

3. Nahverkehrsplan Stadt Münster



Entwurf Januar 2014

Impressum

Herausgeber: Stadt Münster

Redaktion/Text: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung

Abteilung Verkehrsplanung

Michael Milde, Dietmar König, Monika Schepers

Stadtwerke Münster GmbH, Nahverkehrsmanagement

Reinhard Schulte, Joachim Büscher, Jochen Roes

Datenaufbereitung/Grafiken: Stadtwerke Münster/Stadt Münster

Layout: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung

Abteilung Verkehrsplanung

Stadtwerke Münster GmbH

Druck: NN

Auflage: X.XXX, März 2014

ISSN XXXXX

Vorwort

wird nach der Beschlussfassung ergänzt

Vorwort

wird nach der Beschlussfassung ergänzt

Inhalt

1	Anlass, Einordnung und Zielsetzung.....	15
2	Rahmenvorgaben	18
2.1	Rechtliche Grundlagen für die Durchführung des Stadtbusverkehrs.....	18
2.1.1	Vorbemerkungen	18
2.1.2	Neuer Rechtsrahmen der Europäischen Union.....	18
2.1.3	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDLA)	19
2.2	Organisation des ÖPNV in Münster	22
2.2.1	3-Ebenen-Modell	22
2.2.2	Betrauung.....	24
2.2.3	Finanzierung des Nahverkehrs (Straßengebundener ÖPNV)	24
2.3	Übergeordnete Pläne und Konzepte.....	26
2.4	Aufstellungsbeschluss und Beteiligungsverfahren	28
3	Linienbündelung	29
4	Grundlagen der Nahverkehrsplanung	30
4.1	Vorbemerkungen.....	30
4.2	Strukturelle Rahmenbedingungen	30
4.2.1	Siedlungsstruktur.....	30
4.2.2	Bevölkerungsentwicklung	31
4.2.3	Demographischer Wandel	33
4.3	Verkehrsbild Münster.....	33
5	ÖPNV in Münster.....	40
5.1	Entwicklung von 2005 - 2012.....	40
5.2	Kundenzufriedenheit und Qualitätserwartung	45
5.3	Multimodale Mobilität.....	33

6	Analyse Stadtbusverkehr	51
6.1	Angebot.....	51
6.2	Nachfrage.....	56
6.3	Auslastung und Potenziale	59
7	Analyse des regionalen ÖPNV.....	62
7.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	62
7.2	Regionalbusverkehr.....	64
8	Tarif- und Vertriebssystem.....	69
8.1	Der Münsterlandtarif	69
8.2	NRW-Tarif und Westfalentarif.....	73
8.3	Einführung des elektronischen Tickets	75
8.4	Vertrieb.....	76
9	Qualitätsstandards.....	79
9.1	Gesetzlicher Hintergrund, Funktion	79
9.2	Differenzierung	80
9.3	Bedienungsstandards im Stadtbusverkehr	81
9.3.1	Erschließungsgrundsätze und Einzugsradien	81
9.3.2	Netzgestaltung und Linienführung	82
9.3.3	Takte und Betriebszeiten	83
9.3.4	Verknüpfungen und Anschlüsse	84
9.4	Bedienungsstandards im Stadt-/Umlandverkehr (Regionalbusverkehr) ..	84
9.5	Beförderungsstandards im Stadtbus- und Stadt-Umlandverkehr	85
9.5.1	Definition	85
9.5.2	Personal	86
9.5.3	Fahrzeuge	86
9.5.4	Infrastruktur	87
9.5.5	Information und Kommunikation	88
9.6	Inklusion von Menschen mit Behinderungen	90
9.7	Gender Aspekte	93

9.8	Planungsmethodik	94
10	Handlungskonzepte	98
10.1	Linienwegmaßnahmen im Tagesnetz	98
10.1.1	Grundlagen und Zielvorgaben	98
10.1.2	Kernstadtbereich	100
10.1.3	Handorf / Sudmühle / Gelmer	103
10.1.4	Coerde / Kinderhaus / Sprakel	104
10.1.5	Gievenbeck / Nienberge / Roxel	106
10.1.6	Hiltrup / Wolbeck	107
10.1.7	Loddenheide / ehemalige York Kaserne Gremmendorf	109
10.1.8	Hansa-BusinessPark	111
10.1.9	Finanzielle Auswirkungen	112
10.2	Linienführung im Altstadtbereich	114
10.3	Abend- und Nachtnetz	116
10.3.1	Vorbemerkungen	116
10.3.2	Handlungs- und Maßnahmenswerpunkte	117
10.3.3	Linienwegmaßnahmen	118
10.3.4	Betriebszeiten der Nachtbusse	122
10.4	Stadt-Umland-Verkehr	122
10.4.1	Bestehende Stadt-Umland-Kooperationen	122
10.4.2	Weiterentwicklung der Kooperation nach Korridoren	124
10.5	Infrastruktur des Stadtbusystems	129
10.5.1	Haltestellen	129
10.5.2	Dynamische Fahrgastinformation	131
10.5.3	Neue Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Zuge der Linienwegmaßnahmen	133
10.5.4	Umweltspuren und Busspuren/-schleusen	139
10.5.5	Lichtsignalanlagen	143
10.6	Schienenpersonennahverkehr	147
10.6.1	Vorbemerkungen	147
10.6.2	Angebotsmaßnahmen	148

10.6.3 Hauptbahnhof und Haltepunkte	149
10.6.4 Reaktivierung der WLE	153
11 Umsetzung und Finanzierung	155

Abbildungsverzeichnis

Tabellenverzeichnis

Verzeichnis der Abkürzungen

Anlagen



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	3-Ebenen-Modell Stadt Münster.....	23
Abbildung 2	Prognostizierte Einwohnerentwicklung 2009 – 2020 in %	32
Abbildung 3	Bausteine Multimodale Mobilität.....	36
Abbildung 4	Verkehrsmittelwahl der Münsteraner	37
Abbildung 5	Verkehrsmittelwahlverhalten der Münsteraner differenziert nach ausgewählten Reisezwecken	38
Abbildung 6	Entfernungshäufigkeiten nach Verkehrsmittel	39
Abbildung 7	Entwicklung des Fahrgastaufkommens 2005 bis 2012 [Mio./Jahr]	43
Abbildung 8	ÖPNV Kundenbarometer - Globalzufriedenheit Stadtwerke/alle	46
Abbildung 9	Kundenzufriedenheit und Qualitätserwartung 2013	47
Abbildung 10	Ergebnisse des Qualitäts-Check	49
Abbildung 11	Linienetz und Taktfolgen 2013	53
Abbildung 12	Tagesganglinien der Fahrgastnachfrage 2007 und 2011	57
Abbildung 13	Fahrgäste/Stadtbushlinie 2011.....	58
Abbildung 14	Fahrzwecke und Fahrscheine	59
Abbildung 15	Vergleichende Bewertung der Korridore und Linienabschnitte	61
Abbildung 16	Werktägliches SPNV-Angebot (2012) und Nachfrage auf den Kursbuchstrecken	64
Abbildung 17	Schnellbuslinien im Münsterland.....	67
Abbildung 18	Regionalbuslinien mit und ohne Einbindung in das Stadtbussystem	68
Abbildung 19	Verkehrsräume des Münsterlandtarifes und des Ruhr-Lippe-Tarifes	70
Abbildung 20	Beispiele für innovative zielgruppenorientierte Tarifprodukte der Stadtwerke Münster	72
Abbildung 21	Gemeinschaftstarife in Westfalen-Lippe.....	74

Abbildung 22 eTicket Münster auf der Stadtwerke-PlusCard mit elektronischem Lesegerät	75
Abbildung 23 Tariftableau für das Stadtgebiet Münster (Stand 08/2013)	77
Abbildung 24 Standorte Ticket-Automaten.....	78
Abbildung 25 Qualitätsstandards im Stadtbusverkehr.....	81
Abbildung 26 Netze, Takte, Zeiträume.....	84
Abbildung 27 Qualitätsanforderungen Personal.....	86
Abbildung 28 Qualitätsanforderungen Fahrzeuge.....	87
Abbildung 29 Qualitätszirkel	95
Abbildung 30 Bestandsnetz 2012 – Handlungsschwerpunkte.....	99
Abbildung 31 Zielnetz – Maßnahmenschwerpunkte.....	100
Abbildung 32 Linienwegmaßnahmen Kernstadt.....	101
Abbildung 33 Jahresganglinie des Fahrgastaufkommens 2012	102
Abbildung 34 Linienwegmaßnahmen Handorf / Sudmühle / Gelmer	104
Abbildung 35 Linienwegmaßnahmen Coerde / Kinderhaus / Sprakel.....	105
Abbildung 36 Linienwegmaßnahmen Gievenbeck / Nienberge / Roxel	107
Abbildung 37 Linienwegmaßnahmen Hilstrup / Wolbeck	108
Abbildung 38 Linienwegmaßnahmen Loddenheide / ehemalige York-Kaserne Gremmendorf	110
Abbildung 39 Linienwegmaßnahmen Hansa-BusinessPark	112
Abbildung 40 ÖPNV-Angebot und -Nachfrage in der Innenstadt.....	114
Abbildung 41 Handlungs- und Maßnahmenschwerpunkte	117
Abbildung 42 Linienwegmaßnahme im Nachbusnetz, Stadtteil Roxel	118
Abbildung 43 Linienwegmaßnahme im Nachbusnetz, Stadtteil Hilstrup.....	119
Abbildung 44 Studentenwohnheime (grün), Freizeit- und Gastronomieeinrichtungen (gelb)	120
Abbildung 45 Optimierte Linienführung N85 (neu)	121
Abbildung 46 Regionalbuslinien und bestehende Kooperationen (grün)	123
Abbildung 47 Korridor Warendorfer Straße - Telgte - Warendorf	124

Abbildung 48	Linienangebot im Korridor Gievenbeck/Roxel - Havixbeck/Nottuln	125
Abbildung 49	Konzept Korridor Gievenbeck / Roxel – Havixbeck / Nottuln	126
Abbildung 50	Konzept Korridor Steinfurter Straße - Nienberge - Altenberge...	127
Abbildung 51	Haltestellen (Stand September 2013)	129
Abbildung 52	Verkehrstechnischer Entwurf Buswende Meckmannweg	130
Abbildung 53	Verkehrstechnischer Entwurf Haltestelle Erphostraße.....	133
Abbildung 54	Verkehrstechnischer Entwurf Haltestelle Ostmarkstraße.....	134
Abbildung 55	Verkehrstechnischer Entwurf Haltestelle Schleswiger Straße ...	135
Abbildung 56	Haltestelle Burloh, Grevenener Straße.....	136
Abbildung 57	Haltestelle Martin-Luther-King-Weg, Albersloher Weg	137
Abbildung 58	Lichtsignalanlagen und Busspuren.....	140
Abbildung 59	ÖV-Konzept Korridor Coerde/Kinderhaus/Sprakel	141
Abbildung 60	Umweltspur Loddenheide	143
Abbildung 61	Achsen des Verkehrssteuerungssystems.....	146
Abbildung 62	Vorentwurf Buswende Haltepunkt Roxel	151
Abbildung 63	Vorentwurf Buswende Bahnhof Hiltrup.....	153

