich das Fahrtenaufkommen auf der Domachse nennenswert erhöht (vgl. 2. NVP Kapitel 8.1.3). Zudem können zusätzliche Beförderungskapazitäten auf der Domachse angeboten werden, die in Hinblick auf die Realisierung Stubengasse und der Münster-Arkaden, die leistungsfähige ÖPNV-Bedienung der Altstadt sichern.

Mit der geplanten Bebauung des Parkplatzes Stubengasse ist eine Neuordnung des Regionalbusverkehrs mit Aufgabe der Endhaltestelle „Stubengasse“ erforderlich. Hierzu wird vorgeschlagen – vgl. 2. NVP Kapitel 8.1.3 – die betroffenen Regionalbuslinien zukünftig an den Altstadthaltestellen Ludgeriplatz, Hauptbahnhof oder Altstadt/Bült enden zu lassen. Dazu sind noch Absprachen mit den Verkehrsunternehmen zu treffen.. Ein Verbleib der Endhaltestelle dieser Linien (Schnellbuslinien S20, S30 und S50) im zentralen Altstadtbereich würde die Busfrequentierung auf der em Abschnitt Klemesstraße/Prinzipalmarkt/Michaelisplatz/Domplatz um 3 Busse/h gegenüber dem vorgeschlagenem Konzept erhöhen und eine Buswarteposition erforderlich machen. Hiergegen sprechen städtebauliche Ansprüche.

Ab Coesfelder Kreuz wird die Linie 22 über die Roxeler Str. - Dieckmannstr. in das Neubaugebiet Auenviertel und weiter bis zum Rüschausweg geführt. Ab der Haltestelle Dieck-

mannstr. besteht Anschluss mit der Linie 20 aus/in Richtung Roxel. Über die Haltestelle Rüschausweg wird das Freiherr-vom-Stein-Gymnasium. und das Auenviertel aus Richtung Nienberge mit Umstieg von der Linie 5 erreicht.

Mit der verlängerten Linien R22/R32 (Linie 22) und dem heutigen 10'-Takt der Linie 11 werden dem Bereich Auenviertel insgesamt 9 Fahrten pro Stunde Richtung Zentrum geboten. Aufgrund der schnelleren Fahrzeit wird eine Fahrgastpräferenz zugunsten der Linie 22 erwartet. Bei der bestehenden aber auch der zu erwartenden Fahrgastnachfrage ist ein 10'-Takt mit der Linie 11 und ein 20'-Takt mit der Linie 22 für den Bereich Auenviertel jedoch übersetzt. Gegenwärtig wird die am stärksten frequentierten Haltestelle „Gievenbeck-Auenviertel“ von täglich ca. 520 Fahrgästen genutzt. Im Vergleich dazu werden die Haltestellen im Bereich Toppheide von weit mehr als 1.000 Fahrgäste pro Werktag frequentiert. Diesen Haltestellen soll auch zukünftig ein 10'-Takt bis einschließlich der Haltestelle Rüschausweg geboten werden. Ab Rüschausweg soll die Linie 11 im 20'-Takt über die Dieckmannstr. das Auenviertel zusätzlich zum 20'-Takt der Linie 22 erschließen.

Zur besseren Differenzierung des Angebotes sollen die künftig im 20'-Takt endenden Fahrten der Linie 11 als Linie 12 wie heute bis zum Hbf geführt werden. Im Sinne einer einheitlichen Linienbezeichnung bedienen so die Stadtbuslinien 11, 12 und 22 den Stadtteil Gievenbeck. Die heute am Horstmarer Landweg startende Linie 12 soll in Linie 13 – annähernd der Linie 3 ab „Alte Sternwarte“ – umbenannt werden.

Mit dem Konzept bietet sich die Möglichkeit, das Linienangebot im Sinne der Transparenz für die Fahrgäste im Bereich St. Mauritz/Tannenhof zu bereinigen. Heute wird der Bereich im Tagesverkehr von der Linie 12 bedient, im Abend- und Wochenendverkehr dagegen von der Linie 11. Zukünftig soll die Linie 11 auch im Tagesverkehr über den Hbf im 20'-Takt zum Tannenhof fahren. Die neue Linie 13 (Horstmarer Landweg s.o.) startet und endet dann am Hauptbahnhof.

Für die Verlängerung der Linie R22/R32 (Linie 22) sind bis zu drei zusätzliche Fahrzeuge erforderlich. Durch die Zurücknahme des 10'-Taktes der Linie 11 bis zum Rüschausweg können voraussichtlich zwei Fahrzeuge eingespart werden.

c. Stadtteilkonzepte:

Anbindung des Baugebietes Amelsbüren Süd (2. Nahverkehrsplan, Kapitel 8.1.3, Seiten 108 und 109)

