

2. Nahverkehrsplan Stadt Münster - Ergänzung -

Linienbündel Stadtbusverkehr Münster

1 Anlass

Die Betrauung der Stadtwerke Münster über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Durchführung des auf Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz beruhenden ÖPNV in der Stadt Münster sichert bis zum 31.12.2017 die Finanzierung des Stadtbussystems in Münster. Die für die Durchführung der dazu gehörigen Linienverkehre erteilten Genehmigungen laufen teilweise während der Laufzeit der Betrauung aus. So enden im Januar 2014 zehn Liniengenehmigungen, die im Jahr 2013 zur Wiedererteilung beantragt werden mussten.

Die Stadt Münster strebt in Abstimmung mit den Stadtwerken Münster und der Bezirksregierung Münster den Gleichklang von Betrauungs- und Genehmigungsstatus an, um das integrierte Netzangebot im Stadtbusverkehr nachhaltig zu sichern.

Das Linienbündel "Stadtbusverkehr" soll im Genehmigungsverfahren analog zur Betrauung als Einheit behandelt werden. Damit wird für die Genehmigungsbehörde eine Grundlage geschaffen, Genehmigungsanträge auf Einzellinien des Linienbündels oder eines Fahrplanangebotes, das hinter den Bedienungsstandards des 2. Nahverkehrsplanes Stadt Münster zurück bleibt, zurück weisen zu können.

Das Linienbündel „Stadtbusverkehr“ Münster umfasst sämtliche Linien der Stadtwerke Münster im Tages- und im Nachtnetz:

Linie	Linienverlauf
1	Roxel Hallenbad - Amelsbüren Süd
2	Clemenshospital - Waldfriedhof Lauheide
3	Alte Sternwarte - Schmeddingstraße
4	Schmeddingstraße - Alte Sternwarte
5	Hiltrup Bahnhof - Nienberge Hannaschweg
6	Hiltrup Bahnhof - Kinderhaus Brüningheide
7	Kriegerweg - Sudmühle/Gelmer
8/T8	Altehof - Kinderhaus Schulzentrum
9	Hiltrup, Franz-Marc-Weg - Coerde Speicherstadt
10	Roxel Hallenbad - Handorf Fachklinik Hornheide
11	Tannenhof - Gievenbeck, Dieckmannstraße
12	Hauptbahnhof - Heekweg
13	Hauptbahnhof - Technologiepark / Eissporthalle
14	Gallenkamp - Zoo
15	Albachten Bahnhof - Kinderhaus Brüningheide
16	Meckmannweg - Sprakel Bahnhof
17	Krögerweg - Kinderhaus Schulzentrum
22	Rüschhausweg - Wolbeck

N80	Hauptbahnhof - Roxel Hallenbad
N81	Amelsbüren Süd - Kinderhaus Brüningheide
N82	Wolbeck - An der Kleimannbrücke
N83	Handorf, Hornheide - Meckmannweg
N84	Albachten Bahnhof - Münster, Tannenhof
N85	Hiltrup, Franz-Marc-Weg - Nienberge, Hannaschweg
T1	Bahnhof Amelsbüren - Gropiusstraße - Hansabusinesspark – Alexia- ner-Krankenhausrankenhaus
T5	Glasuritstraße - Hohe Ward
T6	Hiltrup, Ringstraße - Hiltrup, Lärchenweg
T7	Mariendorf/Sudmühle - Handorf
T8	Böddingheideweg/Zeisigweg - Gremmendorf Ehrenmal
T9/T89	Wolbeck - Hiltrup, Herz-Jesu-Krankenhaus
T15	Sendener Stiege - Haus Ruhr
T17	Haltepunkt Zentrum Nord/LVA - Bröderichweg
T19	Vagedesweg - Roxel Hallenbad
T20	Albachten Bhf. - Roxel Hallenbad
T341	Hiltrup, Haus Heidhorn - An der alten Kirche
T80	Jungeblodtplatz - Zoo
T81	Kinderhaus Schulzentrum - Sprakel, Nienberger Straße
T82	Meerwiese, Begegnungszentrum - Heidkamp
T83	Schiffahrter Damm - Hacklenburg
T84	Liboristraße - Gallenkamp
T87	An der Kleimannbrücke - Gelmer

Linienübersicht Stadtverkehr Stadt Münster

2 Integration und Kooperation mit anderen Verkehrsunternehmen

Die Regionalverkehrslinien, die mit dem Fahrplan der Stadtbuslinien zur Schaffung eines vertakteten Angebots auf gemeinsamen Linienkorridoren abgestimmt sind, gewährleisten aus Sicht des Aufgabenträgers Stadt Münster ein integriertes Angebot auf dem Gebiet der Stadt.

Damit diese Regionalverkehrslinien ihre Funktion für den Stadtbusverkehr als Ergänzung des Linienbündels Stadtverkehr erfüllen können, sollten sie nur mit einem Fahrplan genehmigt werden, der den gemeinsamen Taktverkehr mit dem Stadtbusverkehr erfüllt.

Die Stadt Münster strebt daher eine gemeinsame Planung der Stadt-Umland-Verkehre mit den benachbarten Aufgabenträgern an. Fragen zur Vergabe und Finanzierung der Stadt-Umland-Verkehre sind im konkreten Einzelfall mit den benachbarten Aufgabenträgern zu klären.