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Kennwerte des ÖPNV (Stadtwerke einschl. Auftragsunternehmen)	45
Tabelle 2	Stadtbuslinien im Tagesverkehr (Fahrplan 2013)	52
Tabelle 3	Taxibuslinien im Tagesverkehr (Fahrplan 2013).....	54
Tabelle 4	Nachtbuslinien im Abend- und Nachtverkehr (Fahrplan 2013)	55
Tabelle 5	Übersicht der Schnell- , Sprinter- und Regionalbuslinien (Stand 2014)	66
Tabelle 6	Mehr- und Minderaufwand der Linienüberplanung im Tagesnetz	113
Tabelle 7	Bewertung und Prioritäten der Stadt-Umland-Kooperationen....	128

Verzeichnis der Abkürzungen

A

Abo Abonnement

B

B+R Bike and Ride
BGG Behindertengleichstellungsgesetz
BOKraft Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
bspw. beispielsweise
bzw. beziehungsweise

D

DB AG Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

E

EAE Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen
EAHV Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen
EC EuroCity
EEV Enhanced environmentally friendly vehicle
EU Europäische Union

F

Fa. Firma
FIS Fahrgastinformationssystem

G

gem. gemäß
ggf. gegebenenfalls
GmbH Gesellschaft mit beschränkter Haftung

H

HBS Handbuch für die Bemessung von Straßen

I

IC InterCity
i.d.R. in der Regel
ITF Integraler Taktfahrplan

K	
KVM	Kraftverkehr Münsterland GmbH
L	
LSA	Lichtsignalanlage
M	
Mio.	Million
MIV	motorisierter Individualverkehr
N	
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
O	
ÖDLA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein- Westfalen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P	
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
R	
RB	Regionalbahn
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RVM	Regionalverkehr Münsterland GmbH
RRX	Rhein-Ruhr-Express
S	
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWMS	Stadtwerke Münster
U	
u.a.	unter anderem
UN	United Nations (=Vereinte Nationen)

V

vgl.

vergleiche

VGM

Verkehrsgemeinschaft Münsterland

VRL

Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe

VO

Verordnung

W

WB

Westfalen Bus GmbH

WLE

Westfälische Landes-Eisenbahn

Z

z.T.

zum Teil

ZRL

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe

ZVM

Zweckverband SPNV Münsterland

zzgl.

zuzüglich

1 Anlass, Einordnung und Zielsetzung

Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen gemäß § 8 ÖPNVG NRW zur Sicherung und zur Verbesserung des Öffentlichen Personen Nahverkehrs jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Damit bildet der Nahverkehrsplan die Grundlage für alle strategischen Entscheidungen und Maßnahmen einer Kommune in Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Dies sind grundsätzliche Festlegungen in Bezug auf Linien- und Netzgestaltung, aber auch auf die Definition der Angebots- und Beförderungsqualität. Darüber hinaus dient er als Entscheidungsgrundlage für Linienkonzessionen im Genehmigungswettbewerb und bei Vergaben.

Der seit 2005 gültige 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster konnte weitestgehend umgesetzt werden. Bereits im März 2008 wurde ein umfassender Erfahrungsbericht zur Umsetzung der 1. Stufe des 2. Nahverkehrsplanes Münster vorgelegt. In den folgenden Jahren wurden jeweils mit den Fahrplanwechseln weitere im Nahverkehrsplan initiierte Maßnahmen realisiert. Bislang nicht umgesetzte Maßnahmen werden im 3. Nahverkehrsplan überprüft und je nach Ergebnis bei der Fortschreibung berücksichtigt.

Bei der Aufstellung des hiermit vorliegenden 3. Nahverkehrsplanes wurden die rechtlichen Auswirkungen der seit dem 03.12.2009 in Kraft getretenen EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Straße und Schiene“ berücksichtigt, die neue gesetzliche Regelungen bei der Vergabe, Organisation und Durchführung des ÖPNV zur Folge hatte. Ziel der EU-Verordnung 1370 ist, unter ökonomischer Verwendung der eingesetzten finanziellen Mittel die Voraussetzung und einen Wettbewerbsrahmen für einen qualitativ und quantitativ verbesserten ÖPNV zu schaffen.

Ebenfalls wurde die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013 berücksichtigt. In diesem Gesetz sind alle wesentlichen Regelungen zur Beförderung von Personen festgelegt. Das Gesetz weist die zuständige Genehmigungsbehörde (in NRW der jeweilige Kreis bzw. die jeweilige kreisfreie Stadt als Aufgabenträger) an, in Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern und verantwortlichen Verkehrsunternehmen, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV sicherzustellen. Für die sogenannte "ausreichende Bedienung" gibt es in Deutschland kein verpflichtendes gültiges Regelwerk bzw. keine Standards. Vielmehr definiert der Aufgabenträger per Ratsbeschluss seine lokale Vorstellung einer angemessenen ÖPNV-Versorgung im Sinne einer freiwilligen Selbstverpflichtung.

Darüber hinaus sieht sowohl das ÖPNVG NRW als auch das novellierte PBefG weitreichendere Anforderungen an die Beachtung der Belange mobilitätseinge-

schränkter bzw. Menschen mit Behinderungen vor. So ist zukünftig die Barrierefreiheit im ÖPNV zu gewährleisten. Dazu nötige Maßnahmen sind festzulegen und mit Umsetzungshorizonten zu versehen.

Ebenfalls ist durch die Novelle des PBefG die oben genannte Europäische Verordnung EG 1370/2007 in das nationale Recht übertragen worden. Wie zuvor sind Verkehrsleistungen vorrangig eigenwirtschaftlich zu erbringen. Ist allein durch eigenwirtschaftliche Verkehre die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV nicht sichergestellt, kann die zuständige Behörde gemeinwirtschaftliche Verkehre unter Berücksichtigung der Interessen des Mittelstandes vergeben.

Die Aussagen des Nahverkehrsplanes stützen sich auf eine umfassende Analyse des Verkehrsverhaltens der Münsteraner Bevölkerung, basierend auf einer Haushaltsbefragung der Münsteranerinnen und Münsteraner im Herbst 2013. Ergänzend sind ferner die regelmäßigen jährlichen Untersuchungen zur Kundenzufriedenheit im ÖPNV der Stadt Münster eingeflossen. Vorbereitend für weitere zukunftsorientierte Überlegungen zur Verkehrsplanung in Münster wurde zusätzlich eine Expertise in Auftrag gegeben, die zum Ziel hatte, langfristige strukturelle und verkehrliche Entwicklungen in Deutschland und darauf aufbauend die Entwicklung eines geeigneten Ansatzes zur Ableitung der Mobilitätsentwicklung in Münster/im Münsterland für das Jahr 2050 darzustellen. Weiterhin sind die Aussagen des im Jahr 2012 beschlossenen ersten Nahverkehrsplanes für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) berücksichtigt, der u.a. den Bau neuer Haltepunkte und die Reaktivierung von Schienenstrecken vorsieht.

Auf der Grundlage dieser Ergebnisse wird der bestehende ÖPNV fortentwickelt. Dabei ist der 3. Nahverkehrsplan ein wesentlicher, aufgrund der komplexen Thematik aber separater Baustein eines Gesamtkonzeptes Mobilität Münster 2025. Er wird damit einen in sich geschlossenen Fachplan innerhalb der Gesamtverkehrsplanung der Stadt Münster darstellen und erfüllt gleichsam die gesetzlichen Rahmenvorgaben des ÖPNVG.

Übergeordnet muss der Nahverkehrsplan die bestehenden lokalen Zielsetzungen des Klima- und Lärmschutzes der Stadt Münster berücksichtigen. Zielsetzung des 3. Nahverkehrsplanes ist daher die Festlegung von Strategien und Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV, um den Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes weiter zu steigern. Angebotsumfang und Qualität des ÖPNV sollen auch zukünftig gesichert und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte weiter optimiert werden. Angesichts eines zunehmenden Wettbewerbs und neuer Verkehrsanbieter kommt hierbei der Ausgestaltung und Einhaltung definierter Qualitätsstandards eine größere Bedeutung zu als in der Vergangenheit. Die vorhan-

denen Ressourcen sollen so effektiv wie möglich eingesetzt werden. Die Betriebsleistung ist dort einzusetzen, wo ein höchst möglicher öffentlicher Nutzen zu erwarten ist. Um dieses Ziel im Abgleich mit den Qualitätsstandards zu erreichen, wird eine Umverteilung des Leistungsangebotes vorgeschlagen. Die umverteilte Betriebsleistung soll zusätzliche Nachfragepotentiale erschließen, die heute unterversorgt erscheinen. Wo immer sinnvoll und möglich soll die Kooperation zwischen dem Stadtbus- und dem Regionalbusverkehr weiter ausgebaut werden. Da die Eingriffe in die "harten" Liniennetz- und Fahrplanstrukturen sehr schnell erhebliche wirtschaftliche Konsequenzen nach sich ziehen, sind ergänzend alle "weichen" Faktoren des Marketings und der Kommunikation (Tarif, Vertrieb, Service, Fahrgastinformation) auf Verbesserungsmöglichkeiten, Innovation und Steigerung der Kundenzufriedenheit geprüft worden.

Mit dem Nahverkehrsplan hat der Gesetzgeber ein Rechtsinstrument eingeführt, durch dessen Anwendung die lokalen und regionalen Aufgabenträger die ihnen übertragene Planungsverantwortung wahrnehmen sollen. Es versetzt den Aufgabenträger in die Lage, über die Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot erheblichen Einfluss auf die Ausgestaltung des ÖPNV zu nehmen. Der Nahverkehrsplan ist dabei als ein Rahmenplan zur Sicherung und Entwicklung des ÖPNV zu verstehen. In ihm sind Vorgaben zur Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, die Einordnung in Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsentwicklungsplanung und Vorgaben für die Finanzplanung und die Sicherung der Daseinsvorsorge für Bürger definiert.

2 Rahmenvorgaben

2.1 Rechtliche Grundlagen für die Durchführung des Stadtbusverkehrs

2.1.1 Vorbemerkungen

Die Stadt Münster hat zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge die Stadtwerke Münster GmbH (SWMS) mit der Durchführung des Stadtbusverkehrs betraut. Grundlage hierfür ist der Ratsbeschluss vom 28.05.2008. Die Betrauung hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2017 und genießt gemäß Art. 8 Abs. 3 lit. d) VO 1370/2007 einen vergaberechtlichen Bestandsschutz.

