

Erfahrungsbericht

2. Nahverkehrsplan Stadt Münster

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Stadtwerke Münster - Nahverkehrsmanagement



März 2008

Gliederung

1.	Aufgabenstellung und Zielsetzung	4
2.	Allgemeine Fahrgastentwicklung und Kundenzufriedenheit	4
3.	Bewertung der Linienweg- und Fahrplanmaßnahmen	6
3.1	Vereinfachung der Netzsystematik und Optimierung der Bedienungszeiträume und Taktfolgen	6
3.2	Optimierung des Angebotes auf der Domachse in der Altstadt und zusätzliche Linie für den Korridor/Stadtteil Gievenbeck	11
3.3	Stadtteilkonzepte	12
3.3.1	Umgesetzte Stadtteilkonzepte	12
3.3.2	Bislang nicht umgesetzte Stadtteilkonzepte	18
3.4	StadtExpress (X-Fahrten)	20
3.5	Korridorverkehr	22
3.5.1	Korridor und Stadtteil Kinderhaus	22
3.5.2	Korridor Wareндorfer Straße / Handorf	26
3.6	ÖPNV im Altstadtbereich / Grundzüge der Netzstruktur	27
4.	Bewertung der Tarifmaßnahmen	29
5.	Umsetzung der Qualitätsstandards	31
5.1	Fahrzeuge	31
5.2	Information und Kommunikation	32
5.3	Haltestellen und Fahrweg	33
6.	Fazit	34
	Anhang	36

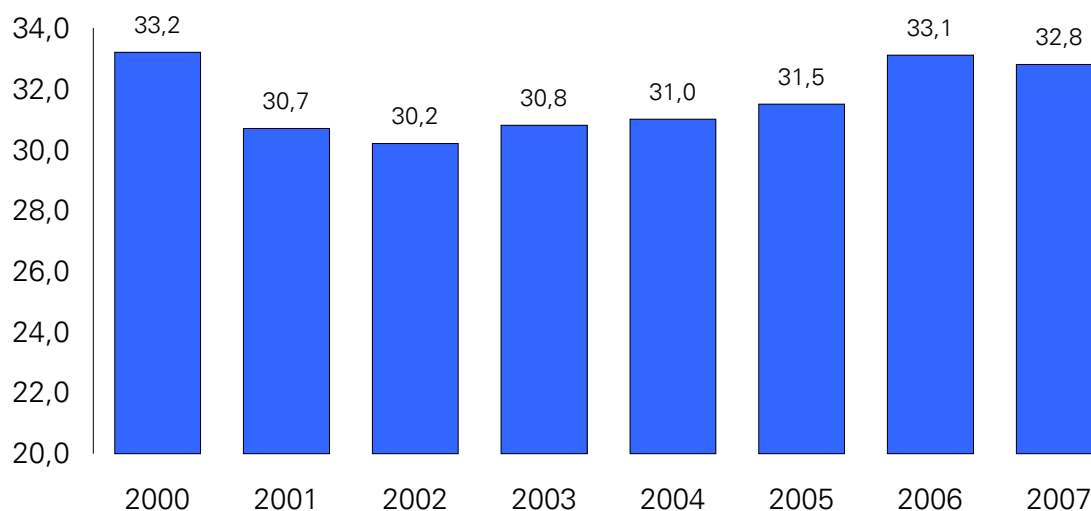
1. Aufgabenstellung und Zielsetzung

Am 21. September 2005 hat der Rat der Stadt Münster den 2. Nahverkehrsplan als Leitbild und Rahmenplan für die kurz- bis mittelfristige Gestaltung des ÖPNV im Stadtgebiet Münster einstimmig beschlossen. Daher hat der Rat die Verwaltung und das Nahverkehrsmanagement der Stadtwerke beauftragt nach Umsetzung der im NVP ausgewiesenen Maßnahmen einen Erfahrungsbericht vorzulegen.

Die einzelnen, im Nahverkehrsplan ausgewiesenen Maßnahmen wurden vom Nahverkehrsmanagement konkretisiert, mit der Verwaltung abgestimmt und den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt. Mit den Fahrplanwechseln 2006, 2007 und 2008 konnten ca. 90% der im Nahverkehrsplan aufgelisteten Maßnahmen umgesetzt werden. Für die noch offenen Maßnahmen stehen Prüfaufträge aus, die in Kapitel 3.1 thematisiert werden. Im Erfahrungsbericht werden die umgesetzten Maßnahmen auf der Grundlage der Ergebnisse der standardisierten Fahrgasterhebung und den Auswertungen des Beschwerdemanagements bewertet. Zusätzlich erfolgt ein Sachstandsbericht zur Umsetzung der Tarifmaßnahmen sowie zur Umsetzung der beschlossenen, neuen Qualitätsstandards. Zum Einstieg und als Überblick wird die allgemeine Entwicklung der Fahrgastzahlen sowie die Kundenzufriedenheit analysiert.

2. Allgemeine Fahrgastentwicklung und Kundenzufriedenheit

Seit der Verabschiedung des 2. Nahverkehrsplanes 2005 konnten die Fahrgastzahlen auf den Stadtbuslinien der Stadtwerke deutlich gesteigert werden. Von 31,5 Mio. Fahrgästen in 2005 stieg das Gesamtaufkommen in 2006 auf über 33 Mio an. Das entspricht einem über dem Branchendurchschnitt liegenden Zuwachs von über 5%. Zurückzuführen sind diese Zuwächse auf die Linienweg- und Fahrplanmaßnahmen, auf die tariflichen Maßnahmen wie die Einführung des 9-UhrTages- und 9-Uhr-Gruppen Ticket aber vor allem auch auf die Abo-Offensive der Stadtwerke.



Fahrgastzahlen auf den Stadtbuslinien der Stadtwerke

So wuchs in den letzten vier Jahren der Abo-Bestand mit Gültigkeit ausschließlich für das Stadtgebiet Münster um 31% von 11.100 auf 14.500 Kunden. Die stärksten Zuwächse sind für das MünsterAbo festzustellen. Einschließlich den Schulwegjahreskarten und dem Semesterticket sind mehr als 85% der Fahrgäste mit einer Zeitfahrkarte im Stadtbussystem Münster unterwegs. Deutlich rückläufig ist dagegen der Bestand des regionalen Firmen-Abos. Von 2006 bis 2007 sank die Anzahl der Abo-Kunden von ca. 8.800 auf 8.100 um 8%. Begründet ist dieser Verlust vor allem durch die deutlich überdurchschnittliche Preissteigerung der Verkehrsgemeinschaft VGM für dieses Ticket mit der Tarifmaßnahme 2007. Je nach Tarifstufe wurden die Fahrpreise für das regionale Firmenabo seit 2005 um bis zu 15% angehoben.

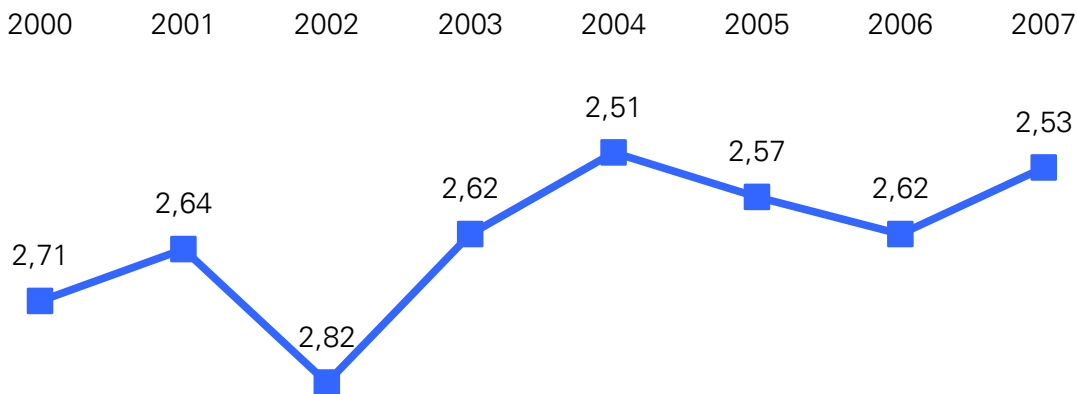
Der vergleichsweise geringe Fahrgastrückgang 2006/2007 ist vor allem auf die strukturellen Änderungen im Bereich des Schülerverkehrs und nicht auf die mit dem Fahrplanwechsel 2007 umgesetzten Linienwegmaßnahmen (Einstellung der Linien 19 und 34, Überplanung im Korridor und Stadtteil Kinderhaus) zurückzuführen. Mit der politischen Vorgabe die Freifahrtberechtigung im Schülerverkehr in der Stadt Münster einzuschränken, kam es zu Abbestellungen bei den Schulwegjahreskarten. Insgesamt ist dadurch ein Rückgang von ca. 600.000 Fahrten im Schülerbereich für 2007 zu verzeichnen. Zukünftig ist, auch aufgrund der demografischen Entwicklung, von einem weiteren Rückgang der Schülerfahrten auszugehen, was auch eine Anpassung spezifischer Fahrtenangebote erfordert.

Der Fahrgastrückgang im Schülerverkehr in 2007 konnte zum Teil durch Zugewinne in anderen Bereichen kompensiert werden. Bei der sogenannten Jedermann-Nachfrage konnten ca. 320.000 Fahrgäste dazu gewonnen werden. Ein Teil entfällt dabei auf den Wechsel der Schüler in andere Fahrkartenarten. So konnte beispielsweise der Absatz des Schülerabos um über 20% gesteigert werden. Deutliche Zugewinne sind 2007 auch im Bereich der Privat-Abonnements zu verzeichnen. Vor allem diese Zuwächse im Bereich der Kunden, die dauerhaft für den ÖPNV gewonnen werden konnten, belegt die hohe Akzeptanz und Wertschätzung des Stadtbussystems in Münster.

Neben den Fahrgastzahlen ist die Kundenzufriedenheit ein wesentlicher Maßstab zur Bewertung der im Nahverkehrsplan festgelegten Maßnahmen. Grundlage dafür ist das jährlich bundesweit durchgeführte ÖPNV-Kundenbarometer, an dem die Stadtwerke Münster seit 10 Jahren teilnehmen. Insgesamt ist von 2000 bis 2007 eine Verbesserung der Globalzufriedenheit der Fahrgäste von 2,71 auf 2,53 festzustellen. Im bundesweiten Vergleich belegen die Stadtwerke damit im Ranking der Verkehrsunternehmen und -verbünde einen Spitzenplatz. Mit einem Mittelwert von 2,53 für 2007 sind die Kunden der Stadtwerke insgesamt „gut“ zufrieden. Dieser Wert liegt deutlich über dem ÖPNV-Branchendurchschnitt von 2,87.

Gegenüber 2005 und 2006 konnte die Globalzufriedenheit der Kunden mit dem Stadtbussystem Münster in 2007 nochmals verbessert werden. Dies ist umso bedeutsamer, da im Zuge des Nahverkehrsplanes 2006 und 2007 umfassende strukturelle An-

passungen des Bedienungsangebotes wie z.B. das Vorziehen des Nachtbussystems sowie die Modifizierungen in den Korridoren Gievenbeck und Kinderhaus umgesetzt wurden. Ebenso positiv müssen demnach die Tarifmaßnahmen mit der Abooffensive und der Einführung des 9-Uhr-Tages- und GruppenTicket sowie die Qualität der Fahrzeuge (Klimaanlage) und der Haltestellenausstattung (zusätzliche FIS-Anlagen) bewertet werden.



Entwicklung der Globalzufriedenheit, ÖPNV-Kundenbarometer 2000-2007

3. Bewertung der Linienweg- und Fahrplanmaßnahmen

3.1 Vereinfachung der Netzsystematik und Optimierung der Bedienungszeiträume und Taktfolgen

Die im Nahverkehrsplan ausgewiesenen und mit den Fahrplanwechseln 2006 und 2007 umgesetzten Linienweg- und Fahrplanmaßnahmen werden auf der Grundlage der Ergebnisse der Fahrgastbefragungen 2005 und 2007 bewertet. Punktuell werden Auswertungen des Beschwerdemanagements herangezogen.

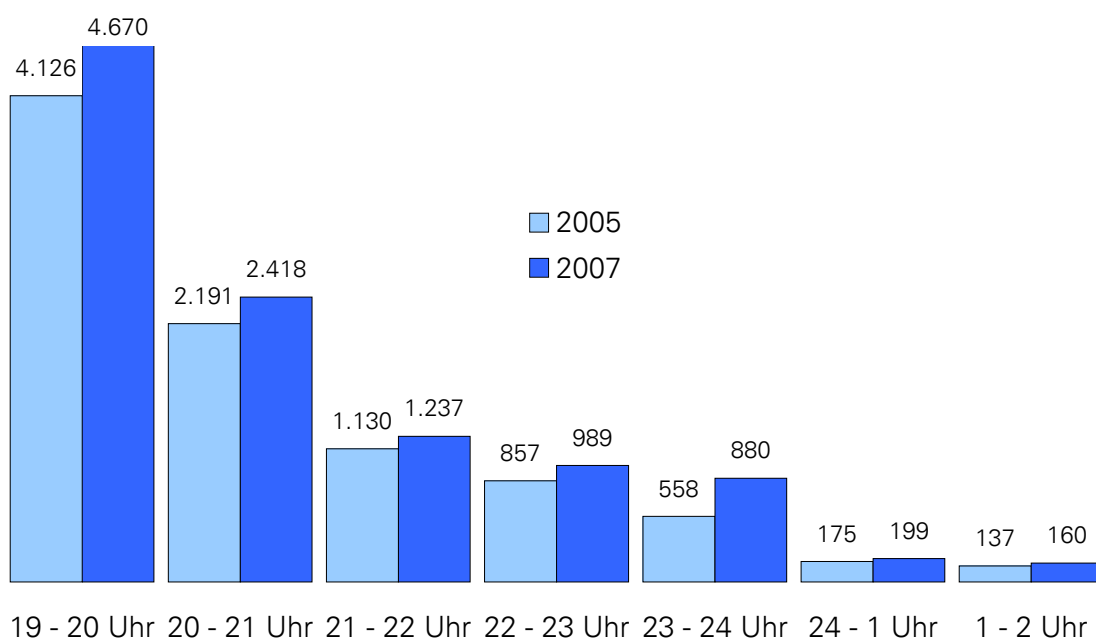
Im Zuge dieses Maßnahmenpaketes wurden die Netzzustände im Stadtbussystem im Sinne einer besseren Begreifbarkeit auf ein Tages- und ein Nachtnetz mit klaren Bedienungszeiträumen und Taktfolgen reduziert. Dazu wurden zum Fahrplanwechsel 2006 bzw. 2007 folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Das Nachtbussystem wurde mit seiner Linienführung und Haltestellenerschließung optimiert und kommt mit insgesamt 6 Linien und 7 ergänzenden Taxibuslinien im 30'-Takt nun auch im Abendverkehr zwischen 21.00 Uhr und 24.00 Uhr zum Einsatz. In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag wird das Nachtbussystem durchlaufend bis gegen 8.00 Uhr betrieben.
- Das Bedienungsangebot im Tagesverkehr wurde bis gegen 20.30 Uhr ausgeweitet. Weiterhin wurde im Tagesverkehr aufgrund der geringen Fahrgastnach-

frage die Linie 19 durch die Verlängerung einer Fahrt der Linie 10 ab Mecklenbeck/Meckmannweg und die Linie 34 durch Modifizierung der Linienführung der 3/4 und 14 ersetzt.

