

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0791/2012

Auskunft erteilt:

Herr König

Ruf:

492 61 51

E-Mail:

KoenigD@stadt-muenster.de

Datum:

23.11.2012

Betrifft

Dritter Nahverkehrsplan Stadt Münster - Rahmenvorgaben

Beratungsfolge

06.12.2012	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
12.12.2012	Hauptausschuss	Vorberatung
12.12.2012	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat beschließt die Qualitätsstandards (Anlage 1) als Planungs- und Gestaltungsgrundsätze für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Münster.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit der Stadtwerke Münster GmbH – Nahverkehrsmanagement, das bestehende ÖPNV-Angebot in Münster auf Basis der Qualitätsstandards weiterzuentwickeln und zu optimieren.
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass Umverteilungen im Leistungsangebot des ÖPNV innerhalb der Stadt Münster zu erwarten sind.
4. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beratungen in den betroffenen Fachausschüssen, in den Bezirksvertretungen und in der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen im Rahmen der Beschlussfassung zum 3. Nahverkehrsplan erfolgen wird.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass durch die Vorgabe der Qualitäten unmittelbar keine Kosten bzw. Folgekosten entstehen. Kosten bzw. Folgekosten aus der praktischen Umsetzung der Qualitäten in das Leistungsangebot des ÖPNV werden im 3. Nahverkehrsplan separat und Maßnahmen bezogen ausgewiesen.

Begründung:

Zu 1.

Grundsätzliches Ziel der Nahverkehrsplanung ist es, den ÖPNV als Verkehrsträger und Bestandteil des Umweltverbundes qualitativ zu stärken und zu optimieren. Das Angebot soll dabei zukunftsorientiert und wirtschaftlich tragfähig gestaltet werden.

Der Nahverkehrsplan bietet dabei die Grundlage für alle strategischen Entscheidungen und Maßnahmen der Stadt Münster in allen ÖPNV-relevanten Planungen. Grundsätzliche Festlegungen erfolgen in Bezug auf die Linien- und Netzgestaltung aber auch im Hinblick auf die Definition der Angebots- und Beförderungsqualität. Dazu werden Qualitätsstandards festgelegt. Diese liefern einerseits die Grundlage für die liniennetz- und angebotsrelevanten Maßnahmen des Nahverkehrsplanes. Andererseits dienen die Standards als Entscheidungsgrundlage bei Linienkonzessionsgenehmigungen im Genehmigungswettbewerb und bei Vergaben. Daher müssen die Qualitätsstandards diskriminierungsfrei sein und allen am ÖPNV-Markt tätigen Unternehmen den Zugang unter definierten Bedingungen ermöglichen.

Grundsätzlich wird zwischen der Bedienungsqualität – der räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes – und der Beförderungsqualität – dem Komfort und der Kundenorientierung – unterschieden. Die Bedienungsqualität wird differenziert für den Stadtbusverkehr und den einbrechenden Regionalbusverkehr festgelegt. Ein Maßstab für die Standards sind die Ergebnisse des jährlich durchgeführten ÖPNV-Kundenbarometers sowie die Erkenntnisse des darauf aufbauenden und vertiefenden Qualitätschecks der Stadtwerke. Ebenso sind die Siedlungsentwicklung und übergeordnete städtebauliche Aspekte (Stadtverträglichkeit, Emissionen, Ressourcen) zu berücksichtigen. Daran orientiert sollen die Standards auch über gezielte Marktforschung weiterentwickelt werden. Dazu gehören neben orts- und anlassbezogenen Befragungen und Erhebungen insbesondere auch die seit 1997 regelmäßig, zuletzt aktualisiert in 2011, durchgeführten „Standardisierten Befragungen“ im Gesamtnetz der Stadtwerke.

Perspektivisch ist im Rahmen einer Qualitätsprüfung zu klären, inwieweit insbesondere im Altbereich ein stadtverträglicherer und zukunftsorientierter ÖPNV optimiert werden kann. Hierbei sind insbesondere die Fahrzeuggröße und Antriebsart (Verbrauch, Emissionen) angesprochen. Nicht zuletzt ist der demografische Wandel der Gesellschaft zu berücksichtigen.