Die Betrauung verpflichtet die Stadtwerke Münster, die ihr genehmigten Linienverkehre unter Beachtung der Qualitätsanforderungen des jeweils gültigen Nahverkehrsplanes für die Laufzeit der Betrauung zu erbringen.

Damit hat die Stadt Münster den wesentlichen Teil des straßengebundenen ÖPNV auf ihrem Gebiet, der Gegenstand dieses Nahverkehrsplanes ist, im öffentlichen Verkehrsinteresse durch eine Vergabe sicher gestellt. Die Stadt Münster hat hiermit eine Festlegung getroffen, die für den Nahverkehrsplan von hohem Belang ist (= Sicherung des ÖPNV im Sinne von § 8 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW).

2.1.2 Neuer Rechtsrahmen der Europäischen Union

Die Europäische Union hat mit der VO 1370/2007 für öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße einen in allen Mitgliedstaaten unmittelbar geltenden Rechtsrahmen für die Intervention in den ÖPNV-Markt im öffentlichen Interesse geschaffen. Dieser Rechtsrahmen ist am 03.12.2009 in Kraft getreten.

Die Verordnung regelt die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDLA) an sog. Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste (Vergaberegime der Verordnung) und die Anforderungen an die Gewährung einer Ausgleichsleistung an diese Betreiber (Beihilfenregime der Verordnung). Sie gestattet ferner diskriminierungsfreie Ausgleichsleistungen für Tarifauflagen in sog. allgemeinen Vorschriften.

Zuständig für Vergaben von ÖDLA und den Erlass allgemeiner Vorschriften sind die örtlichen Behörden, die nach dem nationalen Recht befugt sind, in den Markt für öffentlichen Personenverkehr einzugreifen. In Deutschland sind das die Aufgabenträger gemäß den Nahverkehrsgesetzen der Länder. In Nordrhein-Westfalen liegt die Zuständigkeit für den straßengebundenen ÖPNV bei den

Kreisen und kreisfreien Städten (§ 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW). Die Stadt Münster ist als Aufgabenträger auch zuständige örtliche Behörde nach der VO 1370/2007.

Bezogen auf den Öffentlichen Straßenpersonenverkehr ist die VO 1370/2007 auf Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen (= Betreiber) anzuwenden, die Linienverkehre mit Unternehmerstatus nach dem Personenbeförderungsgesetz PBefG (Genehmigungsinhaber, Betriebsführer) durchführen. Das sind Linienverkehre, die gemäß § 42 und § 43 (sofern diese für die Allgemeinheit geöffnet sind) PBefG genehmigt sind.

Für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen aufgrund eines ÖDLA oder einer allgemeinen Vorschrift dürfen den Betreibern angemessene Ausgleichsleistungen gewährt werden. Nach der EU-Verordnung umfasst dies jegliche unmittelbare oder mittelbare Vorteilsgewährung. Hierunter fallen auch Finanzierungsbeiträge, die von öffentlichen Unternehmen z. B. im steuerlichen Querverbund geleistet werden. Die Ausgleichsleistungen nach der Verordnung gelten als genehmigte Beihilfen (Art. 9 Abs. 1 Satz 1 VO 1370/2007).

Die VO 1370/2007 gibt dem Aufgabenträger mit dem ÖDLA und den "allgemeinen Vorschriften" zwei Instrumente zur Marktintervention an die Hand, um das Verkehrsangebot und die Beförderungstarife im gemeinwirtschaftlichen Interesse zu steuern.

2.1.3 Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDLA)

Mit dem ÖDLA kann der Aufgabenträger ein Verkehrsangebot durch eine Vergabe an einen Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste sicherstellen. Der ÖDLA enthält die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung des Betreibers, bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste in einem Umfang oder einer Qualität oder unter Bedingungen zu erbringen, die er aus eigenunternehmerischem Antrieb nicht bereit wäre zu betreiben (Art. 2 lit. e) VO 1370/2007). Hierfür darf dem Betreiber eine Ausgleichsleistung und/oder ein ausschließliches Recht gewährt werden (Art. 3 Abs. 1 VO 1370/2007).

Die Erteilung ausschließlicher Rechte, die konkurrierende Verkehre anderer Verkehrsunternehmen zum Schutze der vergebenen öffentlichen Personenverkehrsdienste unterbinden, ist über eine Ermächtigung durch das fortgeschriebene Personenbeförderungsgesetz erfolgt.

Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre im Liniengenehmigungsverfahren und Vergabe eines ÖDLA zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung

Die Erbringung von Linienverkehren bedarf der Genehmigung nach dem PBefG, die von einer staatlichen Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung) erteilt wird. Das gewerberechtlich geprägte PBefG bestimmt in § 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die auf Unternehmerinitiative beruhen (Linienführung, Fahrplan, Tarif).

Der Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit ist enger definiert als nach der vorherigen Gesetzeslage. Nur noch Ausgleichsleistungen, die auf der Grundlage allgemeiner Vorschriften (Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007) gewährt werden, sind von der Definition der Eigenwirtschaftlichkeit umfasst, nicht hingegen Ausgleichsleistungen, die nach einem ÖDLA an ein Verkehrsunternehmen geleistet werden.

Die Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste ist aufgrund dieses Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen nachrangig. Sie sind damit beschränkt auf Sachverhalte, in denen eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote hinter der vom Aufgabenträger geforderten ausreichenden Verkehrsbedienung, die er im Vorfeld einer beabsichtigten Vergabe eines ÖDLA vorab bekannt gemacht hat, zurück bleiben.

Die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung definiert der Aufgabenträger in seinem NVP (§ 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW). Da an dieser Definition eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge gemessen werden, muss die vom Aufgabenträger gewollte Verkehrsbedienung mit allen Qualitätsstandards konkret und detailliert beschrieben werden.

Eigenwirtschaftliche Anträge, die dem NVP nicht entsprechen, können von der Genehmigungsbehörde zurück gewiesen werden (§ 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG).

Beabsichtigt der Aufgabenträger, seine Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung durch die Vergabe eines ÖDLA sicher zu stellen, so muss er diese Anforderungen in der Vorabbekanntmachung (§ 8a Abs. 2 Satz 2 ff. PBefG) veröffentlichen. Er kann ergänzend zu den Anforderungen auch mitteilen, ob er eine sog. Gesamtleistung vergeben möchte, die ein Netz, ein Teilnetz, ein Linienbündel oder eine Einzellinie umfassen kann.

Mit der europaweiten Vorabbekanntmachung wird ein gestuftes Verfahren in Gang gesetzt. Sie darf frühestens 27 Monate vor dem Laufzeitbeginn des ÖDLA erfolgen. In einer dann einsetzenden Dreimonatsfrist können eigenwirtschaftliche Anträge gestellt werden. Erfüllen diese die bekannt gemachten qualitativen Anforderungen nicht oder decken sie nicht die beschriebene Gesamtleistung ab,

müssen sie von der Genehmigungsbehörde zurück gewiesen werden (§ 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG). Der Aufgabenträger ist dann frei, sein Vergabevorhaben umzusetzen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Aufgabenträger im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten ein von ihm gewolltes hochwertiges, integriertes ÖPNV-Angebot als ausreichende Verkehrsbedienung definieren kann. Zur Sicherstellung kann er es zum Gegenstand eines ÖDLA machen.

Genehmigungserteilung während der Restlaufzeit der Betrauung

Das gestufte Verfahren, beginnend mit der Vorabbekanntmachung, geht vom gesetzlichen Leitbild aus, dass die Vergabe eines ÖDLA und die Erteilung von Liniengenehmigungen in ihrer Laufzeit übereinstimmend sind, also der ÖDLA und die für seine Erfüllung erforderlichen Liniengenehmigungen an demselben Stichtag zu laufen beginnen.

Die Ausgangssituation der Verkehre, mit denen die Stadtwerke Münster betraut sind, zeichnet sich hingegen durch unterschiedliche Genehmigungslaufzeiten aus.

Etliche Liniengenehmigungen der Stadtwerke Münster enden vor Ablauf der Betrauung am 31.12.2017. Damit die Betrauung vollumfänglich erfüllt werden kann, ist es erforderlich, dass diese Liniengenehmigungen der Stadtwerke Münster wieder erteilt werden. Nach der Gesetzeslage dürfen sie nur noch bis zum Endzeitpunkt der Betrauung genehmigt werden (§ 16 Abs. 1 Satz 3 PBefG).

Im Falle einer Wiedererteilung wird somit die vom Gesetz gewollte Laufzeitkongruenz von ÖDLA und Liniengenehmigungen für eine Anschlussbetrauung der Stadtwerke Münster ab 01.01.2018 in Form einer Direktvergabe ermöglicht.

Sowohl für die Restlaufzeit der Betrauung, aber auch eine anschließende erneute Direktvergabe des derzeit betrauten Liniennetzes ist es von überragender Bedeutung, dass die vor dem 31.12.2017 endenden Liniengenehmigungen der Stadtwerke Münster wieder erteilt werden.

Das neue PBefG enthält keine Spezialbestimmungen für diese Konstellation, insbesondere gibt es keine Ausschließlichkeit dahingehend, dass die betrauten Verkehre auch nur den Stadtwerken Münster (wieder) genehmigt werden dürfen. Es steht vielmehr jedem Verkehrsunternehmen offen, für eine endende Liniengenehmigung der Stadtwerke Münster einen eigenwirtschaftlichen Antrag zu stellen, wenn es für sich prognostiziert, den Verkehr ohne Ausgleich auf der Grundlage eines ÖDLA erbringen zu können. Würde ein solcher Verkehr aus dem betrauten Netz herausgebrochen würden die bei der Stadtwerke Münster GmbH

verbleibenden Verkehre wirtschaftlich geschwächt werden (Erlösausfall, betriebliche und verkehrliche Desintegration).

Zur Vermeidung einer solchen Entwicklung sind die betrauten Verkehre auch mit genehmigungsrechtlicher Qualität als zusammenhängendes Netz bzw. "Linienbündel" zusammen zu fassen (Stadtbussystem Münster). Eine solche Zusammenfassung verpflichtet die Genehmigungsbehörde, Anträge auf Einzellinien konkurrierender Verkehrsunternehmen abzulehnen. Die Linienbündelung ist Gegenstand des Abschnitts 2.2.2.

Schutz betrauter Verkehre durch die Gewährung eines ausschließlichen Rechts

Der Aufgabenträger kann Verkehre, die er mit einem ÖDLA vergeben hat, durch die Gewährung eines ausschließlichen Rechts vor Wettbewerb schützen. Diese Möglichkeit eröffnet das PBefG für Neuvergaben von ÖDLA. Genehmigungsanträge für Verkehre, die dieses ausschließliche Recht verletzen, müssen von der Genehmigungsbehörde ablehnend beschieden werden (§ 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG).