Nach ersten Erfahrungen wurde die Linienführung einzelner Nachtbuslinien weiter optimiert. Als Ergebnis von Fahrgastanregungen und nach dem politischen Dialog wird die N83 seit dem Fahrplanwechsel 2007 über die Wareндorfer Straße – mit Einschleifung über das Erphoviertel – aus und in Richtung Handorf geführt. Die N82 wurde aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage zwischen Gelmer und Coerde auf eine Taxi-buslinie umgestellt. Fahrgastanregungen führten unter anderem zur Verlängerung der N83 bis zum Meckmannweg und damit auf den Verzicht der Einschleifung der N84 (Fahrplanwechsel 2008).

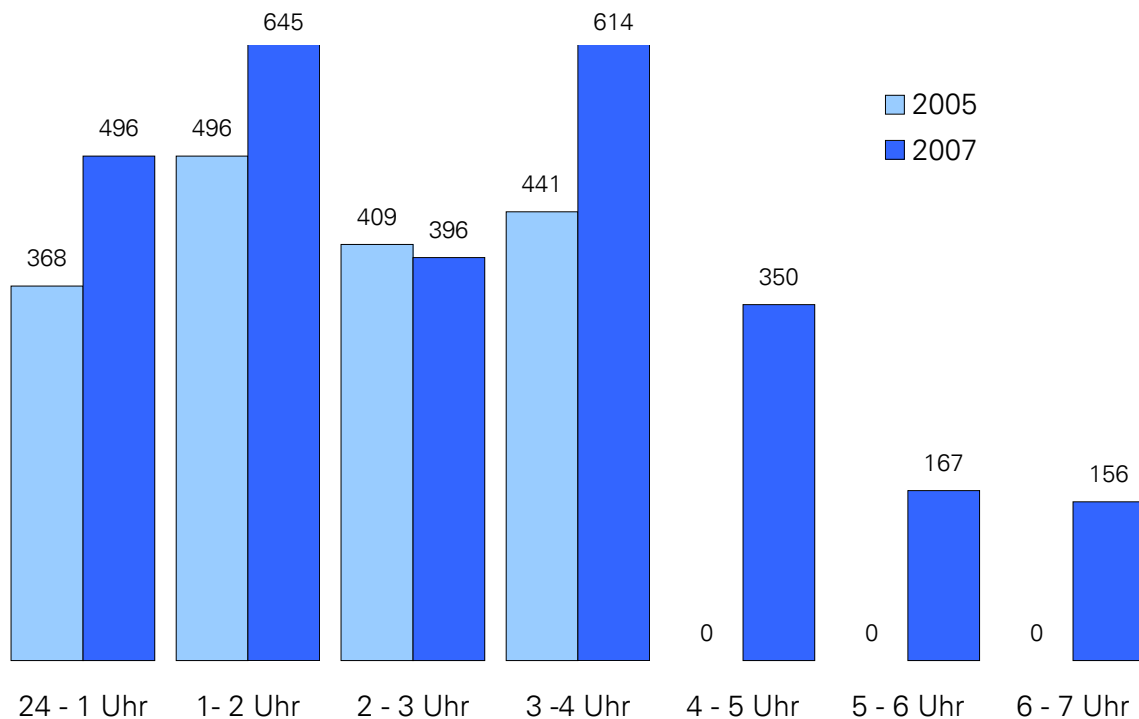
Die Ausweitung des 20'-Taktes im Tagesverkehr werktags bis gegen 20.30 Uhr und auch das Vorziehen des Nachtbusverkehrs im 30'-Takt von 21.00 Uhr bis gegen 24.00 Uhr führte zu einem überdurchschnittlichen Anstieg des Fahrgastaufkommens.



Fahrgastaufkommen werktags (Tageswert) von 19.00 bis 02.00 Uhr

Im Tagesverkehr stieg die Fahrgastnachfrage zwischen 19.00 und 21.00 Uhr um ca. 10%. Für den Abendverkehr werktags zwischen 21.00 und 24.00 Uhr ist mit dem vorgezogenen und angepassten Nachtbussystem im 30'-Takt eine Steigerung der Fahrgastnachfrage von mehr als 20% zu verzeichnen. Leichte Fahrgastzuwächse sind auch im Nachtverkehr werktags bis gegen 2.00 Uhr festzustellen.

Auch am Wochenende sind im Vergleich zu 2005 deutliche Fahrgaststeigerungen im Nachtbusverkehr festzustellen. Während 2005 in der Nacht von Samstag auf Sonntag, zwischen 24.00 und 4.00 Uhr durchschnittlich ca. 1.700 Fahrgäste im Nachtbussystem unterwegs waren, wurden in 2007 mehr als 2.100 Fahrgäste befördert. Das entspricht einem Zuwachs von 25%. Ab 4.00 Uhr (durchlaufender Nachtbusbetrieb) ist die Nachfrage geringer. Während die Nachtbusfahrten zwischen 4.00 und 5.00 Uhr noch von 350 Fahrgästen genutzt werden, halbiert sich die Fahrgastnachfrage in den Stunden bis 7.00 Uhr.

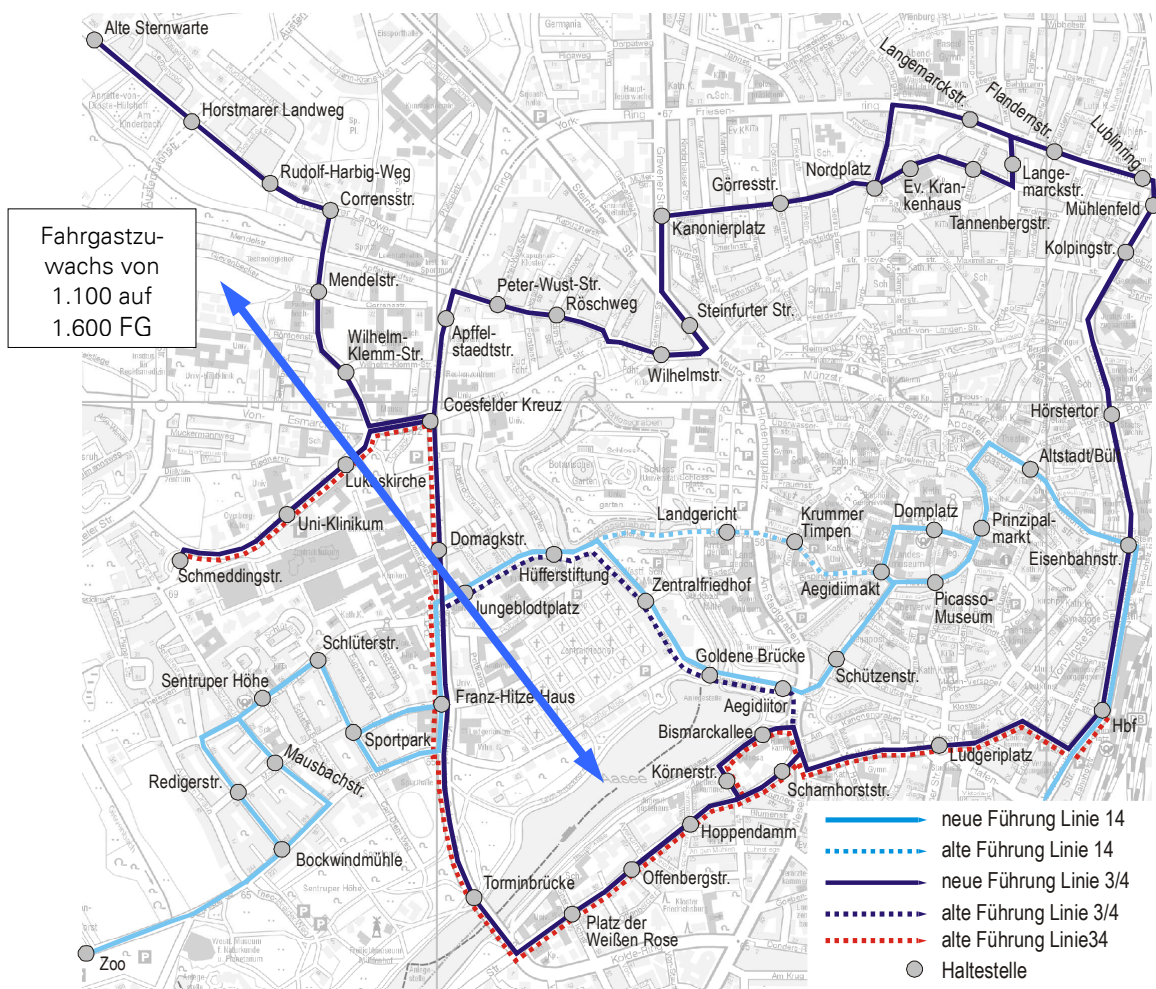


Fahrgastaufkommen in der Nacht von Sa auf So (Tageswert) von 24.00 bis 07.00 Uhr

Einstellung der Linie 34

Die Linie 34 stellte bis zum Fahrplanwechsel 2007 die Verbindung zwischen dem Zentralklinikum, Coesfelder Kreuz (Mensa II), Scharnhorststraße (Mensa I) dem Hauptbahnhof sicher. Mit 1.700 Fahrgästen pro Werktag war die Linie 34 vergleichsweise schwach nachgefragt. Ursache hierfür war die gegenseitige Konkurrenzierung mehrerer Stadtbuslinien v.a. für den Bereich Coesfelder Kreuz und Aaseestadt aus und in Richtung Altstadt/Hbf. Daher wurde durch eine modifizierte Führung der Linien 3 / 4 (neu über Aaseestadt und Kardinal-von-Galen-Ring) und 14 (neu über Himmelreichallee) die Linie 34 ersetzt. Die Linienwegänderung führte zu keinen Fahrgastanregungen oder –beschwerden. Damit kann davon ausgegangen werden, dass mit der Maßnahme den Anforderungen und Bedürfnissen der Kunden weitestgehend entsprochen wurde.

Deutlich positiv ist festzustellen, dass die Anzahl der Fahrgäste aus dem Bereich Coesfelder Kreuz/Universität und in Richtung Aaseestadt / Mensa I von ca. 1.100 Fahrgäste auf ca. 1.600 Fahrgäste pro Werktag gestiegen ist. Diese Fahrgastzuwächse sind v.a. auf die neu angebotene Direktverbindung mit der Linie 3 / 4 aus dem Bereich der universitären Einrichtung (einschließlich der Studentenwohnheime) Horstmarer Landweg/Corrensstraße aus und in Richtung Aaseestadt/Mensa I zurückzuführen.

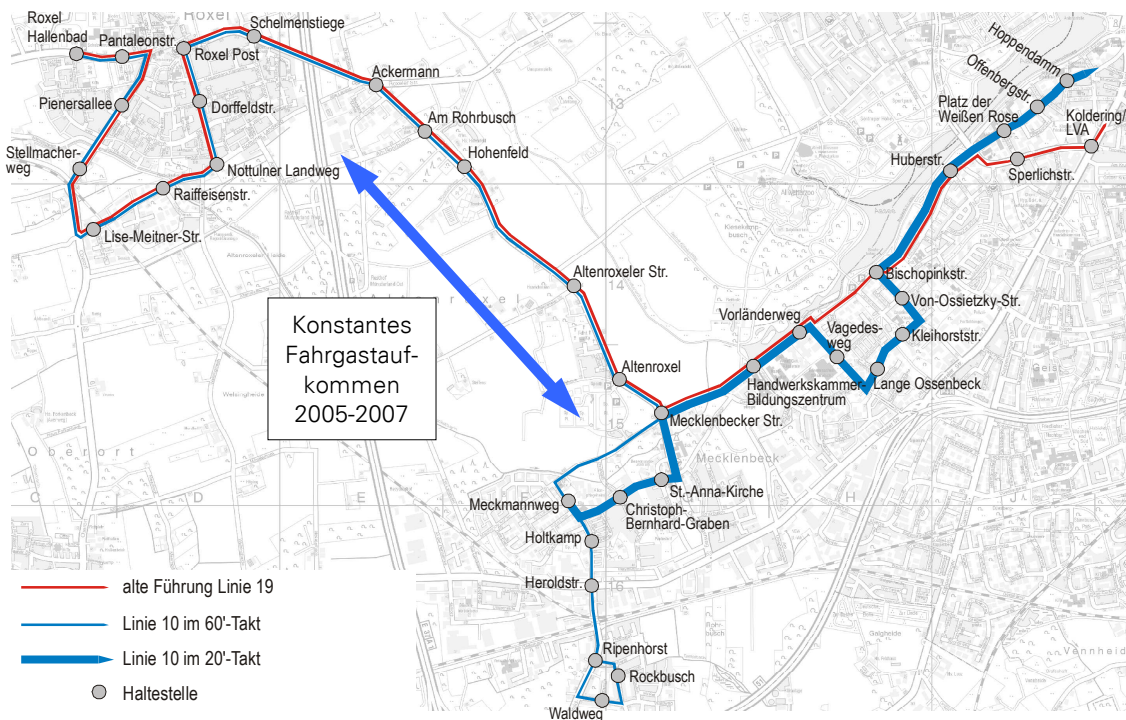


Linienwegmaßnahme: Einstellung der Linie 34, Fahrgastveränderung 2005/2007

Während die Direktverbindung Zentralklinikum-Aaseestadt (Linie 34) von lediglich 80 Fahrgästen nachgefragt wurde, sind zwischen dem Bereich Horstmarer Landweg/Corrensstraße und der Aaseestadt mehr als 500 Fahrgäste pro Werktag auf der Linie 3 / 4 unterwegs.

Einstellung der Linie 19

Die Linie 19 stellte bis zum Fahrplanwechsel 2007 im 60'-Takt die Tangentialverbindungen zwischen den Stadtteilen Roxel, Aaseestadt und Mecklenbeck dar. Im Bereich Aaseestadt wurde diese Linie dabei weitestgehend parallel zur Linie 10 geführt. Mit ca. 700 Fahrgästen pro Werktag (Stand 2005) war die Linie 19 die mit Abstand am schwächsten nachgefragte StadtBuslinie. Ca. 50% des Fahrgastaufkommens waren Schüler, die sich auf die Zeitlagen 7.00-8.00 Uhr und 13.00-14.00 Uhr konzentrierten. Aufgrund der parallelen Führung mit der Linie 10 im Bereich Aaseestadt wurde 2007 statt der Linie 19 die Linie 10 im 60'-Takt bis nach Roxel verlängert. Die Schulwagenfahrten wurden nach diversen Fahrgastanregungen und Rücksprache mit den Schulen bedarfsorientiert angepasst und als Z19 neu im Fahrplan ausgewiesen.