In der Anlage 1 sind die vor diesem Hintergrund erarbeiteten und mit der Stadtwerke Münster GmbH – Nahverkehrsmanagement abgestimmten Qualitätsstandards zusammenfassend dargestellt.

Zu 2 und 3:

Ziel der Nahverkehrsplanung in Münster ist, die vorhandenen Ressourcen so effektiv wie möglich einzusetzen. Vor dem Hintergrund erkennbar schwieriger Rahmenbedingungen zur Finanzierung des ÖPNV-Angebots ist es daher notwendig, die Betriebsleistung dort einzusetzen, wo ein höchst möglicher Nutzen zu erwarten ist. Angebot und Nachfrage im ÖPNV wurden daher einer eingehenden Prüfung unterzogen. Neben dem Fahrplanangebot und der Anzahl der Fahrgäste sind auch die Fahrgastverflechtungen, d.h. die Quelle-Ziel-Beziehungen, der Fahrtzweck und weitere Parameter bei der Gesamtbewertung zu berücksichtigen. Diese Parameter wurden korridorweise aufbereitet und vergleichend gegenübergestellt. Im Abgleich mit den definierten Qualitätsstandards lassen sich damit sowohl die Korridore identifizieren in denen heute im Vergleich zum Angebot eine zu geringe Nachfrage festzustellen ist als auch die Korridore, in denen bei verbessertem Angebot eine Nachfragesteigerung zu erwarten ist. Dabei sind die Ursachen innerhalb der einzelnen Korridore sehr differenziert zu prüfen und geeignete Strategien zur Ursachenbehebung zu entwickeln.

Im Sinne eines optimierten Gesamtsystems können folglich Angebotsreduzierungen in einzelnen Korridoren erforderlich werden, während in anderen Korridoren das Fahrplanangebot im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten zu erhöhen ist. Dabei ist in beiden Fällen die Bandbreite der zur Verfügung stehenden Maßnahmen auszuschöpfen. Auf der Basis der Qualitätsstandards sind dabei die Maßnahmen im Sinne eines angepassten Angebotes abzuwägen. Ergänzend sind die Synergieeffekte der auf Fachebene mit den Kreisen abgestimmten und noch im weiteren Verfahren zu konkretisierenden Stadt-Umland-Kooperationen in die Bewertung mit einzubeziehen. Im Sinne der

Umverteilung kann Betriebsleistung zur Steigerung der Nachfrage in Korridoren mit hohem Fahrgastpotenzial bzw. zur nachfragerechten Ausweitung des Bedienungsangebotes in Siedlungsbereichen (z.B. Loddenheide) und auf Verbindungen (z.B. Hiltrup – Wolbeck) mit steigender Fahrgastnachfrage eingesetzt werden.

Anlage 2 zeigt die vergleichende Bewertung von Angebot und Fahrgastnachfrage der einzelnen Linien und Korridorabschnitte im Tagesnetz. Systembedingt weisen die Linienabschnitte in den Außenstadtteilen zu Beginn bzw. zum Ende eines Linienweges zunächst nur eine sehr geringe Auslastung auf. Das gilt auch für Tangentialverbindungen, die im Sinne der Daseinsvorsorge wichtige Beziehung zwischen den Stadtteilen im 60'-Takt sichern. Für die Beurteilung der einzelnen Korridore bzw. Linienabschnitte sind die Auslastungen im weiteren Verlauf von Bedeutung. Bei dieser Betrachtung wird offensichtlich, dass im direkten Vergleich die einzelnen Korridore erhebliche Unterschiede in Bezug auf ihre Auslastung aufweisen. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass innerhalb der verschiedenen Korridore unterschiedliche Takte (10'- bzw. 20'-Takt) gefahren und unterschiedliche Fahrzeuggrößen (z.B. Solobus bzw. Gelenkzug) eingesetzt werden. So kann beispielsweise ein wenig nachgefragter 10'-Takt auf einen 20'-Takt zurückgeführt werden. Bei einem nur gering nachgefragten 20'-Takt ist eine einfache Rückführung auf einen 60'-Takt nicht ohne weiteres durchzuführen. Hier sind dann insbesondere die funktionalen Belange der Verbindung sowie erforderliche Verknüpfungen zu bewerten und abzuwägen. Bei der Beurteilung sind darüber hinaus auch die funktionalen Anforderungen und Aufgaben in Bezug auf die vorhandenen und erwarteten Verbindungen und Erschließungen der Linien in den Korridoren zu berücksichtigen.