Die Linienbündelung zugunsten der SWMS ist offen für betriebliche Kooperationen der SWMS mit anderen Verkehrsunternehmen zur Durchführung des Stadtbusverkehrs. Die SWMS kooperiert zur Optimierung des Gesamtangebots mit anderen Verkehrsunternehmen auch in allen Produktgruppen der das Stadtgebiet mit bedienenden Regionalbuslinien. Die Linienverkehre, die in betrieblicher Kooperation durchgeführt werden, bleiben Bestandteil des Linienbündels Stadtbusverkehr.

3 Beachtung der verkehrlichen Verflechtung von Linien

Die im Tagesnetz Stadtbusverkehr zusammen gefassten Linien erfüllen die für eine Linienbündelung anerkannten sachlichen Merkmale der verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Integration.

Das radial aufgebaute Liniennetz des Stadtbussystems erschließt nahezu alle Außenstadtteile der Stadt Münster mindestens im 20' Takt. Auf den Hauptachsen des Straßennetzes werden in der Regel zwei oder mehr Linien im Taktraster überlagert, so dass üblicherweise ab der Bündelung ein 10' Takt entsteht. Neben dieser Taktintegration sind an verschiedenen Verknüpfungspunkten koordinierte Umstiege realisiert. Der Hauptbahnhof ist für die Verflechtungen, die nicht direkt bedient werden, der zentrale Umsteigepunkt.

Das Stadtbusnetz ist aufgrund der vorgenannten Merkmale als eine Einheit zu sehen. Es existieren weder Quartierbussysteme, noch gibt es explizite Zubringerlinien zu übergeordneten Verkehrssystemen.

Das Tagesnetz geht fließend und fahrplantechnisch abgestimmt in das Nachtnetz über. Dadurch ist eine kontinuierliche Bedienung der Fahrgäste gewährleistet. Die Taxibuslinien als bedarfsgesteuerte Bedienungsform sind ebenfalls fahrplantechnisch mit dem Tages- bzw. Nachtnetz abgestimmt.

4 Gewährleistung einer betrieblich optimalen Verkehrsbedienung

Durch die Netzstruktur und die dadurch entstehenden Verknüpfungspunkte, insbesondere am Hauptbahnhof, ist eine effiziente Umlauf- und Dienstplanung möglich und wird so auch praktiziert.

Die Linien des Tages- und den Nachtnetzes sind betrieblich eng miteinander verbunden. So werden unnötige Leerfahrten und Verlustzeiten vermieden.

Die Durchbindung fast aller Stadtbuslinien über die Stadtmitte am Hauptbahnhof hinaus, hat neben den verkehrlichen auch betriebliche Vorteile. Dabei werden An- und Abfahrten am stark belasteten Hauptbahnhof reduziert. Darüber hinaus werden so unproduktive Standzeiten vermieden und damit Aufwand gespart.

5 Nutzung des wirtschaftlichen Querausgleichs zwischen Linien

Aufgrund der Größe der Stadt Münster und der dezentralen Lage der Stadtteile mit unterschiedlichen Strukturen ergeben sich verschiedene Fahrgastnachfragen auf den Stadtbuslinien, die direkt die wirtschaftliche Ergiebigkeit der einzelnen Linien beeinflussen.

Es besteht somit eine Mischung aus Linien, die sich wirtschaftlich tragen und Linien mit einem negativen Linienergebnis. Der gemeinsame Betrieb dieser Linien innerhalb eines Linienbündels stellt somit die wirtschaftlichste Lösung für den Aufgabenträger Stadt Münster dar, weil er nur die Saldogröße ausgleichen muss.

Das Linienbündel umfasst neben dem Liniennetz bereits auch die Qualitätsstandards, die mit der Vorlage V/0791/2012 "Dritter Nahverkehrsplan Stadt Münster - Rahmenvorgaben" am 12.12.2012 vom Rat beschlossen wurden. Dies umfasst alle dort behandelten Kriterien in der Ausprägung „A - Stadtbusverkehr im Stadtgebiet Münster“.

Um einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag ab 01.01.2018 an die SWMS im Bündel vorgeben zu können, ist eine Anpassung der unterschiedlichen Konzessionslaufzeit erforderlich. Dies wird erreicht, wenn alle im Zeitraum bis 31.12.2017 endenden Liniengenehmigungen nur noch bis zu diesem Stichtag wieder erteilt würden. Die am längsten laufende Genehmigung der Linie 16 endet erst am 07.10.2018, also nach dem Auslaufen der Betrauung am 31.12.2017. Für diese Linie 16 müsste mit der Genehmigungsbehörde eine entsprechende Anpassung der Laufzeit abgestimmt werden.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag darf mit einer Laufzeit von zehn Jahren vergeben werden. Die Erteilung der Liniengenehmigungen würde dann als Linienbündel Stadtverkehr Münster mit derselben Laufzeit erfolgen können.

Für die Liniengenehmigungen, die der SWMS gemeinschaftlich mit anderen Verkehrsunternehmen genehmigt sind, sind Sonderregelungen statthaft, die die berechtigten Interessen des Partnerunternehmens berücksichtigen, aber auch die mögliche Einbeziehung dieser Linien in Linienbündelungskonzepte anderer Aufgabenträger.