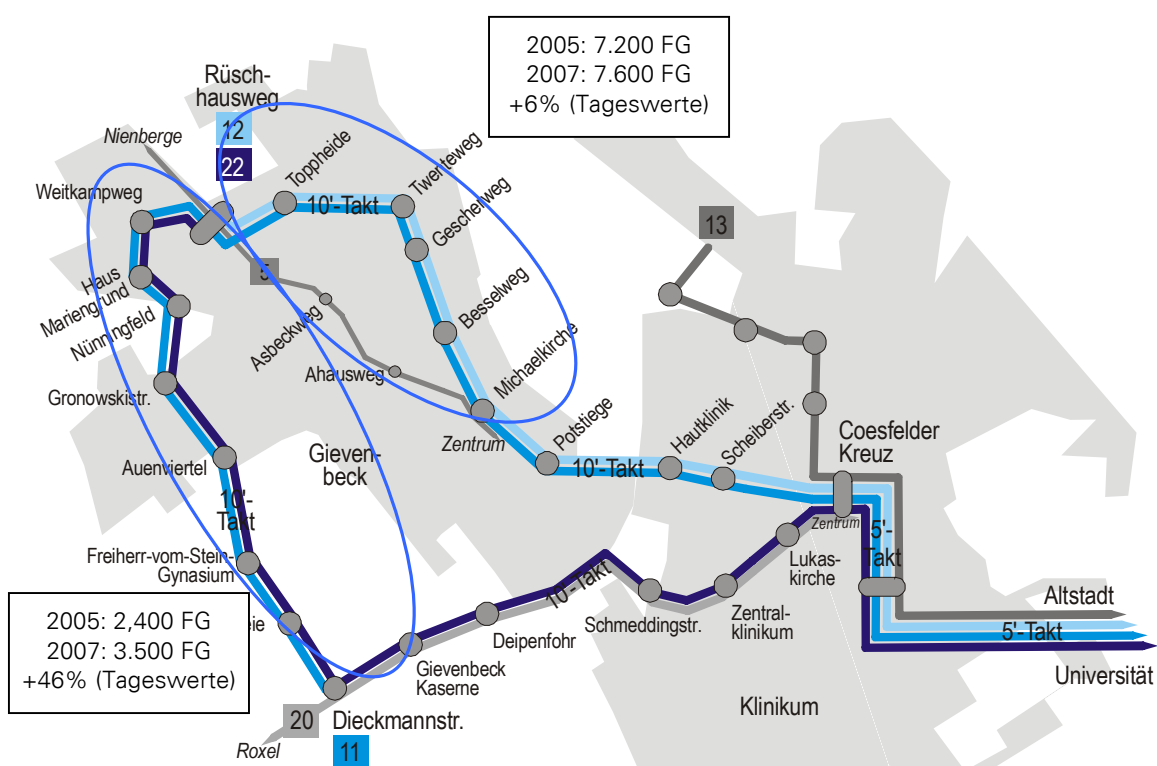
Linienwegmaßnahme: Einstellung der Linie 19, Fahrgastveränderung 2005/2007

Nach der Anpassung der Schulwagenfahrten (Z19)- vor allem für das Hittorf Gymnasium – besteht seitens des Schülerverkehrs kein weiterer Korrekturbedarf. Außerhalb der Schulanfangs- und Endzeiten liegt die Fahrgastnachfrage der Linie 10 in der Stadtteilverbindung Roxel/Mecklenbeck/Aaseestadt etwa in Größenordnung der ehemaligen Linie 19 (ca. 200 Fahrgäste pro Werktag)

Insgesamt wurden die Veränderungen im Tages- und Abendverkehr durchweg positiv von den Kunden aufgenommen und mit einer steigenden Nachfrage honoriert. Fahrgastanregungen und Anregungen der Politik wurden kundenorientiert und zeitnah umgesetzt.

3.2 Optimierung des Angebotes auf der Domachse in der Altstadt und zusätzliche Linie für den Korridor/Stadtteil Gievenbeck

Mit dem Fahrplanwechsel 2006 wurde ein zusätzliches Bedienungsangebot für den Korridor Gievenbeck eingerichtet. Die vormals an der Stubengasse endende Regionalbuslinie R22/R32 wurde als Stadtbuslinie 22 aus dem Altstadtbereich über die Roxeler Straße bis zur Haltestelle Rüschausweg verlängert. Damit wurde der städtebaulichen Entwicklung (Münster-Arkaden) und den steigenden Fahrgastzahlen im Altstadtbereich Rechnung getragen. Zudem konnte so eine umsteigefreie Anbindung des Korridors Wolbecker Straße und des Stadtteils Wolbeck an die Altstadt, die universitären Einrichtungen und an das Universitätsklinikum sichergestellt werden.



Linienwegmaßnahme: Korridor Gievenbeck, Fahrgastveränderung 2005/2007

Im Zuge der Durchbindung der R22/R32 als neue Linie 22 wurde das gesamte Angebot im Korridor und im Stadtteil Gievenbeck neu geordnet. Seit dem Fahrplanwechsel 2006 werden alle Linien in einem 20'-Takt betrieben. Durch Überlagerung der Linien 11 und 22 bzw. 1 und 22 für die Dieckmannstraße bzw. Roxeler Straße sowie den Linien 11 und 12 im Zuge der Von-Esmarch-Straße/Toppeideweg ergibt sich für diese Hauptachsen jeweils ein angenäherter 10'-Takt.

Durch diese Netzerweiterung konnte das Fahrgastaufkommen im Stadtteil und im Korridor Gievenbeck deutlich gesteigert werden. Für den Stadtteil Gievenbeck (ohne Horstmarer Landweg) ist ein Anstieg der Fahrgastzahlen von täglich 9.600 auf 11.100

Fahrgäste zu verzeichnen. Das entspricht einem Zuwachs von 16% von 2005 bis 2007. Im Bereich des Auenviertels konnten die Fahrgastzahlen um ca. 50% gesteigert werden, wovon allerdings die Hälfte der Zuwächse auf die Aufnahme des Schulbetriebes des neuen Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums zurückzuführen sind. Zuwächse verzeichnet aber auch der Bereich Toppheide – hier vor allem an der Haltestelle Rüschausweg – und das Stadtteilzentrum mit der Haltestelle Michaelkirche. Fahrgastzuwächse sind auch für den Korridor Gievenbeck außerhalb des eigentlichen Stadtteils festzustellen. So konnte beispielsweise das Fahrgastaufkommen an der Haltestelle Coesfelder Kreuz von 5.200 Fahrgästen auf über 5.600 Fahrgäste gesteigert werden.

Die Umsetzung dieses umfangreichen Maßnahmenpaketes führte anfangs zu Anwohnerbeschwerden im Bereich Dieckmannstraße/Heekweg. Durch eine Neuordnung der Betriebshaltestellen, Dienstanweisungen an das Fahrpersonal (Fahrordnung) und gezielte Überprüfungen durch die Leitstelle konnte dieses Problem zwischenzeitlich gelöst werden. Darüber hinaus gab es Anwohnerbeschwerden über die hohe Busfrequenz im Bereich Südlohnweg und Weitkampweg in Gievenbeck. Nach einer Überprüfung des Fahrgastaufkommen und der Fahrgastverflechtungen wurde auf die Führung der Linie 12 durch den betroffenen Bereich verzichtet. Seit dem Fahrplanwechsel 2008 wird die Linie 12 auf direktem Weg über die Dieckmannstraße zur Endhaltestelle Heekweg geführt. Damit konnte die Anwohnerbeschwerde ausgeräumt werden.

Mit dem Fahrplanwechsel im Januar 2008 konnte auch die Buswende und Verknüpfungshaltestelle an der Roxeler Straße in Betrieb genommen werden. Mit der so nun möglichen Verlängerung der Linie 11 bis zur Roxeler Str. und die Verknüpfung mit den Linien 1 und R63/R64 aus und in Richtung Roxel wurde der letzte Baustein im Stadtteilkonzept Gievenbeck umgesetzt. Dem seit langem von Bürgern und Fahrgästen vorgetragene Wunsch nach einer zeitlich optimierten Umsteige Verbindung zwischen den Stadtteilen Roxel und Gievenbeck konnte damit ebenfalls nachgekommen werden.

3.3 Stadtteilkonzepte

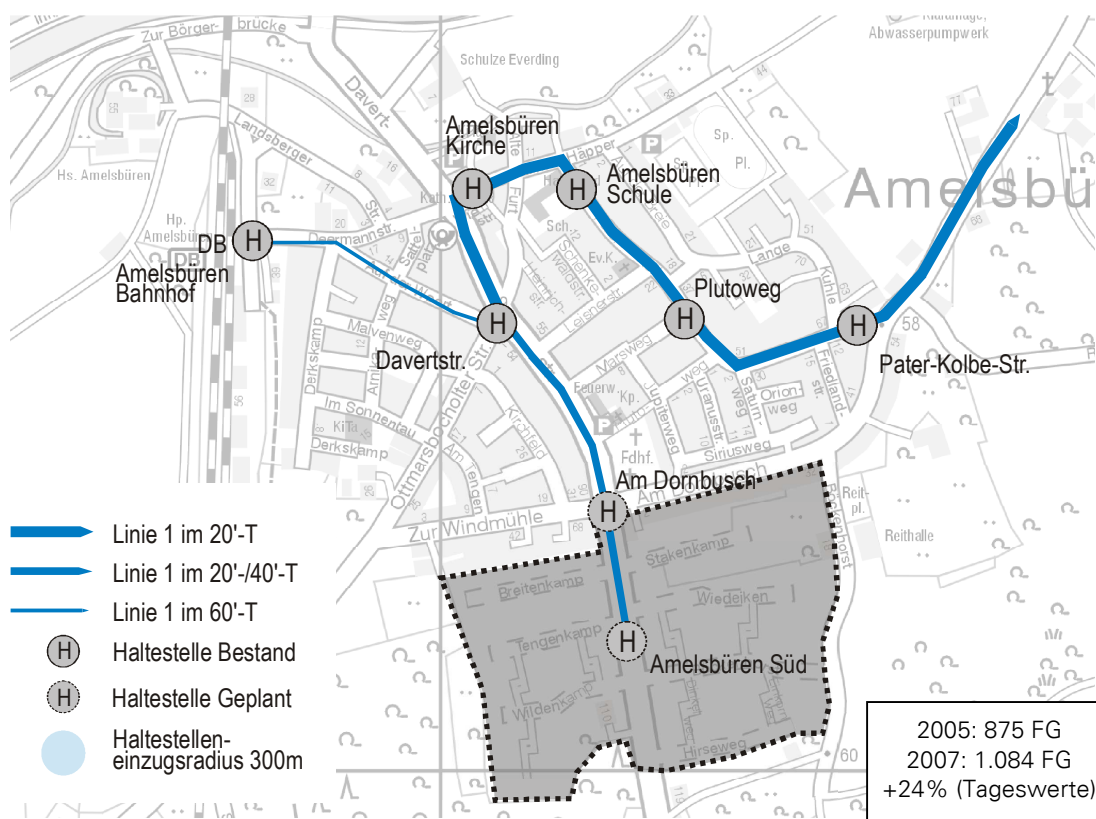
Der 2. Nahverkehrsplan weist unter den Maßnahmenpaketen „Stadtteilkonzepte“, „Bedienungsstandards Linienführung“ und „Tangentialverkehr“ insgesamt 9 ausschließlich stadtteilbezogene Maßnahmen aus. Diese wurden mit den Fahrplanwechseln 2006 und 2007 umgesetzt oder wurden auf ihre Realisierung hin geprüft.

3.3.1 Umgesetzte Stadtteilkonzepte

Amelsbüren

Mit dem Fahrplanwechsel 2006 wurde das Baugebiet Amelsbüren-Süd durch eine Anpassung der Linienführung im Stadtteil angebunden. Bis zur Haltestelle Davertstra-

ße ist dabei die ursprüngliche Linienführung beibehalten worden. Ab der Haltestelle Davertstraße wird die Linie 1 ab dem Fahrplanwechsel 2006 im 60'-Takt zur Haltestelle Amelsbüren Bahnhof und im 20'/40'Takt über die Davertstraße in das Neubaugebiet Amelsbüren Süd geführt. Die Busan- bzw. -abfahrten am Bahnhof sind auf die Züge aus und in Richtung Dortmund ausgerichtet. Das Neubaugebiet wird durch zwei neue Haltestellen erschlossen. Den Bewohnern des Neubaugebietes kann so eine flächendeckende Erschließung und die Anbindung an das Stadtbussystem geboten werden. Der zentrale Bereich in Amelsbüren und die aufkommensstarken Haltestellen werden weiterhin ab der Haltestelle „Davertstraße“ im 20'-Takt bedient.



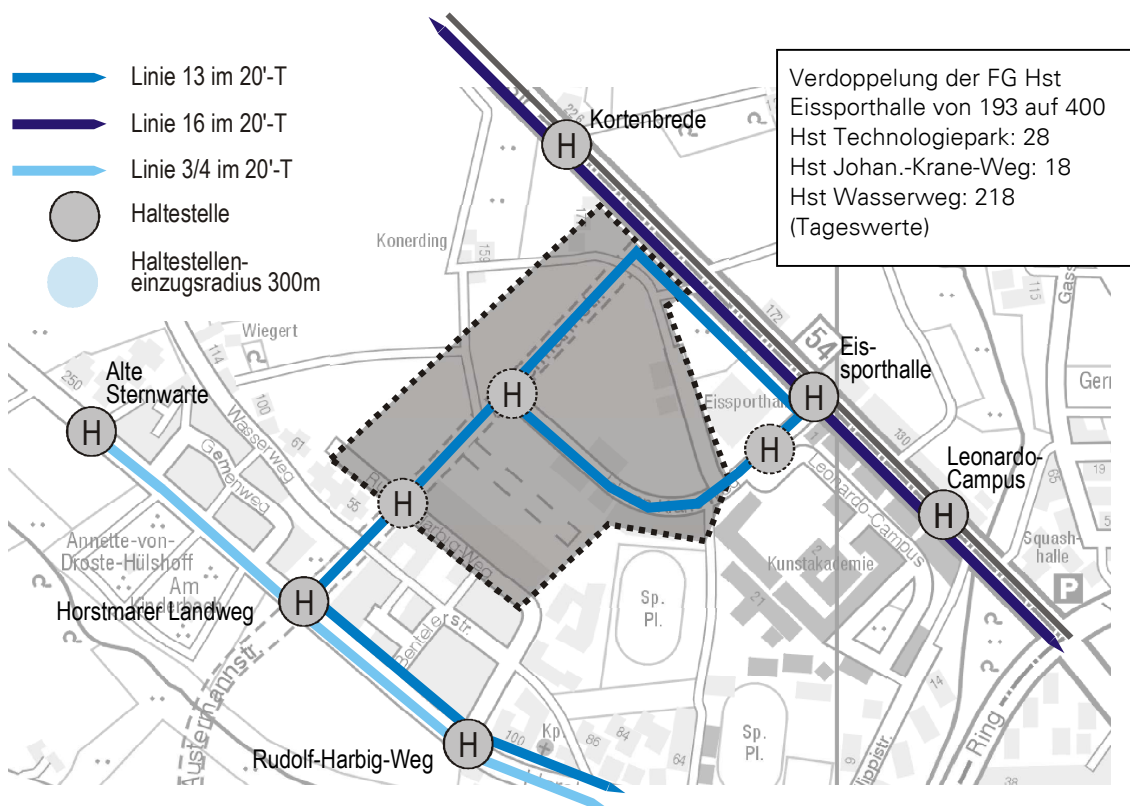
Linienwegmaßnahme: Amelsbüren, Fahrgastveränderung 2005/2007

Mit dem Fahrplanwechsel im Januar 2008 ist es auch gelungen, überwiegend Gelenkbusse mit Stadtbusqualität auf der gemeinsam mit den Partnern Westfalen Bus und Weilke betriebenen Linie 1 einzusetzen. Die Anzahl der Fahrgastbeschwerden bezüglich der Besetzung und der Qualität der Fahrzeuge hat sich seitdem deutlich reduziert.

Mit der Anbindung des Baugebietes Amelsbüren Süd hat sich das Fahrgastaufkommen im Stadtteil überaus positiv entwickelt. So stieg das Fahrgastaufkommen von 2005 bis 2007 um ca. 24%. Die neu eingerichtete Haltestelle Amelsbüren Süd wird von weit mehr als 200 Fahrgästen pro Werktag genutzt und ist damit die am stärksten frequentierte Haltestelle im Stadtteil Amelsbüren.