2.2 Organisation des ÖPNV in Münster

2.2.1 3-Ebenen-Modell

Die Stadt Münster ist gemäß ÖPNV-Gesetz Aufgabenträger und zuständige Behörde für den kommunalen ÖPNV. Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist der Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM), in dem die Stadt Münster als Verbandsmitglied vertreten ist. Planung, Organisation, Durchführung und Ausgestaltung des ÖPNV in Münster sind nach dem 3-Ebenen-Modell organisiert:

In der ersten Ebene sind die Aufgabenträgerfunktionen gemäß §3 Abs. 1 ÖPNVG NRW bei der Stadt Münster im Dezernat III/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung gebündelt. Die Stadt Münster ist zuständig für die Aufstellung und Beschlussfassung des Nahverkehrsplanes. Sie bereitet Entscheidungen in ÖPNV-Grundsatzfragen und ÖPNV-Planungen zur politischen Beschlussfassung vor. Darüber hinaus nimmt sie Stellung zu Linien-/Fahrplanänderungen sowie Konzessionsanträgen gegenüber der Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung) gemäß § 42 PBefG und stimmt sich in ÖPNV-Fragen mit den benachbarten Aufgabenträgern ab. Die Stadt Münster verantwortet Planung, Bau und Unterhaltung der ÖPNV-Infrastruktur. Darüber hinaus ist sie Mitglied im Zweckverband SPNV Münsterland als Aufgabenträger bei der SPNV-Planung im Stadtgebiet von Münster.

Die zweite Ebene der ÖPNV-Organisation in Münster wird von der Hauptabteilung Nahverkehrsmanagement der Stadtwerke Münster verantwortet. Sie nimmt alle Aufgaben der konkreten ÖPNV-Linien- und Angebotsplanung sowie der Durchführung des ÖPNV in Münster durch Bestellung, Finanzierung und Marketing wahr.

Dazu gehören die Nahverkehrsplanung, Linienplanung/Fahrplangestaltung sowie die Organisation, die Koordinierung, die Steuerung und Durchführung des ÖPNV im Stadtgebiet von Münster im Rahmen der Verkehrsgemeinschaft Münsterland. Sie nimmt die Bestellerfunktion für ÖPNV-Leistungen und die Betriebsführung im Stadtbusverkehr wahr und ist Konzessionsinhaber. Darüber hinaus verantwortet sie die Tarif- und Finanzplanung, die Finanzierung des Stadtbusverkehrs und des münsterbezogenen Regionalbusverkehrs sowie das Marketing und die Fahrgastinformation. Weiterhin ist sie zuständig für den Vertrieb und Kundenservice sowie für den Betrieb und die Unterhaltung der Haltestellen einschließlich der dynamischen Fahrgastinformation und des rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL).

Aufgabenträger - Stadt Münster

1. Ebene

- Aufstellung und Beschlussfassung zum Nahverkehrsplan Münster
- Stellungnahme zu Konzessionsanträgen und Linien-/Fahrplanänderungen gegenüber der Genehmigungsbehörde
- Planung und Entscheidung in ÖPNV-Grundsatzfragen (Planung - Finanzierung - Wettbewerbsverfahren)
- Mitwirkung und Abstimmung mit dem Zweckverband Münsterland

Management und Regie - Stadtwerke Münster, Nahverkehrsmanagement

2. Ebene

- Nahverkehrsplanung, Linienplanung/Fahrplan-Gestaltung, Tarif- und Finanzplanung, Vertrieb
- Konzessionsinhaber und Betriebsführer, Einnahmeverantwortung, Wahrnehmung der Bestellerfunktion
- Organisation, Koordinierung, Steuerung und Durchführung des ÖPNV
- Marketing, Fahrgastinformation und Kundenservice
- Betrieb der Haltestelleneinrichtungen

Verkehrsunternehmen /-betriebe

3. Ebene



* Die Unternehmen sind heute Konzessionär, Teilkonzessionär oder Mitbetriebsführer auf einzelnen Stadtbuslinien (vgl. Anhang)

Abbildung 1 3-Ebenen-Modell Stadt Münster

Die dritte Ebene der ÖPNV-Organisation in Münster bilden die Verkehrsunternehmen, die Linienverkehr in Münster erbringen. Dies sind derzeit der Regionalverkehr Münsterland (RVM), die Westfalenbus GmbH (WB), die Kraftverkehr Münsterland GmbH (KVM Firma Weilke) sowie die Firma Veelker GmbH & Co KG mit eigenen Konzessionen oder Teilkonzessionen. Ca. 90 % der Verkehrsleistung im Stadtbusverkehr Münster werden vom Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Münster und ihrer Tochter Verkehrs-Service-Münster GmbH (VSM) im Auftrag des Nahverkehrsmanagements der Stadtwerke Münster erbracht.

2.2.2 Betrauung

Die Betrauung der Stadtwerke Münster umfasst die Hauptabteilung Nahverkehrsmanagement und den Verkehrsbetrieb einschließlich der Verkehrs-Servicegesellschaft Münster GmbH (VSM). Durch die Betrauung werden die Finanzierung des Ergebnisses des Geschäftsbereiches Verkehr der Stadtwerke Münster beihilfenrechtlich abgesichert und der Querverbundvorteil in vollem Umfang genutzt.

Die VO 1370/2007 gestattet es der Stadt Münster, die Betrauung der Stadtwerke Münster durch eine Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 2 in Form einer speziellen Inhouse-Vergabe an einen internen Betreiber über den 31.12.2017 hinaus fortzusetzen.

2.2.3 Finanzierung des Nahverkehrs (Straßengebundener ÖPNV)

Die Stadt Münster ist als Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Straßengebundenen ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit und freiwilligen Aufgabenwahrnehmung auch für dessen Finanzierung verantwortlich (§ 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW). Diese Verantwortlichkeit deckt die Finanzierungsbedarfe ab, die nicht durch die Erlöse vom Fahrgastmarkt und Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten (Abgeltung gemäß § 148 SGB IX) gedeckt werden können.

Dazu gewährt das Land NRW den Aufgabenträgern Pauschalmittel gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW für Zwecke des ÖPNV, die zu 80 % an Verkehrsunternehmen weiter zu leiten sind. Die Stadt Münster hat gemeinsam mit den Münsterlandkreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf im Jahr 2011 eine Richtlinie zur Verwendung dieser Mittel erlassen. Demnach müssen sie zur Förderung von Fahrzeugstandards bei der Beschaffung von Bussen, die im Linienverkehr eingesetzt werden und die gesetzliche vorgegebene Standards übertreffen (= gemeinwirtschaftliche Verpflichtung) verwandt werden. Rechtsgrundlage dieser Richtlinie ist u. a. die EU-VO 1370/2007.

Zur Förderung des Ausbildungsverkehrs erhält die Stadt Münster eine Pauschale aus Landesmitteln gemäß § 11a ÖPNVG NRW. Zur Umsetzung des § 11a ÖPNVG NRW hat der Rat der Stadt Münster am 14.12.2011 eine Allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 (VO (EG) 1370/2007 zum Ausgleich von Mindereinnahmen im Ausbildungsverkehr für Verkehrsunternehmen erlassen, die den VGM-Tarif für Ausbildungsverkehr anwenden. Die Ausgleichsleistungen sollen bei den Verkehrsunternehmen die nicht durch Erlöse im Ausbildungsverkehr gedeckten Kosten verringern. Von dieser Pauschale sind mindestens 87,5 % an Verkehrsunternehmen, die Linienverkehre gemäß § 42 und § 43 Nr. 2 PBefG betreiben, nach einem vom Gesetz vorgegebenen Verteilungsmaßstab weiter zu leiten. Die Stadt Münster und die Münsterlandkreise leiten gegenwärtig 95 % der Pauschalmittel gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW an die anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmen weiter.

Trotz dieser Ausgleichzahlungen sind die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf insbesondere in großstädtischen Nahverkehrssystemen mit dichtem Liniennetz und Fahrplankontakt sowie ausgedehnten Betriebszeiten bei Weitem nicht kostendeckend. Es entsteht eine Kostenunterdeckung, die in der Regel von den Aufgabenträgern bzw. Verkehrsunternehmen als Bestellerentgelt ausgeglichen werden muss.

Kosten und Finanzierung des Stadtbusverkehrs

In der Vergangenheit wurde in der Regel der sogenannte jährliche Verlustausgleich eines kommunalen Verkehrsunternehmens durch die Gesellschafter übernommen. Heute sind in der Regel Kostendeckungsverträge an seine Stelle getreten oder der frühere Verlust wird von den kommunalen Gebietskörperschaften als Gesellschaftseinlage gezahlt. In Großstädten erfolgt die Finanzierung des ÖPNV demgegenüber zumeist über den sogenannten steuerlichen Querverbund. Hierbei sind die EU-rechtlichen Vorgaben (EU VO 1370) und die Vorgaben des Betrauungsaktes der Stadt Münster gegenüber den Stadtwerken Münster zu beachten.

Die Kostendeckung des Stadtbussystems in Münster konnte in den letzten Jahren durch Rationalisierungs- und Optimierungsmaßnahmen sowie durch eine steigende Fahrgastnachfrage und damit verbunden Einnahmeerhöhungen auf 71 % gesteigert werden. Trotz massiv gekürzter staatlicher Ausgleichsleistungen und Ausweitung des Bedienungsangebotes z.B. an Samstagen sowie durch neue Linienverbindungen konnte in den vergangenen Jahren der Verlust des Verkehrsbetriebes von ca. 14,5 Mio. im Jahr 2000 auf 13,3 Mio. Euro im Jahr 2012 begrenzt werden.

Die nicht durch Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen gedeckten Kosten des Stadtbusverkehrs werden im Rahmen des Querverbundes mit den Gewinnen aus dem Energie- und Versorgungsbereich der Stadtwerke Münster GmbH verrechnet. Durch die Effekte des steuerlichen Querverbundes der Stadtwerke Münster reduzieren sich diese Kosten spürbar. Die Stadt Münster zahlt somit nicht direkt über ein Bestellerentgelt für ihr Nahverkehrssystem, sondern indirekt: Sie erhält eine geringere Gewinnausschüttung der Stadtwerke.

Die ungedeckten Kosten des regionalen Busverkehrs der Regionalverkehr Münsterland GmbH auf ihren Schnell- und RegioBus-Linien werden vorrangig von den Münsterlandkreisen im Rahmen einer Direktvergabe gemäß EU-VO 1370 getragen. Seit dem 1. November 2004 haben die RVM und die Stadtwerke Münster in Abstimmung mit ihren kommunalen Eigentümern einen Kooperationsvertrag geschlossen, der beide Unternehmen zu gleichberechtigten Konzessionsinhabern und Betriebsführern auf allen Schnell- und RegioBus-Linien nach Münster macht. Im Rahmen dieses Vertrages, der u.a. die Stabilisierung und Weiterentwicklung der Stadt-Umland-Verkehre zum Ziel hat, übernehmen die Stadtwerke Münster eine anteilige Finanzierung mit einer Obergrenze von 800.000 Euro pro Jahr. Dies entspricht der Hälfte der im Stadtgebiet Münster anfallenden Betriebsverluste der RVM. Nach Abgabe von mehreren Linien der RVM an andere Betreiber haben die Stadtwerke und die RVM im Jahre 2013 die Obergrenze einvernehmlich auf 707.000 Euro pro Jahr angepasst.