Sämtliche Linien und Korridore unterliegen einer systematischen verkehrlichen und wirtschaftlichen Analyse. Eine vertiefende Prüfung im Rahmen der Netz- und Angebotsoptimierung ist insbesondere für die nachfolgend genannten Korridore vorgesehen (vgl. Anlage 2):

Korridor Warendorfer Straße → Handorf (10'-Takt)

Im direkten Vergleich mit anderen, im 10'-Takt bedienten Korridoren, weist der Korridor Warendorfer Straße nach Handorf eine schlechtere Auslastung auf. So wird im ebenfalls im 10'-Takt bedienten Korridor Coerde etwa die doppelte Anzahl an Fahrgästen befördert. Damit bestätigt sich für den Korridor Handorf ein Ergebnis des 2. Nahverkehrsplanes, in dem bereits die gemessen am Leistungsangebot geringe Nachfrage festgestellt worden war.

Korridor Grevener Straße → Sprakel (20'-/40'-Takt)

Im Verlauf der Grevener Straße ist im Abschnitt zwischen Kinderhaus und Sprakel im Vergleich zu anderen, weit vom Stadtzentrum entfernten Stadtteilen eine schlechte Auslastung festzustellen. Ebenfalls zu berücksichtigen ist für Sprakel, dass die Fahrgastnachfrage zu 50% vom Schülerverkehr geprägt wird. Darüber hinaus verfügt der Stadtteil über einen Schienenhaltepunkt mit einem 30'-Takt.

Korridor Schiffahrter Damm → Gelmer (20'-/40'-Takt)

Vergleichbar mit dem Linienabschnitt Grevener Straße (Kinderhaus – Sprakel) ist auch dieser Abschnitt einer vertiefenden Analyse und Bewertung zu unterziehen. Zu berücksichtigen ist, dass der Stadtteil Gelmer bei vergleichbarem Fahrgastaufkommen jedoch über keinen Schienenhaltepunkt verfügt. Außerdem ist die Anbindung der Ortsteile Mariendorf und Sudmühle in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Erweiterter Innenstadtbereich

Im Bereich des 2. Tangentenringes verkehren heute überwiegend die Stadtbuslinien 3 und 4. Diese werden heute nicht als „reine“ Ringlinien geführt und weisen eine im Verhältnis zum Angebot geringe Fahrgastnachfrage auf. Eine „echte“ Ringlinie ist aber aufgrund der korridorverbindenden Linienführung geeignet, die heute hoch belasteten Umstiegshaltestellen Hauptbahnhof, Altstadt/Bült und Ludgeriplatz zu entlasten. Zudem können im östlichen Innenstadtring (z.B. Franziskushospital) zusätzliche Fahrgastpotenziale erschlossen werden.

Südlicher Innenstadtbereich (Friedrich-Ebert-Straße)

Im Vergleich zu anderen im 20'-Takt bedienten Abschnitten weist der Bereich Friedrich-Ebert-Straße/Grüner Grund eine deutlich überdurchschnittliche Fahrgastnachfrage auf. Insbesondere im Bereich Friedrich-Ebert-Straße werden Werte erreicht, die vergleichbar der im 10'-Takt bedienten Korridore liegen.

Die Vorlage wurde dem Aufsichtsrat der Stadtwerke Münster GmbH in seiner Sitzung am 28.11.2012 zur Kenntnis gegeben.

In Vertretung

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlage 1: Qualitätsstandards für den ÖPNV in Münster

Anlage 2: Fahrgastnachfrage und Fahrtenangebot im Stadtbus-Tagesnetz