Technologiepark

Zur Anbindung des Technologieparks Austermannstraße wurde mit dem Fahrplanwechsel 2006 die neue Linie 13 im 20'-Takt von der damaligen Endhaltestelle Horstmarer Landweg über die Austermannstraße bis zum Johann-Krane-Weg verlängert. Die Linie 13 (ehemals Linie 12) stellt damit die Verbindungen des neu entstehenden Technologieparks aus und in die universitären Bereiche sowie in den Altstadtbereich und zum Hauptbahnhof sicher. Zur ortsnahen Erschließung des Technologieparks wurden auf der Austermannstraße zusätzliche Haltestellen eingerichtet. Über die Haltestelle Eissporthalle besteht eine Umsteigeverbindung im 20'-Takt mit der Stadtbuslinie 16 aus und in Richtung Kinderhaus.



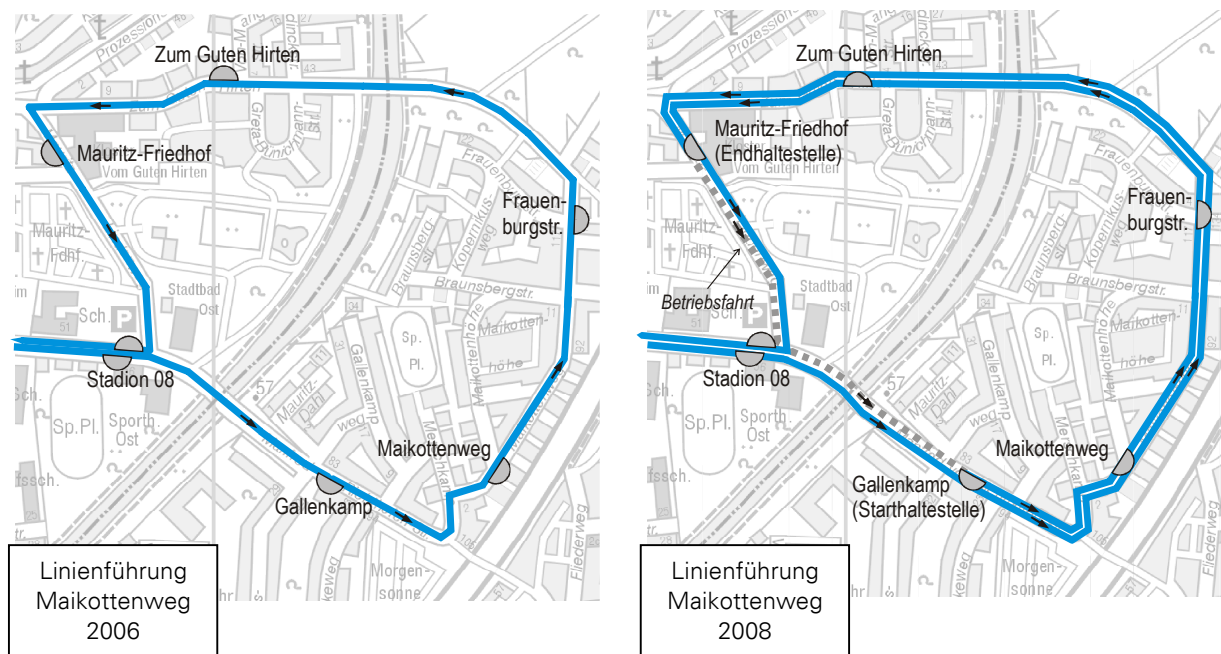
Linienwegmaßnahme: Technologiepark, Fahrgastveränderung 2005/2007

Während – vermutlich aufgrund des bisher nicht vollständig vermarkteten zentralen Bereichs des Technologieparks – die neuen Haltestellen auf der Austermannstraße von weniger als 30 Fahrgästen pro Werktag genutzt werden, hat sich das Fahrgastaufkommen an der Haltestelle Eissporthalle von 2005 auf 2007 mehr als verdoppelt. Nutzer sind vor allem Studenten, die die Direktverbindung mit der Linie 13 zwischen dem Leonardo Campus und den universitären Einrichtungen im Bereich Coesfelder Kreuz nutzen.

Maikottenweg

Auf der Grundlage des 2. Nahverkehrsplan wurde mit dem Fahrplanwechsel 2006 die Führung der Linie 14 im Bereich Maikottenweg geändert. Anlass waren die Entwicklung des Fahrgastaufkommens und die unzureichende Fahrplansicherheit der Linie 14 zur Hauptverkehrszeit. Vor dem Fahrplanwechsel 2006 wurde die Linie 14 ringförmig im Einrichtungsverkehr und ohne Endhaltestelle im Bereich Maikottenweg geführt. Für die Fahrgäste die an den Haltestellen Mauritz Friedhof bzw. Zum Guten Hirten ausstiegen, bedeutete diese Führung eine Umwegfahrt von ca. 5 Minuten. Aber gerade an diesen Haltestellen hatte sich die Fahrgastzahl aufgrund der Neubautätigkeit in den letzten Jahren verdoppelt. Zudem konnten aufgrund der fehlenden Endhaltestelle im Bereich Maikottenweg und den somit fehlender Pausen- bzw. Pufferzeiten, Verspätungen, die stadtauswärts auftraten, nicht kompensiert werden. In der Folge wurden diese Verspätungen auf die stadteinwärtige Richtung verschleppt.

Aus den vorgenannten Gründen sollte die Linie 14 zum Fahrplanwechsel 2006 in Richtung und Gegenrichtung über die Straßen Mauritz Lindenweg und Maikottenweg zur Endhaltestelle Gallenkamp geführt werden. Die Maßnahme wurde mit dem 2. Nahverkehrsplan den Bezirksvertretungen vorgestellt und vom Rat – aufgrund der Bedenken der Bezirksvertretung Ost – mit der Maßgabe beschlossen, zunächst einen halbjährigen Probetrieb durchzuführen.



Linienwegmaßnahme: Maikottenweg, 2006/2008

Allerdings gab es bereits vor der Umsetzung der Planung massive Proteste der Anwohner. Kritisiert wurden vor allem die Befahrung der Straßen Maikottenweg und zum Guten Hirten im Zweirichtungsverkehr sowie die zu erwartende Busfrequenz auf

diesen Straßen. Nach intensiven Gesprächen mit der Politik konnte ein parteiübergreifender Kompromiss erzielt werden, der mit der Beschlussvorlage V/0150/2006 den politischen Gremien vorgelegt wurde.

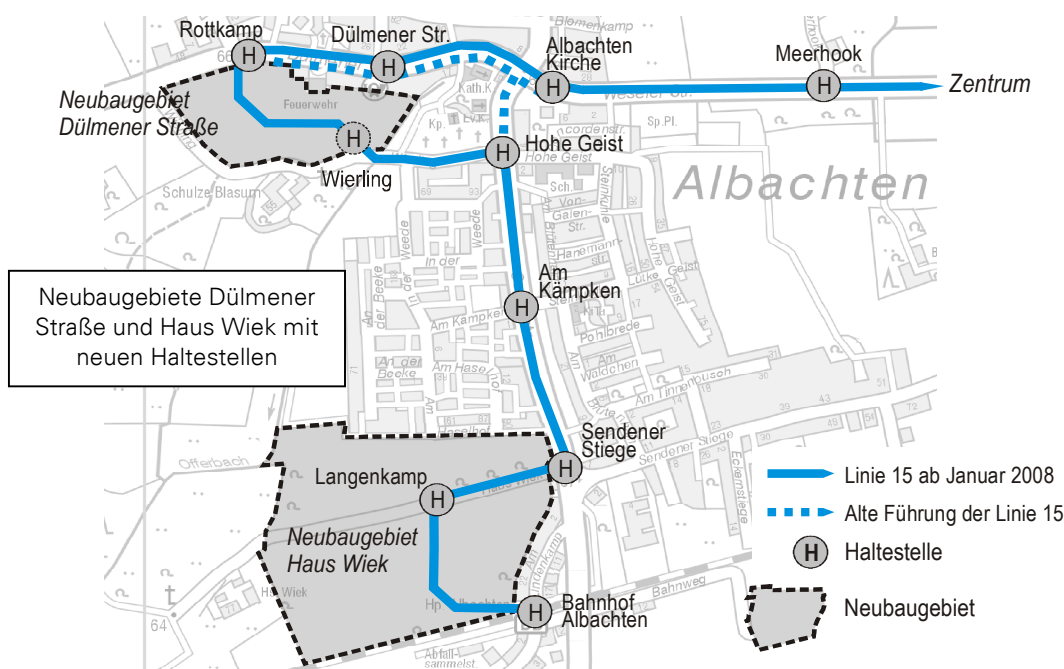
Danach wird seit dem 10.04.2006 im Bereich Maikottenweg die Linie 14 in einem doppelten, einseitigen Ring geführt. Stadtauswärts wird die Linie über die Manfred-von-Richthofen-Straße – Maikottenweg – Zum Guten Hirten und Mauritz Lindenweg zur Endhaltestelle Mauritz-Friedhof geführt. Von dort fahren die Busse als Leerfahrt/Betriebsfahrt zur Starthaltestelle Gallenkamp, von wo aus die Linie stadteinwärts wieder einsetzt.

Durch diese Linienführung wurde gleichermaßen den Interessen der Anwohner und der Fahrgäste Rechnung getragen. Der von den Anwohnern kritisierte Gegenverkehr auf dem Maikottenweg und der Straße Zum Guten Hirten kann mit der neuen Linienführung vermieden werden. Darüber hinaus entfällt die ebenfalls im Mittelpunkt der Kritik stehende Blockumfahrt über den Gallenkamp und den Lohausweg. Die Busfrequenz mit 6 Fahrten pro Stunde blieb bestehen, entspricht aber der in Münster in Wohngebieten „üblichen Belastung“. Aus Sicht der Fahrgäste blieben alle Vorteile gewahrt. Durch den doppelten Ring stadtaus- und stadteinwärts lassen sich Umwegfahrten für die Fahrgäste vermeiden. Zudem werden durch die Endhaltestelle Gallenkamp - mit Pausen- und Pufferzeit - Verspätungen kompensiert.

Seit Einführung dieses Linienweges sind weder bei der Stadtwerke Münster GmbH noch bei der Verwaltung Beschwerden seitens der Anwohner eingegangen. Die Betriebsdurchführung verläuft, bei hoher Fahrplansicherheit, reibungslos. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die seit dem 10.04.2006 praktizierte Linienführung den Fahrgastansprüchen voll entspricht, da sie eine gute Bedienungsqualität und hohe Fahrplansicherheit bietet. Die Linienführung entspricht darüber hinaus weitestgehend den Anwohnerinteressen. Mit der Beschlussvorlage V/573/2006 wurde den Bezirksvertretungen Ost und Mitte sowie dem Planungsausschuss der Erfahrungsbericht zur Kenntnis gegeben und empfohlen die heutige Linienführung der Linien 14 im Bereich Maikottenweg beizubehalten. Dies wurde vom Planungsausschuss beschlossen.

Albachten

Mit dem Fahrplanwechsel 2006 wurde die erste Stufe zur Anbindung der Neubaugebiete Dülmener Straße und Haus Wiek umgesetzt. Das Baugebiet Haus Wiek wird seitdem über die Haltestelle „Langenkamp“ mit der Linie 15 im 20'-Takt angebunden. Zum Fahrplanwechsel 2008 war auch die verkehrliche Infrastruktur im Neubaugebiet südlich der Dülmener Straße soweit hergerichtet, dass eine Erschließung mit dem Stadtbussystem erfolgen konnte. Dazu wird die Linie 15 im 20'-Takt ab der Dülmener Straße durch das Baugebiet auf die Osthoffstraße geführt.



Linienwegmaßnahme: Albachten, Anbindung der Baugebiete

Mit dieser Linienführung ist sichergestellt, dass der gesamte Stadtteil Albachten, einschließlich der Neubaubgebiete, flächendeckend an das Stadtbussystem angebunden ist. Die Linie 15 verbindet im 20'-Takt alle Wohngebiete des Stadtteils mit dem zentralen Einkaufs- und Versorgungsbereich Dülmener Straße und dem Schienenhaltepunkt.

Wolbeck / Hilstrup

Zur weiteren Verbesserung der Tangentialverbindung Wolbeck – Hilstrup wurde entsprechend dem 2. Nahverkehrsplan mit dem Fahrplanwechsel 2006 die Taxibuslinie T9 bis zur Haltestelle Hilstrup Marktallee verlängert. Damit können die Fahrgäste aus und in Richtung Wolbeck von allen Haltestellen aus den Einzelhandelsbereich Hilstrup Marktallee in Direktfahrt erreichen. Bis dahin war ein Umstieg von der T9 auf die Linie 9 ab der Haltestelle Loddeweg erforderlich. Nach intensivem Dialog mit der örtlichen Politik wird die T9 seit April 2008 bis zur Haltestelle Herz-Jesu-Krankenhaus verlängert.

Bereits mit der Verlängerung der T9 bis zur Marktallee haben sich die Fahrgastzahlen von 2.700 auf 5.200 Fahrgäste pro Jahr fast verdoppelt. Die Kosten für diese Taxibusverbindung belaufen sich somit aktuell auf ca. 50.000€/Jahr. Darauf hin wurde die im Nahverkehrsplan perspektivisch vorgesehene Einrichtung einer direkten Busverbindung Wolbeck - Hilstrup mit folgendem Ergebnis geprüft:

Die Verlängerung einer in Hilstrup endenden Stadtbuslinie würde die heutigen Kosten des Taxibusbetriebes deutlich überschreiten. Für die Verlängerung der Linie 5 bis Wolbeck Markt mit der Endhaltestelle Wolbeck Schulzentrum ist ein zusätzliches Fahrzeug

mit Betriebskosten von ca. 150.000 € pro Jahr erforderlich. Um aber eine vergleichbare Erschließungsqualität in Wolbeck wie durch die T9 zu gewährleisten (Bedienung aller Haltestellen), müsste die Linie 5 bis Wolbeck Windmühle mit Einschleifung über das Neubaugebiet Wolbeck Nord verlängert werden. Für dieses der heutigen Taxibusbedienung vergleichbaren Bedienungsangebot wären zwei Fahrzeuge erforderlich. Die jährlichen Betriebskosten für diese Linienbusverbindung würden sich somit auf ca. 300.000 € belaufen.

Die Nachfragesteigerung auf der T9 belegt die hohe Fahrgastakzeptanz der Taxibusverbindung zwischen Wolbeck und Hiltrup. Die Bedienung aller Haltestellen in Wolbeck gewährleistet – vor allem für ältere Bürgerinnen und Bürger – eine flächendeckende Erschließung des gesamten Stadtteils mit kurzen Fußwegen zur nächsten Haltestelle. Eine vergleichbare Qualität kann durch einen Linienbusbetrieb nur mit erheblichen Mehrkosten realisiert werden. Diese Mehrkosten sind in Anbetracht der Fahrgastnachfrage auf der T9 zum heutigen Zeitpunkt wirtschaftlich nicht zu vertreten. Perspektivisch muss die Realisierung des Baugebietes Wolbeck-Nord und die Verkehrsnachfrage der Bewohner beobachtet werden. Unter Umständen ist dabei auch die Tangentialverbindung Wolbeck-Hiltrup neu zu bewerten.

3.3.2 Bislang nicht umgesetzte Stadtteilkonzepte

Hiltrup - Gewerbegebiet Hansestraße

Gemäß 2. Nahverkehrsplan ist für das Gewerbegebiet Hansestraße in Hiltrup eine ÖPNV-Erschließung zu prüfen. Ende 2006 wurde zur Abschätzung des ÖPNV-Potenzials eine Marktforschung durchgeführt. In einem Anschreiben an alle ansässigen Firmen wurden dabei die grundsätzliche Bereitschaft zur Teilnahme an der Marktforschung, die Geschäftszeiten sowie die Anzahl der Beschäftigten bzw. der Kundenkontakte pro Tag abgefragt. Der Rücklauf zu diesem Anschreiben lag unter 50%. Aufgrund dieser geringen Teilnahme an der Umfrage und das damit bekundete Desinteresse wurde auf eine weitergehende, differenzierte Befragung der Firmen verzichtet. Die Firmen wurden über dieses Ergebnis informiert.