2.3 Übergeordnete Pläne und Konzepte

Klimaschutzkonzept Münster 2020

Der Rat der Stadt Münster hat im März 2008 ein ehrgeiziges Klimaschutzziel mit einer Reduzierung der CO₂-Emissionen um 40% bis 2020 und der Erhöhung des Anteils der regenerativen Energieträger auf 20% bis 2020 beschlossen.

Das ifeu - Institut für Energie- und Umweltforschung aus Heidelberg ist gemeinsam mit der Firma Gertec GmbH Ingenieurgesellschaft aus Essen mit der Erarbeitung eines entsprechenden Klimaschutzkonzeptes mit konkreten Handlungsvorschlägen für die Stadt Münster zur Erreichung des vorgegebenen Zieles im November 2008 beauftragt worden.

Schwerpunkt der Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr ist die Verhinderung einer zukünftigen weiteren Zunahme des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Münster sowie langfristig eine Reduktion des MIV und Verlagerung auf den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV). Vor allem muss eine Reduktion der Treibhausgasemissionen aus dem Stadt-Umland-Verkehr erreicht werden, da dieser einen

großen, in den letzten Jahren stark gestiegenen Anteil an den verkehrsbedingten Emissionen im Stadtgebiet hat.

Maßnahmen sollten im Verkehr generell in Paketen umgesetzt werden, da verschiedene Maßnahmen häufig eine gemeinsame Zielrichtung haben und sich gegenseitig ergänzen. Erst im Zusammenspiel der Maßnahmen wird eine bestimmte Gesamtwirkung erreicht. Für eine relevante Verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund muss ein wechselseitig wirksames Maßnahmenpaket neben den Umweltverbund fördernden (Pull) auch MIV senkende (Push) Maßnahmen enthalten. Dabei hängt die Wirkung des Maßnahmenpaketes in hohem Maße davon ab, ob die fördernden bzw. senkenden Potenziale der Maßnahmen ausgeschöpft werden. Demnach steigt und fällt die Wirkung des Maßnahmenpaketes mit seiner Umsetzungsintensität.

Luftqualitätsplan

Der Gesundheitsschutz ist eine wichtige Aufgabe der Stadt Münster. Die Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten im Straßenraum in unmittelbarer Nähe von Wohnbebauungen machen es erforderlich, dort umfangreiche Maßnahmen zur deutlichen Reduzierung der Schadstoffbelastung einzuleiten und umzusetzen. Die Stadt Münster sieht unabhängig von den gesetzlichen Erfordernissen ihre eigene Verpflichtung, den Schutz der Bevölkerung zu gewährleisten.

Die zuständige Bezirksregierung Münster hat für das Stadtgebiet Münster einen „Luftqualitätsplan für das Stadtgebiet Münster“ erarbeitet und am 01.04.2009 in Kraft gesetzt. In diesem werden Maßnahmen beschrieben die geeignet sind, die Schadstoffbelastung an den hoch belasteten Messstellen deutlich und nachhaltig zu minimieren. Auch wurde bei der Planung der Maßnahmen darauf geachtet, dass durch die Reduzierung der Schadstoffbelastungen an diesen Stellen keine unzumutbaren Mehrbelastungen an anderer Stelle verursacht werden. Dieser Aspekt wird auch zukünftig bei der Umsetzung der Maßnahmen ständig zu beachten sein.

Aufgabe des Nahverkehrsplanes ist es, die ÖPNV spezifischen Maßnahmen des Luftqualitätsplanes aufzunehmen und in die konzeptionelle Planung einfließen zu lassen. Im Hinblick auf die Linienführung und Netzgestaltung sind insbesondere die in Münster identifizierten Hot Spots der Schadstoffbelastung insbesondere am Bült zu berücksichtigen.

Lärmaktionsplan

Das Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Richtlinie 2002/49/EG) ist am 30.06.2005 in Kraft getreten. Die sogenannte Umgebungslärmrichtlinie hat das verpflichtende Ziel, ein

gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Gegenwärtig stellt die Stadt Münster einen Lärmaktionsplan auf. Im Rahmen dessen wurden Lärminderungsmaßnahmen für Bereiche entwickelt, in denen eine hohe Lärmbetroffenheit durch Straßenlärm vorhanden ist. Diese sollen zeitnah in ein zu erarbeitendes ganzheitliches Mobilitätskonzept auf Umsetzbarkeit geprüft und anschließend integriert werden.

Ursächlich für die hohen Lärmbelastungen sind die täglichen Verkehrsmengen. Insofern gibt es für den ÖPNV kein spezielles auf Lärminderung abzielendes Konzept. Vielmehr wird durch die regelmäßige Modernisierung der Busflotte der Lärmpegel der Fahrzeuge systematisch gesenkt.

UN Behindertenrechtskonvention

Am 13.12.2006 hat die Generalversammlung der Vereinten Nationen das „Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ und das dazugehörige „Fakultativprotokoll zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ verabschiedet. Die UN-Behindertenrechtskonvention oder einfach Behindertenrechtskonvention (BRK), basiert auf dem zentralen Menschenrechtsabkommen der Vereinten Nationen und konkretisiert die dort verankerten Menschenrechte für die Lebenssituation von Menschen mit Behinderungen. Das Fakultativprotokoll enthält Regelungen zu einem Beschwerdeverfahren für Einzelpersonen und Personengruppen an den UN-Ausschuss für die Rechte von Menschen mit Behinderungen.

2.4 Aufstellungsbeschluss und Beteiligungsverfahren

Gemäß § 9 ÖPNVG NRW wurde die Bezirksregierung Münster über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens zum 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster informiert. Der Entwurf des 3. Nahverkehrsplans Stadt Münster wurde mit den Nachbараufgabenträgern (den Münsterlandkreisen für den Regionalbusverkehr von/nach Münster und mit dem Zweckverband SPNV Münsterland zum Schienenpersonennahverkehr) abgestimmt. Die konzessionierten Verkehrsunternehmen, die in Münster Verkehrsleistungen erbringen, hatten ein Mitwirkungsrecht.

Die parlamentarische Beratung erfolgte in der Zeit vom 24.02.2014 **bis XX.XX.2014**. Der Nahverkehrsplan wurde vom Rat der Stadt Münster am **XX.XX.2014** beschlossen.

3 Linienbündelung

Die Betrauung 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.

Die Stadt Münster strebt den Gleichklang von Betrauungs- und Genehmigungsstatus an, um das integrierte Netzangebot im Stadtbusverkehr nachhaltig zu sichern. Sie hat zur genehmigungsrechtlichen Absicherung im Herbst 2013 als Bestandteil des 2. NVP Stadt Münster ein Linienbündelungskonzept in den Rat der Stadt Münster eingebracht und in der Sitzung des Rates am XX.XX.2014 beschlossen (**Anm.: Datum des Ratsbeschlusses wird nach Beschlussfassung ergänzt**).

Das Linienbündelungskonzept wird in den 3. NVP Stadt Münster übernommen (Anlage 1). Sofern dieser Nahverkehrsplan Änderungen von Liniengenehmigungen vorsieht, werden sie Bestandteil des Linienbündelungskonzeptes. Sie sind bereits im Linienbündelungskonzept in der Fassung der Anlage 1 eingegangen.

Das Linienbündel Stadtbusverkehr wird im Genehmigungsverfahren analog zur Betrauung als Einheit behandelt werden und für die Genehmigungsbehörde eine Grundlage schaffen, Genehmigungsanträge auf Einzellinien des Linienbündels oder einer Fahrplanung die hinter den Bedienungsstandards dieses NVP zurück bleibt, zurück zu weisen.

4 Grundlagen der Nahverkehrsplanung

4.1 Vorbemerkungen

Der 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster versteht sich als elementarer Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Münster. Die Verkehrsentwicklungsplanung muss die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung des Landes Nordrhein-Westfalen sowie insbesondere die gesamtstädtischen Planungen der Stadt Münster, dokumentiert im gültigen Flächennutzungsplan Stadt Münster, berücksichtigen. Dabei ist der 3. Nahverkehrsplan ein eigenständiger Fachplan im Rahmen des Gesamtkonzeptes Münster Mobil 2025.

4.2 Strukturelle Rahmenbedingungen

4.2.1 Siedlungsstruktur

Das Verkehrsaufkommen und das Verkehrsverhalten in der Stadt Münster werden zu einem großen Teil durch die spezifischen Stadtstrukturen bestimmt. Die für die Nahverkehrsplanung Strukturen

- Wo wohnen die Menschen?
- Wo befinden sich die Arbeitsplätze?
- Wie setzt sich die Bevölkerung zusammen?
- Welche Entwicklungen gibt es in der Bevölkerung (Zuwächse, Abnahmen, Altersstruktur...)?

haben sich in den letzten Jahren zum Teil stark verändert.

In den vergangenen zwei Jahrzehnten fand vor allem in den äußeren Stadtteilen wie Kinderhaus, Handorf, Wolbeck, Hiltrup-Ost, Hiltrup-West, Amelsbüren, Gievenbeck und Nienberge eine starke Wohnbautätigkeit auf neuen Bauflächen statt. Dadurch sind aus ehemaligen kleinen Ortsteilen eigenständige Stadtteile mit umfassender, gut funktionierender Infrastruktur entstanden. Gleichzeitig sind Arbeitsplatzschwerpunkte im Handel- und Dienstleistungsbetrieb vorwiegend im Bereich der Innenstadt oder entlang der radialen Ausfallstraßen (z.B. Weseler Straße, Hammer Straße) und des zweiten Tangentenringes angesiedelt worden. Ein weiterer Schwerpunkt ist mit dem Gewerbegebiet und Dienstleistungszentrum Zentrum-Nord entstanden.

Die Entwicklung der Industrie- und Gewerbebetriebe konzentriert sich insbesondere auf Standorte entlang der durch den Dortmund-Ems-Kanal geprägten Nord-Süd-Achse, so z.B. auf die Gewerbegebiete in den Bereichen Hiltrup-Süd (Glasuritstraße und Hansestraße), Höltenweg, Siemensstraße, Loddenheide, Stadthä-

fen, Schifffahrter Damm und Hessenweg. Darüber hinaus haben sich weitere Gewerbegebiete in den äußeren Stadtteilen (z.B. Hessenweg, Hansa-BusinessPark) entwickelt.