Das Neubaugebiet mit seinen ca. 240 Wohneinheiten kann durch eine Modifizierung der Führung der Linie 1 erschlossen werden. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Linie 1 aufgrund bisher bestehender Kapazitätsengpässe - vor allem in der Hauptverkehrszeit - zukünftig mit Gelenkbussen betrieben werden soll. Weiterhin sollen die stark frequentierten Haltestellen Amelsbüren Schule, Amelsbüren Kirche und Plutoweg (ca. 400 Fahrgäste/Werktag) auch zukünftig im 20'-Takt bedient werden. Bis zur Haltestelle Davertstraße wird deshalb die heutige Linienführung beibehalten. Ab der Haltestelle Davertstraße – die lageoptimiert auf der Davertstraße eingerichtet werden soll - wird die Linie 1 im 60'-Takt zur Haltestelle Amelsbüren Bahnhof und im 20'-/40'Takt über die Davertstraße in das Neubaugebiet Amelsbüren Süd geführt. Im Einmündungsbereich Davertstr./Am Dornbusch und Davertstraße/Tengenkamp (Endhaltestelle) werden zusätzliche Haltestellen eingerichtet.

Den Bewohnern des Neubaugebietes kann so eine flächendeckende Erschließung und Anbindung an das Stadtbussystem geboten werden. Der zentrale Bereich in Amelsbüren und die aufkommensstarken Haltestellen werden weiterhin im 20'-Takt bedient.

Die Maßnahme kann - bis auf laufabhängige Kosten - kostenneutral umgesetzt werden.

Anbindung des Technologieparks Austermannstraße (2. Nahverkehrsplan, Kapitel 8.1.3, Seite 114)

Zur Anbindung des zur Zeit neu entstehenden Technologieparks Austermannstraße wird die neue Linie 13 (alte Linie 12) im 20'-Takt von ihrer heutigen Endhaltestelle Horstmarer Landweg über die Auster-mannstraße bis zum Johann-Krane-Weg verlängert. Zur ortsnahen Erschließung des Technologieparks werden auf der Austermannstraße zwei Haltestellen eingerichtet. An der neuen Endhaltestelle auf dem Johann-Krane-Weg besteht eine Umsteigeverbindung mit der Stadtbuslinie 1 - aus und in Richtung Kinderhaus - sowie mit Regionalbuslinien R72/R73 und der S70 aus und in Richtung Altenberge, Nordwalde und Schöppingen.

Die Maßnahme kann - bis auf laufabhängige Kosten - kostenneutral umgesetzt werden.

d. Bedienungsstandards: Linienführung

Die Führung der Linie 14 im Bereich Maikottenweg soll im Sinne einer plausiblen und nachvollziehbaren Linienführung für die Fahrgäste modifiziert werden. Dazu wird die heute ringförmige Führung im Bereich Maikottenweg aufgegeben. Stattdessen wird die Führung der Linie zukünftig in Richtung und Gegenrichtung über die Straßen Mauritz-Lindenweg - Zum Guten Hirten - Maikottenweg - Merschkamp erfolgen.

e. Tangentialverkehr

In einer vergleichenden Bewertung von Tangentialverbindungen im Stadtgebiet Münster wurde über eine Modellrechnung festgestellt, dass nach der Verbindung Kinderhaus-Coerde die Verflechtungen im Tangentialverkehr zwischen Wolbeck und Hilstrup am stärksten sind. Im Vorlaufbetrieb zu einer Linienbusverbindung soll zunächst die Taxibusverbindung T9 zwischen Hilstrup und Wolbeck optimiert werden. Dazu soll die TAXIBUS-Linie ab Hilstrup Loddenweg im 60'-Takt bis Hilstrup Marktallee verlängert werden. Damit können die Fahrgäste aus und in Richtung Wolbeck den Einzelhandelsbereich in Hilstrup in Direktfahrt erreichen. Bislang war der Umstieg auf die Linie 9 ab der Haltestelle Loddenweg erforderlich. Um die gewachsenen Fahrgastverflechtungen zwischen den Stadtteilen sicherzustellen, sollen auch weiterhin alle Haltestelle im Stadtteil Wolbeck - unter Ausschluss der Zwischenbedienung - von der T9 angefahren werden.

Im Sinne der Transparenz soll die Taxibusbedienung für die Heerdesiedlung nicht mehr unter T9 sondern unter einer eigenständigen Taxibuslinie betrieben werden. Der Anschluss an die Linie 9 erfolgt ab der Haltestelle Ringstraße.

Aufgrund des verbesserten Angebotes auf der Taxibuslinie 9 durch die Direktverbindung Wolbeck-Hilstrup ist insgesamt von einer stärkeren Inanspruchnahme auszugehen. Gegenwärtig werden etwa 23% der im Fahrplan angebotenen Fahrten bestellt, die Kosten belaufen sich auf 22.000€.

Zu 3:

Die für den Fahrplanwechsel Anfang 2006 vorgesehenen Maßnahmen sind ausführlich textlich und grafisch im 2. Nahverkehrsplan hergeleitet und beschrieben. Damit erübrigen sich die bislang im Rahmen der Anhörung für die Bezirksvertretungen erstellten Berichtsvorlagen.

i.V.

Schultheiß

Anlage: 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster (Entwurf)