Bei der Auswertung der Antwortschreiben konnte festgestellt werden, dass lediglich ein im Gewerbegebiet ansässiges Call-Center mit ca. 150 Mitarbeitern im Wechselschichtbetrieb ein größeres Fahrgastpotenzial aufweist. Die anderen Firmen im Gewerbegebiet haben deutlich weniger Beschäftigte, bzw. lässt sich auch aus der Anzahl der Kundenkontakte kein relevantes Nachfragepotenzial für den ÖPNV erkennen. Damit sind die Voraussetzungen für ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot - als Stadtbus oder als Taxibus - auf der Hansestraße zum aktuellen Zeitpunkt unter Betrachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht gegeben. Die weitere Entwicklung des Gewerbegebietes Hansestraße wird beobachtet und ggf. mittelfristig hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung neu bewertet.

Wolbeck – Baugebiet Wolbeck Nord

Im Baugebiet Wolbeck Nord ist die Neuerrichtung von 570 Wohneinheiten in Einzel-, Reihen- und Mehrfamilienhaus-Bauweise vorgesehen. Aktuell beginnt die verkehrliche Erschließung des Baugebietes und die Erstellung erster Wohneinheiten. Insgesamt muss aber von einer längerfristigen Realisierung ausgegangen werden. Im Rahmen der verkehrlichen Ausbauplanung wird die Möglichkeit der ÖPNV-Erschließung mit Linienbussen durch entsprechende Radien und Straßenquerschnitte sichergestellt. Die weitere Entwicklung des Baugebietes wird beobachtet. In Abhängigkeit davon, können die im 2. Nahverkehrsplan festgelegten Maßnahmen umgesetzt werden.

Roxel – Baugebiete Roxel Nord, Roxel West, neuer Haltepunkt

Im Baugebiet Roxel Nord ist die Neuerrichtung von 400 Wohneinheiten vorgesehen. Konkrete Baumaßnahmen finden bereits statt, von einer zeitnahen Fertigstellung des Baugebietes ist auszugehen. Mit der Realisierung des Baugebietes Roxel West ist erst ab 2010 zu rechnen. Weitergehende Planungen dazu liegen noch nicht vor. Die Reaktivierung des Haltepunktes Roxel befindet sich in der Phase der verkehrlichen Ausbauplanung, ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan liegt vor.

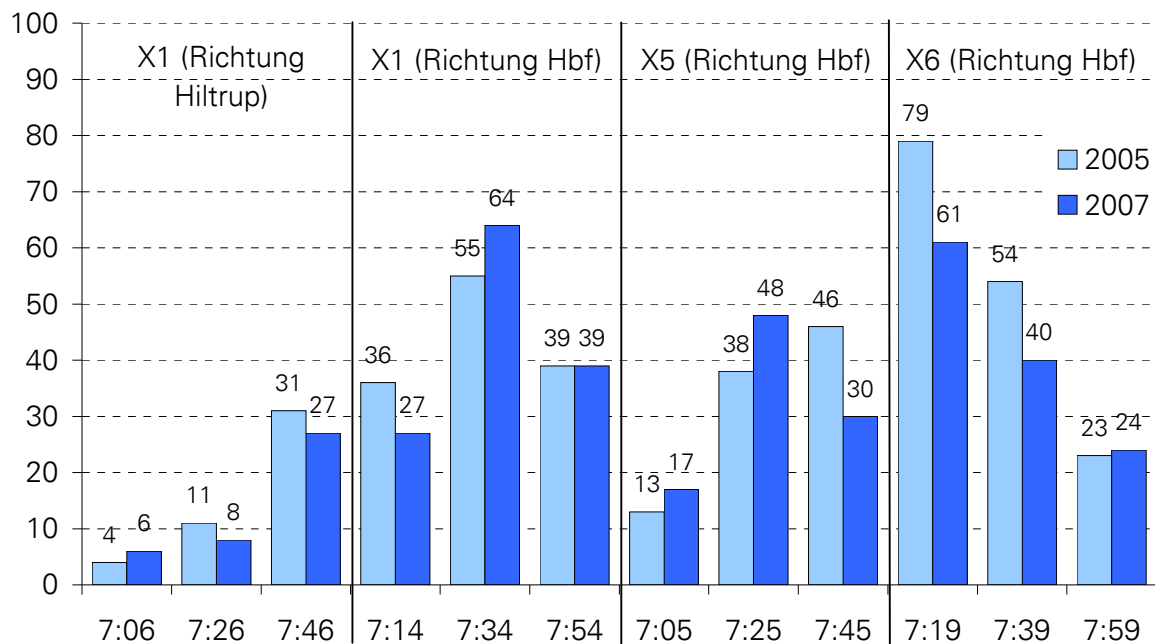
Das Neubaugebiet Roxel Nord wird im 300m Radius über die Haltestelle Roxel Post im 20'-Takt mit der Linie 1 erschlossen. Durch den weitergehenden Einsatz von Gelenkbussen auf der Linie 1 ab dem Fahrplanwechsel Januar 2008 werden für das zusätzliche Fahrgastaufkommen in Roxel ausreichend Kapazität zur Verfügung gestellt.

Gewerbepark Loddenheide

Der Gewerbepark Loddenheide ist im Endausbau das mit Abstand größte Gewerbegebiet im Stadtgebiet Münster. Perspektivisch sollen auf dieser ca. 89 ha großen Fläche hochtechnisierte Betriebe mit mehr als 3.000 Beschäftigten angesiedelt werden. Gegenwärtig ist ca. 1/3 der Fläche vermarktet, zur Zeit sind dort ca. 700 Beschäftigte tätig. Befragungen der ansässigen Unternehmen haben gezeigt, dass sich der Arbeitsbeginn der Beschäftigten auf die Hauptverkehrszeit konzentriert. Daher wurde als Einstiegsangebot mit dem Fahrplanwechsel 2002 der CE6 in Gegenlastrichtung in das Gewerbegebiet geführt. In Anbetracht des nach wie vor geringen Fahrgastaufkommens mit weniger als 30 Fahrgästen pro Werktag stellt die Bedienung des Gewerbegebietes ausschließlich zur Hauptverkehrszeit eine adäquate Bedienung dar. Perspektivisch ist die weitere Entwicklung des Gewerbegebietes und die damit verbundene Fahrgastnachfrage zu beobachten.

3.4 StadtExpress (X-Fahrten)

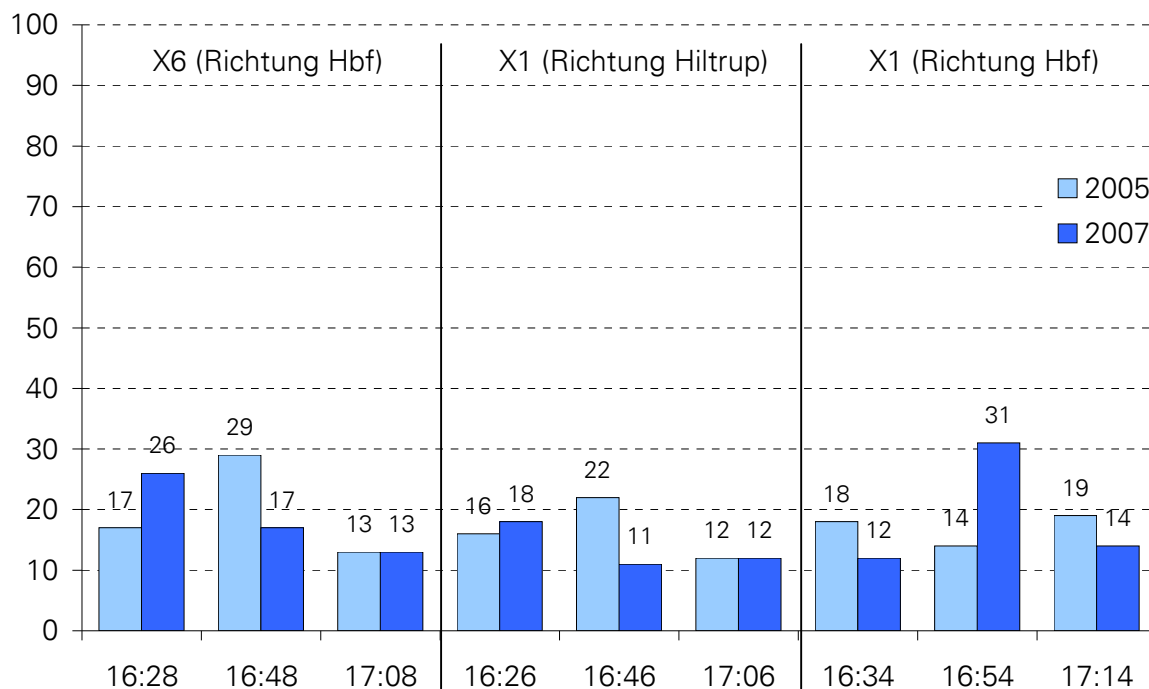
Grundsätzlich sollten durch eine Profilschärfung (Beschleunigung) und die Konzentration des StadtExpress-Angebotes auf den Berufsverkehr (Bedienungszeiten) neue Fahrgastpotentiale gewonnen werden. Mit dem Fahrplanwechsel 2007 wurde dazu das Fahrtenangebot weitgehend auf die Hauptverkehrszeit zwischen 7.00-8.00 und 16.00-17.00 Uhr bei ganzjährigem Betrieb konzentriert. Als Pilotprojekt wurde die X6 im Korridor Albersloher Weg - durch das Auflassen von gering frequentierten Haltestellen – beschleunigt.



Maximale Besetzung der StadtExpressfahrten 7.00 Uhr bis 8.00 Uhr (2005/2007)

Im Vergleich der Fahrgastzahlen 2005/2007 ist ein weiterer Fahrgastrückgang auf den StadtExpressfahrten festzustellen. Die maximale Fahrgastbesetzung der Fahrten liegt morgens zum Teil deutlich unter 30 Fahrgästen. Lediglich die Fahrten stadteinwärts gegen 7.30 Uhr (Ankunft Hauptbahnhof) weisen eine akzeptable Fahrgastnachfrage auf. Lediglich 6 der 12 StadtExpressfahrten, die zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr die Standardlinie zu einem 10'-Takt verdichten, haben eine hinreichende Auslastung.

Nachmittags ist die Fahrgastnachfrage auf allen StadtExpressfahrten noch einmal geringer als morgens. Die maximale Besetzung der Fahrten liegt zum Teil deutlich unter 20 Fahrgästen. Alle vor- bzw. nachlaufenden Fahrten der entsprechenden Standardlinien weisen dabei noch ausreichend freie Platzkapazitäten auf.



Maximale Besetzung der StadtExpressfahrten 16.30 Uhr bis 17.30 Uhr (2005/2007)

Insgesamt ist festzustellen, dass obwohl in der Vergangenheit mehrfach anhand konkreter im Nahverkehrsplan festgelegter Anforderungen versucht wurde das Profil des StadtExpresses zu schärfen und zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen, das Produkt in der Kundenakzeptanz nicht über die Rolle der Verstärkerfahrten v.a. für den Schülerverkehr hinaus gekommen ist. Auch konnte der angestrebte Beschleunigungseffekt für dieses Produkt allein durch das Auslassen von Haltestellen infolge der Verkehrsbelastung durch den Pkw-Verkehr nicht realisiert werden.

Aufgrund des dargelegten Sachverhaltes soll das StadtExpressangebot eingestellt werden. Die aufkommensstarken Fahrten werden weiter ganzjährig als Verstärkerfahrten auf den Linien durchgeführt. Die restliche „Fahrtenmasse“ kann nachfragegerecht in der aufkommensstarken Zeit von Oktober bis März als Verstärkerfahrten zur Entlastung der Standardlinie zum Einsatz kommen. Damit kann die Beförderungsqualität für die Fahrgäste und die Fahrplansicherheit in dieser Zeit deutlich verbessert werden. Insgesamt wird so das Fahrtenangebot nachfragegerecht im Sinne der Fahrgäste optimiert.

Die Prüfung, Regionalbusfahrten als stadtteilgebundene Expressfahrten einzubinden steht gegenwärtig noch aus. Nach Vorbild des Stadtexpress Coerde soll dabei für die Stadtteile Wolbeck, Nienberge und Roxel das regionale Fahrtenangebot für die Fahrgäste der münsteraner Außenstadtteile nutzbar gemacht werden. Durch die Lage der drei Stadtteile zur Innenstadt bzw. der gestreckten Führung der Regionalbuslinien bestehen Fahrzeitvorteile gegenüber den Stadtbuslinien in der Punkt-Punkt-Verbindung Stadtteil-Hbf/Zentrum.

3.5 Korridorverkehr

3.5.1 Korridor und Stadtteil Kinderhaus

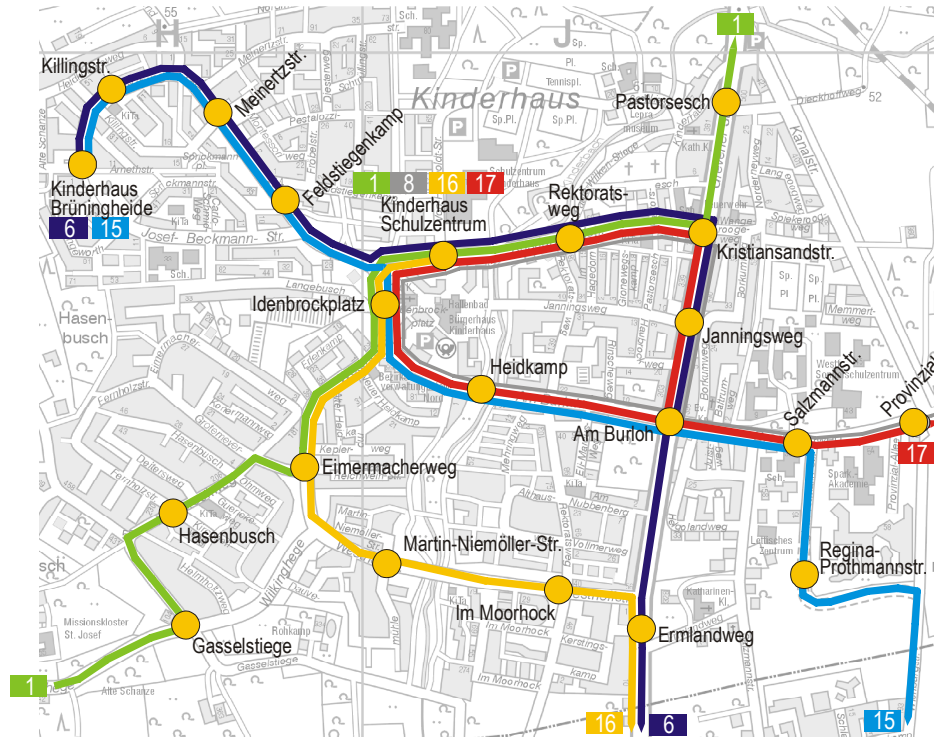
Für den Stadtteil und Korridor Kinderhaus stellt der 2. Nahverkehrsplan ein Missverhältnis von Fahrgastnachfrage und Angebot fest. Mit ca. 6.600 Fahrgästen bei 360 Fahrten pro Werktag ist ein deutlich schlechteres Verhältnis Fahrgäste/Fahrten festzustellen als in anderen Korridoren (Gievenbeck: 9.000 Fahrgäste/250 Fahrten oder Wesseler Straße: 7.400 Fahrgäste/254 Fahrten).