Die Zahl der erwerbstätigen Einwohner im Zentrum ist seit 1980 um fast 5.000 angestiegen, obwohl im gleichen Zeitraum ca. 20.000 Menschen aus Münster-Mitte weggezogen sind. Gleichzeitig gibt es fast 30.000 Zuzüge in den Außenbezirken, 15.000 davon allein im Stadtbezirk West, in dem sich die Gievenbecker Neubaugebiete befinden.

Zusätzliche Arbeitsplätze sollen im Stadtgebiet aufgrund der vorhandenen Flächenpotenziale vor allem in den Gewerbegebieten, kurz- bzw. mittelfristig vor allem im Gewerbegebiet Loddenheide entstehen. Eher langfristig ist die Ausweisung von 57 ha Industrie- und Gewerbeflächen im Hansa-Business-Park im Stadtteil Amelsbüren geplant. Für den Einkaufsverkehr ist nach dem Einzelhandelskonzept der Stadt Münster von einer Stärkung der Innenstadt und der Stadtteilzentren auszugehen. Überdurchschnittliche Zuwächse in der Wohnbevölkerung sind mittelfristig vor allem mit der Realisierung der Baugebiete in den Außenstadtteilen Wolbeck und Roxel zu erwarten.

Die bisherigen und die geplanten Änderungen der innerstädtischen Strukturen und der Trend zum Wohnen in den Außenbezirken, der insbesondere für Familien mit Kindern gilt, hat zur Folge, dass die Arbeits-, Einkaufs- sowie Ausbildungs- und Schulwege immer länger werden und deshalb verstärkt mit dem ÖPNV zurückgelegt werden müssen. Dafür muss ein attraktives Nahverkehrsangebot vorgehalten werden.

4.2.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsstruktur in Münster ist gekennzeichnet durch die spezifische demographische Struktur als Hochschul- und Dienstleistungszentrum mit

- erheblicher Zuwanderung bei den Jahrgängen der Ausbildungs- und Studienphase in der Altersgruppe 18-25 Jahre,
- Wanderungsverlusten bei den Jahrgängen in der Berufsfindung und Familiengründung in der Altersgruppe 30-45 Jahre,
- hohem Anteil von Single-Haushalten,
- unterdurchschnittlicher Geburtenrate sowie rückläufiger Geburtenüberschuss und
- unterdurchschnittlichem Anteil von Familien mit Kindern.

Während sich viele andere Städte in Nordrhein-Westfalen auf einen Bevölkerungsrückgang einstellen müssen, wird für Münster noch ein Bevölkerungsan-

stieg bis 2030 prognostiziert. Auf der Basis des Zensus 2011 hat das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen eine Steigerung der Gesamt Einwohnerzahl mit Hauptwohnsitz in Münster von ca. 297.000 im Jahr 2012 auf ca. 312.000 im Jahr 2020 errechnet.

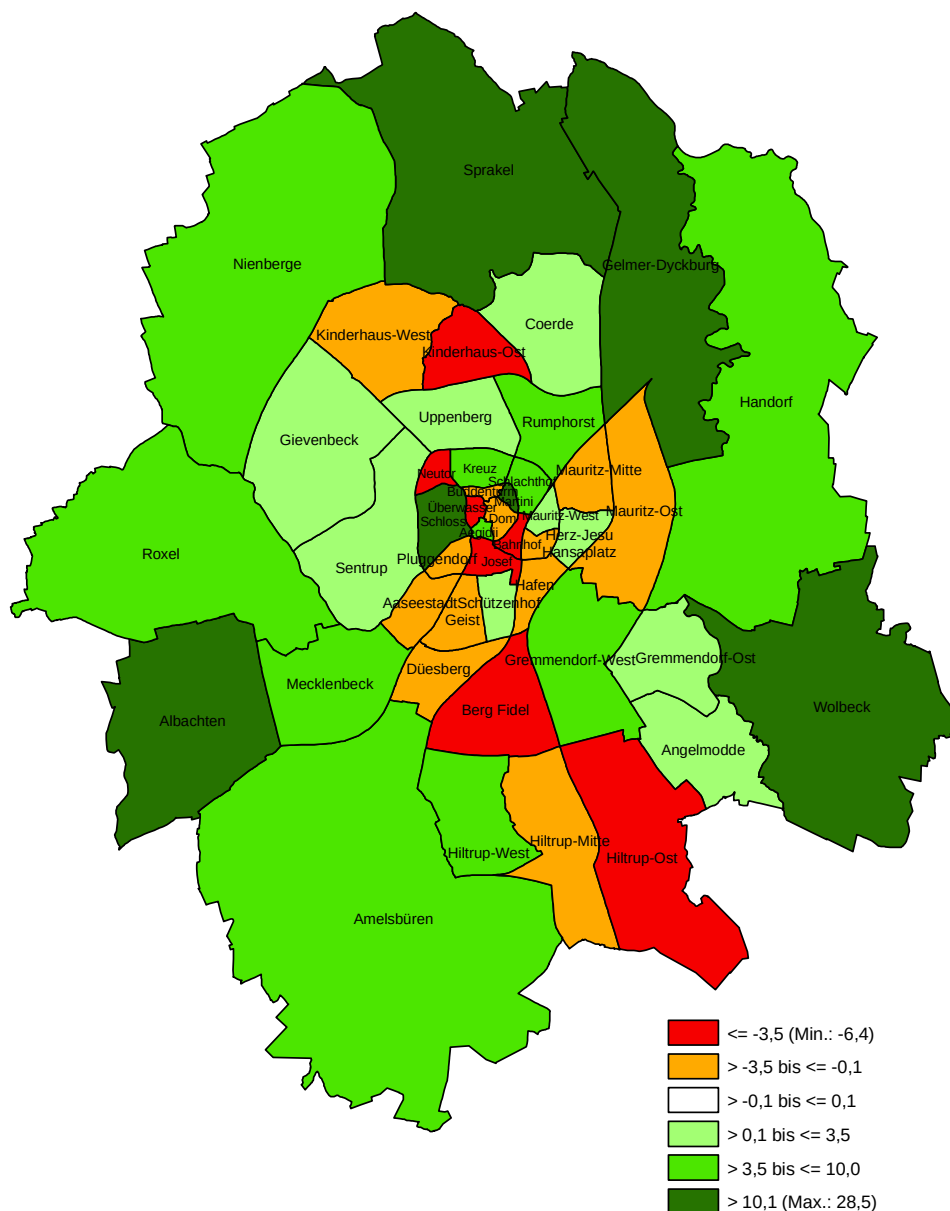


Abbildung 2 Prognostizierte Einwohnerentwicklung 2009 – 2020 in %

Die auf der Bevölkerungsprognose der Stadt Münster basierende kleinräumige Betrachtung auf Stadtteilebene 2009 - 2020 zeigt, dass -trotz des positiven gesamtstädtischen Trends- in den einzelnen Stadtteilen unterschiedliche Entwicklungen stattfinden können (vgl. Abbildung 2). Neben wachsenden und stabilen

Stadtteilen wird auch für einige Stadtteile eine rückläufige Bevölkerungszahl prognostiziert. Im Vergleich zur vorangegangenen kleinräumigen Bevölkerungsprognose 2005 bis 2015 zeigt sich auf Stadtbezirks- und auch auf Stadtteilebene, dass die Entwicklung im Stadtbezirk Mitte und hier besonders für die Altstadt und den Innenstadtring nicht mehr als rückläufig, sondern insgesamt als stabil prognostiziert wird. Gleichzeitig fallen die aktuellen Prognoseergebnisse für Gremmendorf-West, Gremmendorf-Ost und Angelfmodde und damit auch für den Stadtbezirk Südost gegenüber der letzten Prognose etwas schwächer aus, da im Vergleich zur letzten Prognose nur in sehr geringem Umfang freiwerdende Britenwohnungen aufgrund des später als ursprünglich vorgesehenen Abzugs der britischen Streitkräfte einbezogen wurden.

Im Anschluss an die Aktualisierung der gesamtstädtischen Bevölkerungsprognose soll ebenfalls die kleinräumige Betrachtung auf Stadtteilebene aktualisiert werden. Hier kann es in den einzelnen Stadtteilen zu geringfügigen Abweichungen kommen, insbesondere sind im Bereich des Stadtbezirks Südost größere Bevölkerungsanstiege durch den Abzug der britischen Streitkräfte zu erwarten.

4.2.3 Demographischer Wandel

Wichtige Informationen zum demografischen Wandel in Münster liefert in erster Linie die „Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2009 – 2020“. Hierbei geht es nicht nur um die quantitative Bevölkerungsentwicklung in den verschiedenen Stadtteilen, sondern auch um die Entwicklung in den Altersgruppen.

Nach der Prognose ist bis 2020 sowohl mit einer leichten Zunahme der Gesamtbevölkerung (wohnberechtigten Bevölkerung) um 2,6 % als auch mit einer leichten Zunahme in den Altersgruppen unter 3 Jahren (+ 2,9 %) und 3 bis unter 6 Jahren (+ 3,5 %) zu rechnen. Für die Altersgruppen 6 bis unter 10 Jahren (- 3,3 %) und 10 bis unter 16 Jahren (- 7,5 %) ergeben sich leichte Abnahmen. In der Altersklasse der Berufstätigen zwischen 18 und 60 Jahren ist die Entwicklung nahezu konstant. Für die Bevölkerung über 70 Jahre wird ein Anstieg von 14,5 Prozent vorausberechnet. Die Prognose macht deutlich, dass auch in Münster allmählich ein Wandel in der Altersstruktur eintritt, der in die laufenden ÖPNV-Planungen einzubeziehen ist.

4.3 Multimodale Mobilität

Wandel des Mobilitätsverhaltens

Deutschlandweit ist seit einigen Jahren zu beobachten, dass sich das Mobilitätsverhalten gerade in städtischen Räumen einem Wandel unterzieht. Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit nehmen tendenziell ab, während die Bereit-

schaft zur Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel steigt. Die Gründe für den Rückgang von Führerschein- und Pkw-Besitz liegen jedoch nicht nur in einem Wertewandel weg vom Automobil, sondern sind auch in geringer werdenden Budgets bzw. einer gestiegenen Preissensibilität zu finden. Gerade unter jüngeren Menschen zeigt sich daher eine zunehmend pragmatische Einstellung zur Verkehrsmittelwahl. Vielfach haben etwa moderne Smartphones dem Auto den Rang als Prestigeobjekt abgelassen. Andererseits werden Studierende in Nordrhein-Westfalen in ihrem Mobilitätsverhalten durch ein landesweit gültiges SemesterTicket für Bus und Bahn geprägt.