Insgesamt wurde der Stadtteil Kinderhaus bis zum Fahrplanwechsel 2007 von fünf vollwertigen Stadtbuslinien (1, 6, 15, 16 und 17) im 20'-Takt erschlossen. Hinzu kamen die Verstärkerfahrten der X6 zur Hauptverkehrszeit für den Bereich Brüningheide und die Linie 8, die die Tangentialverbindung Kinderhaus – Coerde im 60'-Takt sicherstellt. Aufgrund des Fahrgastaufkommens ist eine über den 20'-Takt hinausgehende engere Taktfolge nur für den Bereich Brüningheide sowie für die Haltestellen Kinderhaus Schulzentrum und Idenbrockplatz erforderlich. Das Aufkommen an den übrigen Haltestellen liegt z.T. deutlich unter 300 Fahrgästen/Werktag. Nach der Maßgabe des 2. Nahverkehrsplanes sollte das Fahrtenangebot im Korridor- und Stadtteil Kinderhaus bei vergleichbar guter Bedienungs- und Erschließungsqualität reduziert werden. Dabei waren folgende Vorgaben zu beachten.

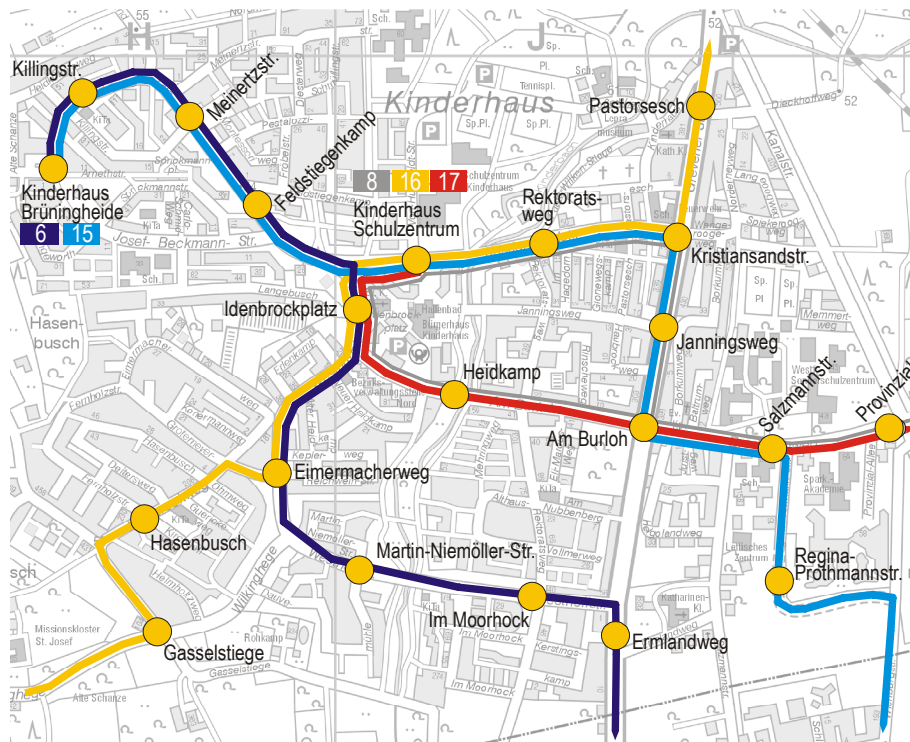
- Bedienung aller bestehenden Haltestellen im Tagesverkehrs (Mo –Fr) von 6.00 bis 21.00 Uhr im 20'-Takt.
- Anpassung des Fahrtenangebotes an die Fahrgastnachfrage: Zwei Linien (6 Fahrten/Stunde) für den Bereich Brüningheide/Stadtteilzentrum Idenbrockplatz; je eine Linie (3 Fahrten/Stunde) für die Achsen Kristiansandstraße./Burloh/Westhoffstraße.
- Sicherstellung der wesentlichen Fahrgastverflechtungen: Idenbrockplatz – Altstadt/Hbf / Brüningheide / Dreizehnerstraße/Jahnstraße; Sprakel – Kinderhaus SZ/Idenbrockplatz; Brüningheide – Gewerbegebiet Messkamp/Nienkamp

Mit diesen Vorgaben wurde die Linienführung in Kinderhaus mit dem Fahrplanwechsel im Januar 2007 neu geordnet. Die Linie 16 wird ab dem Orléans-Ring im 20'-Takt bis zum Schulzentrum und im 20'-/40'-Takt weiter bis nach Sprakel geführt. Die Linie 6 fährt anstelle der Linie 16 im 20'-Takt über die Westhoffstraße und den Idenbrockplatz in Richtung Brüningheide. Aufgrund der erforderlichen Kapazitäten und engen Verkehrsverflechtungen mit der Grevener Straße und dem Bereich Brüningheide wurde die Linie 15 über die Kristiansandstraße nach Brüningheide geführt. Durch das dichte Fahrtenangebot kann so an der Haltestelle Schulzentrum auf den Einsatz von Verstärker- bzw. StadtExpressfahrten zur Hauptverkehrszeit verzichtet werden. Die Achse

Burloh mit der Haltestelle Heidkamp wird von der Linie 17 erschlossen. Mit der Führung über Idenbrockplatz blieb auch für diese Haltestelle das gewohnt dichte Fahrtenangebot und die Direktverbindung Richtung Zentrum Nord erhalten.



Linienführung Kinderhaus 2006



Linienführung Kinderhaus 2008

Im nordwestlichen Innenstadtbereich wurde die Linie 16 ab der Haltestelle Dreifaltigkeitskirche über den Orléans-Ring und weiter über die Steinfurter Straße anstelle der Linie 1 Richtung Kinderhaus geführt. Die Linie 1 wurde am Hauptbahnhof mit der Linie 20 zur neuen Linie 1 Amelsbüren – Roxel verknüpft. Insgesamt konnte mit dem neuen Liniennetz im Korridor und Stadtteil Kinderhaus das bestehende Überangebot bei annähernd gleichbleibender Bedienungsqualität für die Fahrgäste (Erschließung, Takte, Verbindungen) abgebaut und damit ein erhebliches Einsparpotenzial realisiert werden.

Bereits vor Umsetzung der Maßnahmen mit dem Fahrplanwechsel 2007 gab es massive Kritik von Fahrgästen und Anwohnern aus dem Bereich Alt-Kinderhaus und aus dem Bereich Kapuzinerstraße/ Orléans-Ring. Über eine Interessengemeinschaft bzw. Bürgerinitiative wurde die Wiedereinführung der alten Linienführung gefordert:

- In Kinderhaus wurde vor allem die Verlegung der Linie 6 aus der Kristiansandstraße in die Westhoffstraße kritisiert. Die Erschließung des Bereichs Alt-Kinderhaus mit der Linie 15 wurde dabei nicht als gleichwertiger Ersatz zur angestammten Linie 6 gewertet. Die Umsetzung und Einführung der neuen Linienführung in Kinderhaus wurde seitens der Stadtwerke von umfassenden Marketingmaßnahmen begleitet. Neben der Information vor Ort auf den Wochenmärkten mit dem Info-Mobil wurde unter anderem auch ein Info-Folder mit den neuen Linienführungen haushaltsweit verteilt. Auf Wunsch der Politik fand am 23.10.2007 eine Bürgerversammlung zur neuen Linienführung in Kinderhaus statt. Vertreter der Verwaltung und Stadtwerke erläuterten die Planung und standen in der anschließenden Podiumsdiskussion den interessierten Bürgern Rede und Antwort.

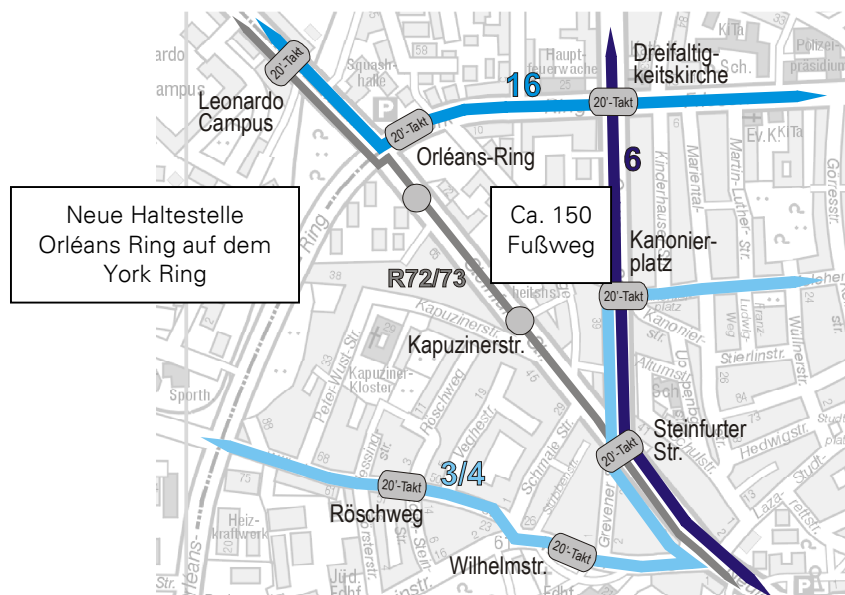
Trotz der Reduzierung des Angebotes von fünf auf vier Stadtbuslinien ist das Fahrgastaufkommen im Stadtteil Kinderhaus im Vergleich 2006 / 2007 weitgehend stabil geblieben. Ein qualifizierter Hinweis für die Akzeptanz eines neuen Bedienungsangebotes ist die Entwicklung des Abo-Kunden-Bestandes in einem Stadtteil oder Korridor. Im Jahr 2006 waren 1.425 Kinderhauser im Besitz eines Privat- oder Firmen-Abos. Nach Umsetzung der Fahrplanmaßnahmen in 2007 ist der Bestand an Abo-Kunden in Kinderhaus sogar leicht auf 1.445 Kunden gestiegen. Feststellbar ist allerdings, dass aufgrund der geänderten Linienführung eine Umorientierung bei der Nutzung der Haltestellen statt gefunden hat.

Fahrgastrückgänge in größerem Umfang sind nur für die Haltestelle Kinderhaus Schulzentrum festzustellen. Hier wirkte sich die politische Entscheidung aus, die Freifahrtberechtigung im Schülerverkehr Stadt Münster auf das gesetzliche Maß zu beschränken. In der Folge kam es zu Abbestellungen bei den Schulfahrtjahreskarten durch das Schulamt. Dadurch ist das Fahrgastaufkommen an der Haltestelle Kinderhaus Schulzentrum von ca. 800 auf 600 Fahrgästen pro Werktag zurückgegangen. Im Bereich Alt-Kinderhaus (Rektoratsweg, Kristiansandstraße, Janningsweg) schwankt das Gesamtaufkommen 2005 wie auch

2007 zwischen 300 und 350 Fahrgästen pro Werktag. Optimierungsbedarf besteht für die Haltestelle Am Burloh. Hier wird die Einrichtung einer stadteinwärtigen Haltestelle für die Linie 15 auf der Grevener Straße überprüft.

Insgesamt ist die Neuordnung des ÖPNV-Angebotes im Stadtteil Kinderhaus durchaus positiv zu bewerten. Vor allem der nach wie vor hohe und weiter steigende Anteil der Abo-Kunden belegt die hohe Akzeptanz des Stadtbusangebotes im Stadtteil Kinderhaus.

- Im Bereich Kapuzinerstraße/Orléans-Ring wurde vor allem die Herausnahme der Linie 1 aus dem südlichen Abschnitt der Steinfurter Straße mit den Haltestellen Kapuzinerstraße und Orléans-Ring kritisiert. Zum Fahrplanwechsel 2007 wurde über einen haushaltsweit verteilten Folder zur neuen Linienführung in diesem Bereich informiert. Dabei wurde auf die Bedienung der beiden Haltestellen mit den Regionalbuslinien R72/R73 im 30'-Takt verwiesen und bezüglich der Haltestelle Kapuzinerstraße die gute fußläufige Erreichbarkeit der Haltestelle Kanonierplatz (für Gesundheitshaus über die Gasselstiege) herausgestellt. Zudem wurde nach eingehender Prüfung mit dem Fahrplanwechsel 2008 eine zusätzliche Haltestelle Orléans-Ring auf dem York-Ring probeweise eingerichtet. Mit dieser neuen Haltestelle wird der Bereich rund um das Studentenwohnheim an den 20'-Takt der Stadtbuslinie 16 angebunden.



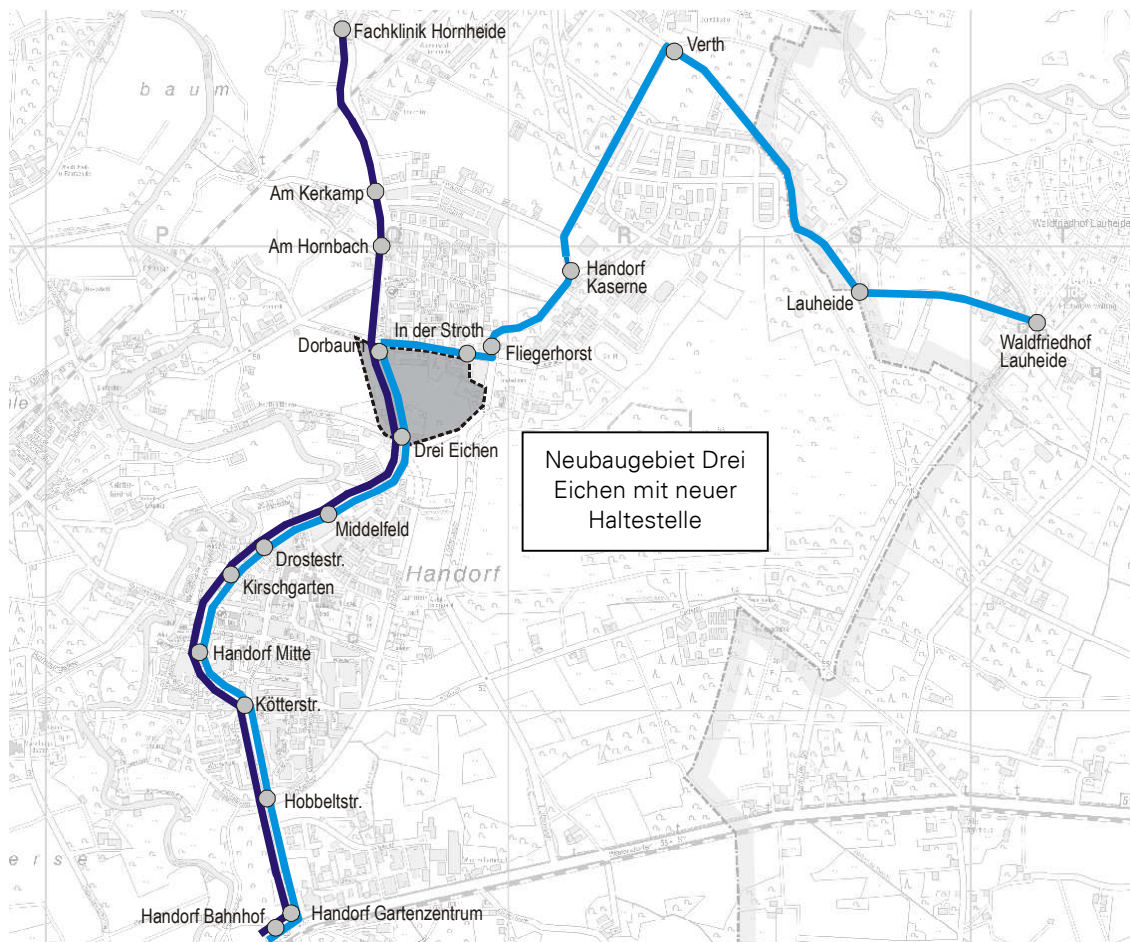
Linienführung im Bereich Orléans-Ring/Kapuzinerstraße 2008

Schon kurz nach Einrichtung der Haltestellen konnten hier deutlich mehr als 100 Fahrgäste pro Werktag als Ein- bzw. Aussteiger gezählt werden. Mittlerweile hat sich das Fahrgastaufkommen auf ca. 150 Kunden eingependelt. Daher sollte die Haltestelle dauerhaft eingerichtet und mittelfristig entsprechend den Vorgaben des Nahverkehrsplanes ausgebaut werden.