Dadurch, dass die Fixierung auf eine einzige Fortbewegungsart wie den privaten Pkw sinkt, steigt gleichzeitig die Bereitschaft, je nach Fahrtziel und -zweck unterschiedliche Verkehrsmittel zu nutzen bzw. miteinander zu kombinieren: Während für den täglichen Arbeitsweg beispielsweise eine Kombination aus Radverkehr und ÖPNV sinnvoll sein kann, wird für den Einkauf im Möbelhaus oder den Verwandtenbesuch im Nachbarort oft ein privates Fahrzeug benötigt. Die zunehmende Bereitschaft zu einem solchen, häufig als "multimodal" bezeichneten Verkehrsverhalten unter Einbezug öffentlicher Verkehrsmittel wird auch auf Verbesserungen des Angebots, bessere Tarife sowie die Verbreitung neuer technischer Möglichkeiten und neuer Anbieter am Markt zurückgeführt. Es gilt also, dass neue Angebote sich ihre Nachfrage selbst schaffen können.

Diesem Trend hin zu einem verstärkten multimodalen Verkehrsmittelwahlverhalten im städtischen Raum möchten die Stadtwerke Münster Rechnung tragen und ihren Kunden künftig zunehmend Mobilitätsprodukte anbieten, die über die reine Erbringung von ÖPNV-Dienstleistungen hinausgehen. Damit werden die Ziele verfolgt noch mehr Menschen zu motivieren, ihre bisherige Verkehrsmittelwahl zu überdenken und das situativ für den jeweiligen Verkehrszweck geeignetste Verkehrsmittel auszuwählen. Hierdurch wird ein wichtiger Beitrag zur Luftreinhaltung in Münster sowie zur Reduktion von CO₂-Emissionen und zur Reduzierung des Flächenverbrauches durch den fließenden und ruhenden Verkehr geleistet.

Multimodale Angebote der Stadtwerke Münster

Im Fokus der neuen multimodalen Angebote der Stadtwerke Münster steht die Verknüpfung des bestehenden ÖPNV-Angebots mit weiteren Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Abbildung 3). Neben der Einführung des FaltradAbos im Jahr 2013, welches die Fahrradmitnahme im Bus wesentlich erleichtert und das Einzugsgebiet einzelner Haltestellen vergrößert, sollen auch die Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen durch die Stadt Münster modernisiert und ausgebaut werden. Damit wird den Kunden der Umstieg zwischen Fahrrad und ÖPNV erleichtert. Es ist vorgesehen, dass die Stadtwerke Münster den Betrieb der an den Bahnhaltdepunkten in Münster aufgestellten Fahrradabstellanlagen von der

Stadt Münster im Sinne des Ausbaues ihres multimodalen Angebotes übernehmen. Die Stadtwerke planen, sämtliche Anlagen an den Bahnhaltelpunkten schrittweise einer Renovierung zu unterziehen, mit einem einheitlichen Erscheinungsbild zu versehen sowie mit einem einfach zu handhabenden elektronischen Schließsystem auszurüsten. Die Anlagen sollen sowohl mit der Stadtwerke PlusCard als auch für Personen ohne PlusCard zu öffnen sein. Besitzer einer PlusCard mit eTicket, auf der ein entsprechendes Verkehrs-Abo gespeichert ist, benötigen künftig nur noch die PlusCard als Zugangsmedium für Bus, Bahn und Fahrradabstellanlage. Dieses Konzept soll sukzessive für alle Anlagen im Bestand sowie für alle neu zu errichtenden Radabstellanlagen (z. B. an den Bahnhaltelpunkten Roxel und Mecklenbeck) übernommen werden.

Als weiterer multimodaler Baustein ist eine Kooperation zwischen den Stadtwerken und einem Carsharing-Anbieter aus Münster beabsichtigt. Angestrebt wird neben der Einführung eines deutlich vereinfachten Carsharing-Tarifes für Abo-Kunden des ÖPNV auch, dass die Carsharing-Fahrzeuge mit der Stadtwerke PlusCard bedient und abgerechnet werden können. Weiterer Partner des Mobilitätsverbundes der Stadtwerke PlusCard ist die Westfälische Bauindustrie GmbH (WBI) mit ihren Parkhäusern und Tiefgaragen in Münster. Seit Frühjahr 2014 können Stadtwerke-Kunden mit der PlusCard bargeldlos parken.

Auch die rund 220 Taxen der Taxi-Zentrale Münster e.G. werden in das multimodale System der PlusCard integriert. TaxiBusse können seit Herbst 2013, normale Taxen seit Sommer 2014, bargeldlos benutzt werden. Die Abrechnung erfolgt dann im Folgemonat per Einzelverbindungsachweis durch die Stadtwerke.

Gelingt es, auf diesem Wege mehr Menschen zum Verzicht auf einen eigenen Erst- oder Zweitwagen zu bewegen, sind positive Effekte auf die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu erwarten. Schließlich zeigen Untersuchungen, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrrades stark abnimmt, sobald ein privates Fahrzeug angeschafft wird. Multimodale Angebote sind damit ein unverzichtbarer Baustein zur Ausweitung des ÖPNV-Anteils und des Umweltverbundes am Modal Split und damit einer nachhaltig stadtverträglichen Verkehrsentwicklung.



Abbildung 3 Bausteine Multimodale Mobilität

4.4 Verkehrsbild Münster

Dieses Kapitel wird bei Vorliegen der Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2013 aktualisiert!

Das Verkehrsbild im Stadtgebiet von Münster wird entscheidend von dem Verkehrsverhalten, also der Mobilität und der Verkehrsmittelwahl der Münsteraner Verkehrsteilnehmer geprägt. Dieses Verkehrsverhalten hängt maßgeblich ab von

- den Angeboten im Kfz-Verkehr (Straßen, Parkmöglichkeiten, ...),
- dem ÖPNV-Angebot (Linienetz, Takt, Ausstattung...),
- der Radverkehrsinfrastruktur (Durchlässigkeit des Radnetzes, Abstellmöglichkeiten...) und
- den Fußverkehrsqualitäten (Wartezeiten an Ampeln, Gehwegbreiten...).

Im Jahr 2007 wurde in Münster bereits die fünfte Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Münsteraner Bevölkerung durchgeführt. Sie liefert detaillierte Aussagen zur Mobilität und zum Verkehrsmittelwahlverhalten der Münsteraner Bevölkerung. Die Datenlage ist im Stadt-Umland-Verkehr nicht in der gleichen Differenzierung verfügbar, so dass hier ausschließlich Aussagen zur Verkehrsmittelwahl und zu den Reisezwecken der Kraftfahrzeugnutzer gemacht werden können.

Insgesamt sind die Münsteraner mit 3,8 Wegen bzw. Fahrten pro Werktag sehr mobil. In der Verkehrsmittelwahl zeigt die Münsteraner Bevölkerung ein bundesweit vorbildliches Verhalten. Die Akzeptanz und derzeitige Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel liegt in Münster bei 63,7 %, eine Tatsache, die überwiegend in der Position des Rades begründet liegt. Durch die konsequente Angebotsplanung und Qualitätsoffensive im ÖPNV sowie die Umsetzung der Maßnahmen aus dem 1. und dem 2. Nahverkehrsplan der Stadt Münster konnte der Anteil des ÖPNV am Modal Split auf über 10 % gesteigert werden.

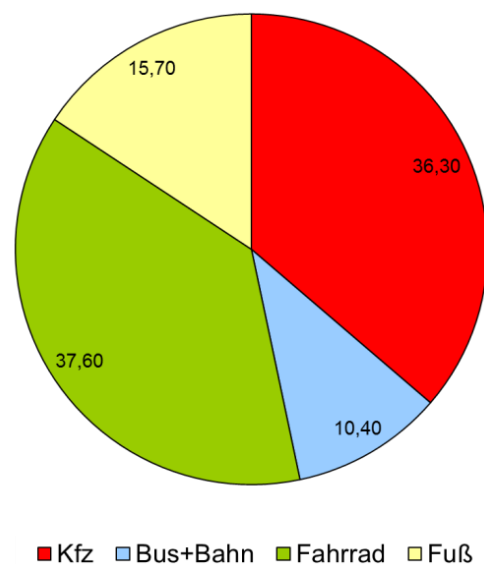


Abbildung 4 Verkehrsmittelwahl der Münsteraner

Eine weitere Verbesserung des Verkehrsverhaltens bei den Münsteranern ist – wenn überhaupt möglich - nur bei einzelnen Reisezweckgruppen zu realisieren. Um festzustellen, in welchen Reisezweckgruppen das Verkehrsverhalten der Münsteraner noch verbessert werden kann, ist in Abbildung 5 das Verkehrsmittelwahlverhalten differenziert nach Reisezwecken dargestellt.

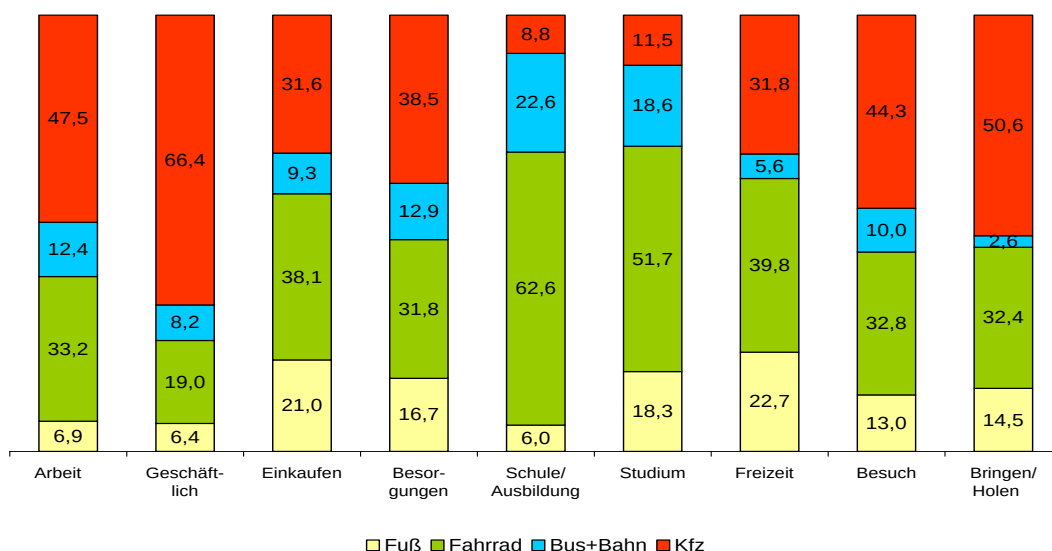


Abbildung 5 Verkehrsmittelwahlverhalten der Münsteraner differenziert nach ausgewählten Reisezwecken

Die dargestellten Ergebnisse verdeutlichen, dass analog zu den vergangenen Jahren, insbesondere im Berufsverkehr das Kraftfahrzeug noch immer dominiert und die Verkehrsmittel des ÖPNV sowie der Fußweg im Verhältnis dazu nur von erheblich geringer Bedeutung sind. Die weitere Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist vorrangig im Berufsverkehr denkbar, aber auch im Freizeit- und Besuchsverkehr sind Potenziale erkennbar.