3.5.2 Korridor Warendorfer Straße / Handorf

Mit dem Fahrplanwechsel 2001 wurde die Linie 2 ab der Danziger Freiheit im 20'-Takt über Handorf bis zur Endhaltestelle Handorf Kaserne, bzw. Waldfriedhof Lauheide (60'-Takt) verlängert. Gemeinsam mit der Linie 10 wird seit 2001 dem Stadtteil Handorf (ca. 7.200 Einwohner) ein 10'-Takt geboten. Im Vergleich zu anderen Stadtteilen hat der 2. Nahverkehrsplan für den Korridor Warendorfer Straße und den Stadtteil Handorf ein Missverhältnis von Fahrgastnachfrage und Fahrtenhäufigkeit festgestellt.

Dieses Missverhältnis ist auch nach wie vor festzustellen. Mit der Verlängerung der Linie 2 wurde das Fahrtenangebot für den Stadtteil Handorf verdoppelt. Die Fahrgastnachfrage dagegen konnte von 2001 bis 2007 nur um ca. 20% gesteigert werden. Damit liegt der Zuwachs zwar deutlich über dem Gesamtzuwachs im Stadtbusverkehrs (ca. 9%) bleibt aber deutlich hinter der erwarteten Fahrgastnachfrage zurück.



Linienführung im Bereich Stadtteil Handorf 2008

Insgesamt ist für Handorf zwar eine positive Entwicklung der Fahrgastzahlen festzustellen, dennoch rechtfertigt die aktuelle Nachfrage auf Dauer keinen 10'-Takt für den Stadtteil. Allerdings müssen die städtebauliche Entwicklung und die zur erwartenden

Fahrgastpotenziale mittelfristig berücksichtigt werden. Dabei wird mit dem Handorfer Neubaugebiet Drei Eichen gegenwärtig eins der größten Baugebiete in Münster realisiert. Zur Erschließung des Neubaugebietes wurde mit dem Fahrplanwechsel 2008 die Haltestelle Drei Eichen in Betrieb genommen. Mit den Stadtbuslinien 2 und 10 wird den Neubewohnern ein attraktiver 10'-Takt in das Stadtteilzentrum und weiter Richtung Münster Zentrum geboten. Insgesamt sollte daher vor einer Überplanung des Bedienungsangebotes für den Stadtteil Handorf die Entwicklung der Fahrgastnachfrage des Neubaugebietes abgewartet und die der Gesamtfahrgastnachfrage in Handorf intensiv beobachtet werden. Sollte in den nächsten zwei Jahren keine deutliche Steigerung der Nachfrage erkennbar sein, ist das Bedienungsangebot im Stadtteil Handorf - mit der Vorgabe der Reduzierung des Fahrtenangebotes - zu überplanen.

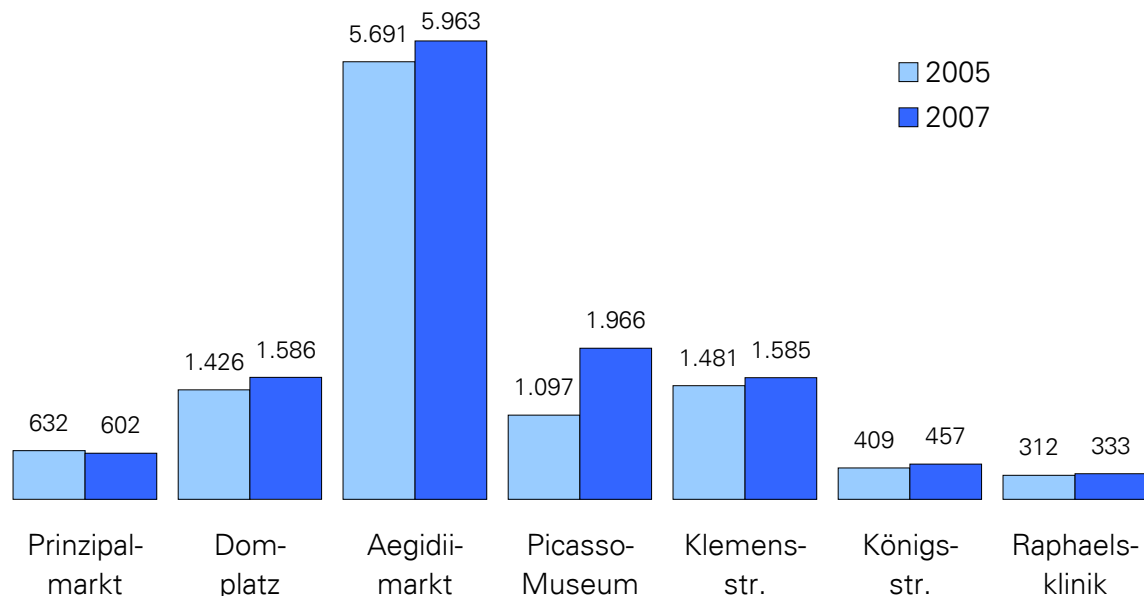
3.6 ÖPNV im Altstadtbereich / Grundzüge der Netzstruktur

Die zentrale Erreichbarkeit der Altstadt mit dem ÖPNV und damit die Entlastung vom Pkw-Verkehr wird als ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Stadtbussystems im 2. Nahverkehrsplan festgelegt. Um der städtebaulichen Entwicklung im Altstadtbereich und dem steigenden Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen, sollten zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden, um so die Leistungsfähigkeit des ÖPNV in der Altstadt zu sichern. Zudem ist im Maßnahmenpaket „Korridorverkehre“ die Umwandlung von Radial- in Durchmesserlinien vorgesehen, um mehr Außenstadtteile in Direktfahrt an die Altstadt anzubinden. Mit den Fahrplanwechseln 2006 und 2007 wurden dazu zwei bedeutsame Maßnahmen umgesetzt:

- Mit dem Fahrplanwechsel 2006 wurde die Regionalbuslinie R22/R32 – die bis dahin an der Stubengasse endete – als Stadtbuslinie 22 über die Altstadt und das Coesfelder Kreuz bis nach Gievenbeck verlängert. Mit der Durchbindung konnte die Direktverbindung in die Altstadt für den Stadtteil Wolbeck sichergestellt bleiben, ohne das sich das Fahrtenaufkommen auf der Domachse nennenswert erhöht. Zudem werden zusätzliche Beförderungskapazitäten angeboten, die im Hinblick auf die Realisierung Stubengasse und der Münster-Arkaden, die leistungsfähige ÖPNV-Bedienung der Altstadt sichern.
- Mit dem Fahrplanwechsel 2007 wurde das Bedienungsangebot im Korridor und Stadtteil Kinderhaus überplant. Die Linie 1 wurde dabei bis zum Hauptbahnhof zurück genommen und mit der Radiallinie 20, die über den Prinzipalmarkt geführt wird, verknüpft. Mit der neuen Linie 1 Hiltrup – Roxel wird dem aufkommensstarken Korridor Hammer Straße und dem größten münsteraner Stadtteil Hiltrup eine Direktverbindung in den Altstadtbereich geboten.

Durch die Linienwegmaßnahmen auf den Linien 1 und 22 konnte die Anzahl der ÖPNV-Nutzer im Altstadtbereich deutlich gesteigert werden. 2005 nutzten ca. 11.000 Fahrgäste pro Werktag die zentralen Haltestellen in der Altstadt zum Aus- bzw. Ein-

stieg. 2007 konnten mehr als 12.500 Fahrgäste an diesen Haltestellen gezählt werden. Das entspricht einem überdurchschnittlichen Fahrgastzuwachs von 14%. Die Gesamtnachfrage pro Werktag konnte im Vergleich dazu um ca. 5% gesteigert werden.



Fahrgastaufkommen an den Haltestellen in der Altstadt (Tageswert) 2005/2007

Die mit Abstand größten Fahrgastzuwächse gehen dabei auf die Haltestelle Picasso-Museum zurück. Mit der Realisierung der Münster Arkaden mit einer Verkaufsfläche von mehr als 23.000qm ist in diesem Bereich ein neuer Einzelhandelsschwerpunkt mit erheblichem Publikumsverkehr entstanden. Über die Haltestelle Picasso-Museum wird dafür in idealer Weise die ÖPNV-Anbindung sichergestellt. Ähnliche Fahrgastzuwächse sind auch mit der Realisierung des Stubengassen-Projektes (ca. 6.800 qm Verkaufsfläche) für die Haltestellen Raphaelsklinik und Klemensstraße zu erwarten. Zudem profitieren diese zentralen Altstadt Haltestellen von der Entwicklung des HanseCarrés zwischen Stubengasse und Ludgeristraße.

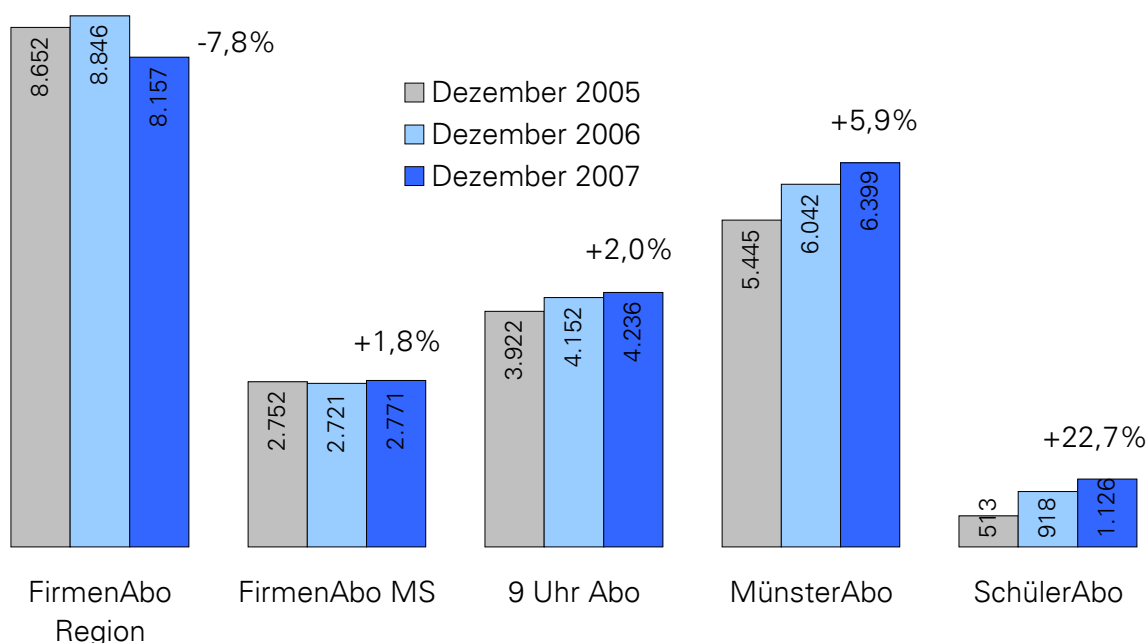
Perspektivisch ist die Umwandlung weiterer Radiallinien in Durchmesserlinien zu prüfen um mehr Außenstadtteile in Direktfahrt an die Altstadt anzubinden. Dazu bieten sich vorrangig die Linien 12 und 13 an die heute am Hauptbahnhof starten bzw. enden. Im Altstadtbereich ist vor allem die Leistungsfähigkeit der Domachse über die Klemensstraße und über die Königsstraße (Gegenrichtung) für die zentrale Erreichbarkeit der Altstadt mit dem ÖPNV zur Entlastung vom Pkw-Verkehr sicherzustellen. Dabei muss insbesondere die Fahrplansicherheit der Linien gewährleistet bleiben. Im Bereich Hindenburgplatz ist in Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung gegebenenfalls eine Angebotsverdichtung notwendig.

4. Bewertung der Tarifmaßnahmen

Neben der grundsätzlichen Fahrpreisanpassung wurden mit den Tarifmaßnahmen ab 2005 auch bedeutsame und nachfragesteigernde strukturelle Maßnahmen umgesetzt.

Seit 2005 wurde der Gemeinschaftstarif gültig für das Stadtgebiet Münster über alle Fahrkartenarten im Durchschnitt um jährlich ca. 4% angehoben. Mit den Mehreinnahmen wurden die drastischen Kürzungen von Land und Bund bei den Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr und der Schwerbehinderten-Freifahrt kompensiert. Zudem müssen die steigenden Betriebskosten wie z.B. der unverändert hohe Preis des Dieselkraftstoffs finanziert werden. So müssen z.B. die Stadtwerke in 2007 Mehrkosten von über eine Mio €/Jahr finanzieren. Diese Mehrkosten wurden nicht komplett an die Kunden weitergegeben. Ein Großteil der Mehrkosten wird durch betriebliche Einsparungen oder der Optimierung des Bedienungsangebotes kompensiert.

Fahrgaststeigerungen und damit Mehreinnahmen konnten vor allem im Bereich der Zeitfahrkarten durch strukturelle Tarifmaßnahmen und gezieltes Marketing generiert werden. So wurden 2006 die Rabattierungen von Abo und 9 Uhr Abo im Vergleich zum Einzelpreis MonatsTicket / 9 Uhr MonatsTicket auf 20% vereinheitlicht und ins Zentrum der Abo-Kommunikation gestellt. Gemeinsam mit dem 9 Uhr Tages- und GruppenTicket (siehe unten) wurden die Abonnements als „Flatrate“ für günstige Mobilität vermarktet. Einen zentralen Baustein der in 2006 erfolgreich fortgeführten Abo-Offensive bildete von Oktober bis Dezember wieder ein SchnupperAbo. Insgesamt konnte die Zahl der Privat-Abonnenten in den drei Jahren seit Beginn der Abo-Offensive, um 3.400 d.h. 31% gesteigert werden. Auch für 2007 weist das Privat-Abonnement eine überdurchschnittliche Steigerung von 6,8% auf.



Entwicklung der Zeitfahrkarten 2005 bis 2006

Anders stellt sich die Preisentwicklung des FirmenAbos im Regionalverkehr dar. Hier haben die regionalen Verkehrsunternehmen und die Münsterlandkreise durchgesetzt den Rabatt des FirmenAbos bis 2009 schrittweise auf 30% gegenüber der normalen Einzel-Monatskarte zu begrenzen. Das führte beim FirmenAbo im Regionalverkehr zu durchschnittlichen Preiserhöhungen von jährlich ca. 10%, weitere Preiserhöhungen in gleicher Größenordnung sind bis 2009 zu erwarten. In 2007 wurde erstmalig ein deutlicher Einbruch der Firmenabonnentenzahl im Regionalverkehr gegenüber 2006 von über 700 Abonnenten (-8%) festgestellt, so dass derzeit nur noch durchschnittlich monatlich 8.100 Firmen-Abonnenten im Regionalverkehr diesen Sondertarif nutzen (siehe Anhang).

Es gibt Anträge auf das FirmenAbo gänzlich zu verzichten und nur noch eine Monatskarte im Jahresabo mit 20% Rabatt anzubieten. Aus der Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers Stadt Münster und der Stadtwerke Münster ist das FirmenAbo als zusätzlich rabattierter, attraktiver Sondertarif auf Dauer zu erhalten (siehe auch Beschlusslage zum 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster).

Im Bereich des Bartarifs wurde am 1. August 2005 das 9 Uhr-TagesTicket eingeführt. Mit dem heutigen Preis von 3,50 Euro ist dieses Ticket eine familienfreundliche und günstige Alternative für den Einkaufs- und Freizeitverkehr. Ein Erwachsener kann mit bis zu drei Kindern im Alter bis einschließlich 14 Jahre täglich ab 9 Uhr beliebig viel im Stadtgebiet unterwegs sein. Die Fahrkarte ist übertragbar und kann an Wochenenden sowie Feiertagen ohne Zeiteinschränkung genutzt werden. 2006 wurde zusätzlich das 9 Uhr GruppenTicket eingeführt. Für aktuell 7,20 Euro können bis zu 5 Erwachsene täglich ab 9 Uhr beliebig oft im Stadtgebiet dieses Ticket nutzen. An Wochenenden sowie Feiertagen ohne Zeiteinschränkung. Das Angebot für Gruppen knüpft an das erfolgreiche 9 Uhr TagesTicket an. Auch das 9 Uhr GruppenTicket gibt es in allen Preisstufen des Münsterland-Tarifs.

Im Bartarif sind das 9 Uhr Tages- und das 9 Uhr GruppenTicket die erfolgreichsten Tarifangebote. Beides Ticket haben sich etabliert und weisen deutlich überdurchschnittliche Steigerungsraten auf. So wurde das 9 Uhr TagesTicket 2007 von ca. 2,1 Mio. Fahrgästen genutzt. Gegenüber 2006 entspricht das einem Zuwachs von über 35%. Auch das 9 Uhr GruppenTicket entwickelte sich erfreulich und wurde 2007 bereits von mehr als 260.000 Kunden genutzt. Insgesamt lässt sich feststellen, dass sich die gewünschte Verlagerung von den Einzel- und 4erTickets hin zu TagesTickets und Abo fortsetzt. Damit konnte der zeitaufwendige Barverkauf auf den Fahrzeugen weiter reduziert werden.

Die Reduzierung des Barverkaufs auf den Fahrzeugen und die Stärkung des Vorverkaufs wurde mit einer weiteren Maßnahme zum Tarifwechsel zum 1. August 2007 intensiviert. Erstmals gibt es differenzierte Preise für den Verkauf des 4erTickets im Vorverkauf (7,10 Euro) und im Bus (7,30 Euro). Die gewünschte Tendenz, über unterschiedliche Preise eine Verlagerung des Verkaufsgeschäftes zu er-

zeugen, wurde durch den Rückgang der 4er-Ticket-Verkäufe im Bus deutlich bestätigt. Künftig soll diese erfolgreiche Preisdifferenzierung auf das gesamte Barsortiment angewandt werden, um den Fahrbetrieb vom Kassengeschäft zu entlasten und dadurch zu beschleunigen. Die Stadtwerke haben parallel ihr Vorverkaufsnetz auf aktuell 43 Vorverkaufsstellen und 21 moderne Touch-Screen-Automaten nahezu flächendeckend ausgebaut. Seit Oktober 2007 ergänzt das HandyTicket den Vorverkauf als zukunftsorientierter Vertriebskanal.

Einen Sonderfall in der Tariflandschaft stellt das Semesterticket dar. Mit ca. 25% des Fahrgastaufkommens hat dieses Ticket allerdings eine besondere Bedeutung nicht nur für das Stadtbussystem sondern auch für den Hochschulstandort Münster. 2007 konnten die langwierigen und schwierigen Verhandlungen zum Semesterticket erfolgreich abgeschlossen werden. Obwohl das Studierendenparlament der Westfälischen Wilhelms-Universität (WWU) bereits im Dezember 2006 entschied, das Angebot von VGM/ZVM anzunehmen, wurde der Vertrag erst im März 2007 durch den AStA (Allgemeiner Studentenausschuss) der WWU unterschrieben. Für endgültige Sicherheit sorgte dann im Mai 2007 eine Urabstimmung der FH Münster, bei der sich die Studierenden mit Mehrheit für den Behalt des SemesterTickets aussprachen. Damit steht fest, dass der Preis des SemesterTickets ab Sommersemester 2007 über vier Jahre hinweg von 63 Euro schrittweise um jeweils vier Euro pro Semester angehoben wird. Den Studierenden der Münsteraner Hochschulen bleibt damit das günstige SemesterTicket erhalten, was natürlich der Attraktivität des Hochschulstandorts Münster zugute kommt. Gleichzeitig haben die Verkehrsunternehmen nun über vier Jahre hinweg Planungssicherheit bei den Einnahmen aus dem SemesterTicket.

5. Umsetzung der Qualitätsstandards

Der 2. Nahverkehrsplan legt umfassende Rahmenvorgaben bezüglich der Qualität des Personals und der Fahrzeuge sowie zur Gestaltung der Information / Kommunikation und von Haltestellen und Fahrweg fest. Der Geltungsbereich dieser Qualitätsstandards ist das Stadtgebiet Münster. Primäre Zielsetzung ist es, die bestehende und von den Fahrgästen anerkannte Qualität des Stadtbussystems sicherzustellen und weiterzuentwickeln. Dabei sind folgende Neuerungen seit 2005 besonders erwähnenswert:

5.1 Fahrzeuge

- 2005, 2006 und 2007 wurden insgesamt 31 Fahrzeuge von den Stadtwerken neu beschafft. Alle Fahrzeuge sind nach den Vorgaben des Nahverkehrsplanes mit Klimaanlage, Klappprampen und modernen Flachbildschirmen für die Fahrgastinformation ausgestattet. Somit sind bereits 31 von 111 Stadtwerke-Fahrzeugen mit einer Klimaanlage ausgerüstet. Alle Fahrzeuge sind niederflurig

und mit Kneeling, 95% sind mit Klapprampe ausgestattet. In den Jahren 2008, 2009 und 2010 sollen jeweils 9 weitere Gelenkzüge neu beschafft werden.

- Die Neufahrzeuge ab 2006 verfügen mit dem neuen SCR-Kat (Selective Catalyst Reduction) über das modernste Verfahren zur Abgasreinigung. Neben Feinstaub werden im BlueTec-Verfahren auch Stickoxide katalytisch über die Zugabe von AdBlue, einer ungiftigen Harnstofflösung, hochwirksam reduziert. Die Werte gehen über die Euro-5-Norm hinaus, die 2009 in Kraft tritt.
- Die Auftragsunternehmen werden vertraglich zur Einhaltung der Qualitätsstandards angehalten. Bei Neubeschaffungen für den Einsatz im Stadtbussystem ist die Klimaanlage und der Einsatz modernster Umwelttechnik verbindlich. Die Unternehmen haben mittlerweile weitestgehend das Corporate-Design des Stadtbusverkehrs übernommen.
- Seit 2006 werden sukzessive neue Bordrechner auf den Fahrzeugen im Stadtbussystem eingesetzt. Sie liefern dem Betriebsleitsystem eine höhere Datenqualität und steigern so die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit. Außerdem vereinfachen sie den Ticketverkauf auf dem Fahrzeug. Bis 2008 werden alle Stadtwerke und angemieteten Busse damit ausgestattet sein (insgesamt 165 Fahrzeuge).
- Seit dem Fahrplanwechsel im Januar 2008 wird die Linie 1 in Kooperation der Stadtwerke mit Westfalen Bus und der Firma Weilke mit Fahrzeugen in Stadtbusqualität betrieben, die dem 2. Nahverkehrsplan entsprechen. Alle Busse sind damit in das rechnergestützte Betriebsleitsystem des Nahverkehrsmanagements der Stadtwerke eingebunden. Die einheitliche Koordination über die Leitstelle der Stadtwerke ermöglicht schnellere Reaktionen auf Betriebsstörungen und unterstützt somit die Pünktlichkeit. Zudem kommen entsprechend der Fahrgastnachfrage zunehmend Gelenkbusse auf der Linie 1 zum Einsatz.

5.2 Information und Kommunikation

- Nach erfolgreicher Testphase im Dezember und Januar startete am 1. Februar 2007 der „sprechende Fahrplan NRW“, an dem sich die Stadtwerke beteiligten. Dahinter verbirgt sich die automatische Fahrplanansage der „Schlaun Nummer für Bus & Bahn“. Die computergesteuerte Fahrplanauskunft arbeitet als Sprach-Dialogsystem besonders kostengünstig und kann mehr Anfragen als bisher gleichzeitig bewältigen.
- Um die Wege zum Busticket in Münster möglichst kurz zu halten und das Fahrpersonal im Bus vom Verkaufsgeschäft zu entlasten, bauen die Stadtwerke ihr Netz an Vorverkaufsstellen kontinuierlich flächendeckend aus. So konnte im

September 2007 die 40. Vorverkaufsstelle im Stadtgebiet eingerichtet werden. Ergänzt werden die Verkaufsagenturen durch 21 moderne Vorverkaufsautomaten mit Touch-Screen-Technik.

- Am 1. Oktober 2007 startete das HandyTicket. Bereits nach vier Wochen waren über 330 Nutzer angemeldet, zum Jahresende über 500. Die Stadtwerke nehmen als erstes Verkehrsunternehmen in Westfalen an diesem Pilotprojekt in bundesweit 12 Regionen teil. Dabei wird neben EinzelTicket, 9 Uhr TagesTicket und 9 Uhr GruppenTicket auch das 4erTicket fürs Handy angeboten. Ab August 2008 wird auch das FunTicket über das Handy zu kaufen sein. Das HandyTicket erweitert so die Vertriebskanäle des Stadtbussystems.
- Am 14. März 2006 wurde die mobile Fahrplanauskunft (moFahr) gestartet. Seitdem kann der Fahrplan für Münster aufs Handy geladen werden und steht dort offline zur Verfügung. moFahr wurde von den Stadtwerken zusammen mit anderen kommunalen Verkehrsunternehmen und der Fachhochschule Münster/Steinfurt entwickelt.
- Um die Fahrgäste bei Störungen und Verspätungen zeitnah zu informieren wurde im November 2007 eine Kundenleitstelle eingerichtet. Zentral werden hier die 48 FIS-Anlagen betreut, um per Textanzeigen sowie gezielten Ansagen Informationen minutengenau an die Haltestellen und in die Fahrzeuge zu bringen.
- Weiter großer Beliebtheit mit bis zu 1.600 Kundenkontakten in Spitzenzeiten erfreut sich das von den Stadtwerken betriebene Servicezentrum mobilè gegenüber dem Hauptbahnhof. Verkehrsträger übergreifend werden hier alle relevanten Informationen zum Nahverkehr mit Bus und Bahn gegeben sowie die entsprechenden Tickets verkauft. Auch für die Betreuung der immer stärker nachgefragten Abo-Produkte ist mobilè die zentrale Anlaufstelle.

5.3 Haltestellen und Fahrweg

- Mit Stand Januar 2008 werden 48 FIS-Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation im Stadtgebiet betrieben. 2007 wurden auch erstmals Anlagen in den Außenstadtteilen in Betrieb genommen. Mit den FIS-Anlagen werden ca. 45% aller Fahrgäste im Stadtbussystem erreicht. Über die Anlagen können sich ca. 90% der Umsteiger informieren. Das System hat sich grundsätzlich bewährt und eine ganz neue Informationsqualität geschaffen. Die heutige Systemzuverlässigkeit von > 90% soll auf 98% gesteigert werden.
- Im Juli 2007 haben die Stadtwerke als erstes Unternehmen in NRW die erste Sprechende Haltestelle in Münster am Picasso-Museum in Betrieb genom-

men. Nach der erfolgreichen Testphase werden alle elektronischen Fahrgastinformationssäulen (FIS) mit diesem Service für sehbehinderte Menschen ausgerüstet. Die Umrüstung und die Testphase der Anlagen erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der Kommission zur Förderung der Integration von Menschen mit Behinderung. Die Einrichtung wurde von der Standortinitiative der Bundesregierung „Land der Ideen“ als beispielgebend prämiert.

- 2006 und 2007 wurden insgesamt 23 Haltestellen neu mit einer Wartehalle ausgerüstet. Von 1.050 Haltestellen verfügen somit 562 Haltestellen über einen Witterungsschutz.
- Zudem wurden seit 2006 26 Haltestellen behindertengerecht mit einem 16cm Bordstein ausgerüstet. Somit sind im Stadtgebiet 442 von 1.050 Haltestellen behindertengerecht ausgebaut.

6. Fazit

Die mit dem 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster beschlossenen und in den Jahren 2006 und 2007 umgesetzten Maßnahmen haben die Position des ÖPNV in Münster als Verkehrsträger und Bestandteil des Umweltverbundes gestärkt. So konnten die Fahrgastzahlen auf den Stadtbuslinien der Stadtwerke von 31,5 Mio. in 2005 auf annähernd 33 Mio. Fahrgäste in 2007 deutlich gesteigert werden. Dies geschieht unter erheblichen Mitteleinsatz der Stadtwerke Münster, die pro Jahr ca. 13 Mio € im Stadtbusverkehr und ca. 600.000€ im Regionalbusverkehr zum Defizitausgleich investieren.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass mit dem 2. Nahverkehrsplan der Stadtbusverkehr in Münster, trotz zunehmend schwieriger finanzieller Situation der öffentlichen Hand, eine hohe Bedienungs- und Angebotsqualität erreicht hat, die es gilt zu erhalten und abzusichern. Das gilt weitgehend auch für den attraktiven Regionalbusverkehr von/nach Münster und für den SPNV im Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM).

Es sind jedoch zum Teil ungünstige Entwicklungen beim ÖPNV im Finanzierungsbereich der öffentlichen Hand (Bundes- und Landeszuwendungen NRW) erkennbar, die in den nächsten Jahren beobachtet werden müssen und auf die entsprechend politisch reagiert werden muss. Hier ist zum einen die Entwicklung im Stadt-Umland-Verkehr zu nennen. Der Erhalt des regionalen FirmenAbos und die generelle Sicherung des SemesterTickets zum Erhalt bzw. zur Stärkung des ÖPNV/SPNV-Anteils beim Stadt-Umland-Verkehr ist eine der wesentlichen Aufgaben der nächsten Jahre. Den Bestrebungen, auf das FirmenAbo gänzlich zu verzichten und nur noch eine Monatskarte im Jahresabo mit 20% Rabatt anzubieten, muss aus grundlegenden strategischen Gründen seitens der Stadt Münster entgegen gewirkt werden. Aus der Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers Stadt Münster und der Stadtwerke Münster ist das Firmenabo als zusätzlich rabattierter, attraktiver Sondertarif auf Dauer zu erhalten.

Mit einem anderen Schwerpunktthema, dem demographischen Wandel wird sich der derzeit in der Aufstellung befindliche VEP Münster inhaltlich besonders befassen müssen. Die Auswirkungen auf den Modal-Split insgesamt und auf die ÖPNV-Nachfrage im Besonderen, die sich aus dem Rückgang der Schülerzahlen und aus dem steigenden Anteil der Einwohner in der Altersgruppe „65 und älter“ ergeben, sind zu ermitteln und die verkehrlichen und finanziellen Konsequenzen darzulegen. Hier gilt es mit dem VEP Münster 2025 rechtzeitig Strategien und Konzepte zum Erhalt des vorbildlichen Modal-Split in Münster zu entwickeln.

Anhang