Interessant ist auch eine Betrachtung der Verkehrsmittelwahl der Münsteraner nach Entfernungsklassen. Abbildung 6 zeigt in den ÖPNV relevanten Entfernungsklassen von 4 bis 9 km die große Bedeutung des ÖPNV für Münster sehr deutlich. Mit einem Anteil von bis zu 21 % trägt der ÖPNV in diesen Entfernungsklassen, z. B. in den Verbindungen der Außenstadteile zum Zentrum maßgeblich zum guten Umweltverbund der Stadt Münster bei.

Mit der Einführung des eTickets und der damit sehr leichten Verfügbarkeit eines Fahrscheines bei voller Kostenkontrolle ist insbesondere in der Entfernungsklasse 3 bis 4 km, die mit 39 % schon einen hohen Kfz-Anteil aufweist, ein weiterer Anstieg des ÖPNV-Anteils zu Lasten des Kfz-Verkehrs zu erwarten.

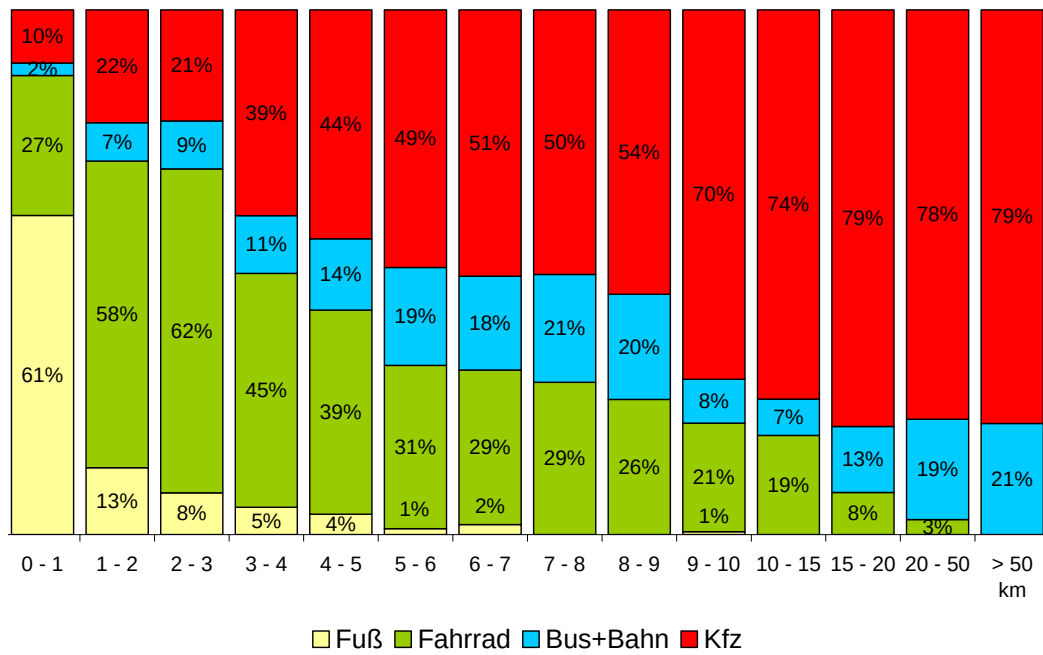


Abbildung 6 Entfernungshäufigkeiten nach Verkehrsmittel

5 ÖPNV in Münster

5.1 Entwicklung von 2005 - 2012

Auf der Grundlage des 2. Nahverkehrsplanes Stadt Münster ist das Leistungsangebot des Stadtbusverkehrs konsequent weiterentwickelt und kundenorientiert optimiert worden. Von 2006 an wurden auf dieser Basis eine Vielzahl von Angebots- und Tarifmaßnahmen sowie Serviceverbesserungen umgesetzt. Mit dem Ratsbeschluss im September 2005 wurde die Erarbeitung und Vorlage eines Erfahrungsberichtes beschlossen. Dieser Erfahrungsbericht, der auf der Grundlage von Fahrgasterhebungen die Maßnahmen des 2. Nahverkehrsplanes bewertet, ist im März 2008 vorgelegt worden.

Folgende Maßnahmen des 2. Nahverkehrsplanes wurden umgesetzt:

- Vereinfachung der Netzsystematik und Optimierung der Bedienungszeiträume und Taktfolgen im Tages-, Abend- und Nachtverkehr (Ausweitung des Tagesverkehrs bis ca. 21:00 Uhr, Linienwegoptimierung und Vorziehen des Nachtbusverkehrs von 21:00 Uhr bis 24:00 Uhr im 30'-Takt, durchlaufender Nachtbusbetrieb am Wochenende):
Fahrgastzuwachs im Tagesverkehr werktags von 19:00 bis 21:00 Uhr von mehr als 10%, im Abendverkehr werktags von 21:00 bis 24:00 Uhr von mehr als 20% und im Nachtverkehr am Wochenende von ca. 25 %.
- Optimierung des Bedienungsangebotes auf der Domachse in der Altstadt und zusätzliche Linie für den Korridor und Stadtteil Gievenbeck (Verlängerung der Regionalbuslinie R22/R32 aus dem Kreis Warendorf als Stadtbuslinie 22 über die Altstadt und die universitären Einrichtungen bis nach Gievenbeck, Neuordnung des Angebotes im Korridor Gievenbeck, Hauptachsen im angenäherten 10'-Takt):
Im Korridor und Stadtteil Gievenbeck konnte durch diese Maßnahme das Fahrgastaufkommen um 16 % gesteigert werden.
- Umsetzung von Stadtteilkonzepten: Durch die Anbindung des Baugebietes Amelsbüren Süd mit der Linie 1 konnte das Fahrgastaufkommen im Stadtteil Amelsbüren um 24 % gesteigert werden. Zur Anbindung des Technologieparks Austermannstraße wurde die Linie 13 vom Horstmarer Landweg bis zum Johann-Krane-Weg verlängert. Diese neue Anbindung wird von ca. 500 Fahrgästen pro Werktag genutzt. In Albachten wurden durch Modifizierung der Führung der Linie 15 die Neubaugebiete Dülmener Straße und Haus Wiek an das Stadtbussystem angebunden. Die Tangentialverbindung Wolbeck-Hiltrup wurde mit der Verlängerung der

Taxibuslinie 9 bis zur Marktallee und zum Herz-Jesu-Krankenhaus deutlich verbessert.

- Einstellung bzw. Überplanung der StadtExpress-Fahrten: Die zur Hauptverkehrszeit eingesetzten StadtExpress-Fahrten wurden nachfrageorientiert optimiert. Teilweise wurden die Fahrten als regelmäßige Linienverstärker mit der Bedienung aller Haltestellen eingesetzt. Durch einzelne Fahrten wird auf stark frequentierten Linien zur Hauptverkehrszeit in der Zeit von Oktober bis März ein 10'-Takt geboten (Sommer-/Winterfahrplan). Durch diese nachfrageorientierte Ausweitung des Fahrtenangebotes konnten die Kapazitätsengpässe zwischen 7:00 und 8:00 Uhr deutlich reduziert werden.
- Anpassung und Neuordnung des Bedienungsangebotes im Korridor und Stadtteil Kinderhaus: Mit den Vorgaben die bestehende Bedienungs- und Erschließungsqualität sicherzustellen, aber die Anzahl der Stadtbuslinien von fünf auf vier zu reduzieren, wurde die Linienführung der Stadtbuslinien im Korridor und Stadtteil Kinderhaus optimiert. Dabei ist trotz der Reduzierung des Fahrtenangebotes das Fahrgastaufkommen weitestgehend stabil geblieben.
- Neue Kapazitäten und Anbindungen für den Altstadtbereich: Die zentrale Erreichbarkeit der Altstadt mit dem ÖPNV und damit die Entlastung vom Pkw-Verkehr, wurde als ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Stadtbussystems im 2. Nahverkehrsplan festgelegt. Dahingehend wurden 2006 und 2007 relevante Maßnahmen umgesetzt. Mit der Durchbindung der Regionalbuslinie R22/R32 aus dem Kreis Warendorf als Stadtbuslinie 22 bis nach Gievenbeck konnte die Direktverbindung für den Stadtteil Wolbeck sichergestellt bleiben. Zudem wurden in Hinblick auf die Realisierung der neuen Einzelhandelsangebote Stubengasse und Münster-Arkaden zusätzliche Beförderungskapazitäten angeboten. Ab 2007 wurde, mit Überplanung der Stadtbuslinie 1, dem größten Münsteraner Stadtteil Hiltrup eine Direktverbindung in den Altstadtbereich geboten. Das Fahrgastaufkommen an den Haltestellen im Altstadtbereich konnte so um mehr als 15 % gesteigert werden, ohne das Fahrtenaufkommen auf der Domachse nennenswert zu erhöhen.

- Strukturelle und zielgruppenorientierte Weiterentwicklung des Fahrpreissystems:
 - Einführung des 9 Uhr Tages- und Gruppenticket;
 - Abo-Offensive mit dem Angebot des Schnupper-Abos;
 - Einführung des 60plusAbos für Senioren mit vergünstigtem PartnerAbo;
 - Einführung des FunAbo als Schülerfreizeitkarte mit münsterlandweiter Gültigkeit (an Nachmittagen).
 - Einführung des SchülerTickets goCard und des AzubiAbos mit münsterlandweiter Gültigkeit an Nachmittagen, am Wochenende und an schulfreien Tagen
 - Einführung des stark rabattierten 10erTickets im Vorverkauf
 - Einführung stark rabattierter VerkehrsAbos für Inhaber des Münster-Passes bei städtischer Gegenfinanzierung
 - Einführung des zeitlich flexiblen 30-Tage-Tickets statt eines starren MonatsTickets.
- Zur Stärkung des Vorverkaufs und zur Reduzierung des zeitaufwendigen Barverkaufs auf den Fahrzeugen wurde neben einer Preisdifferenzierung Vor-/Barverkauf auch bereits 2007 das Handyticket eingeführt und die Anzahl der Vorverkaufsstellen und Fahrkartenautomaten gezielt ausgeweitet. Insgesamt konnte durch die vorgenannten Maßnahmen deutliche Fahrgaststeigerungen erzielt und die Kundenbindung verbessert werden. So stieg die Anzahl der Abo-Kunden vom Januar 2010 bis Januar 2013 von ca. 24.000 auf über 40.000 Kunden.

Darüber hinaus ist noch auf folgende, im 2. Nahverkehrsplan thematisierte, aber bislang nicht umgesetzte Konzepte zu verweisen: Das Gewerbegebiet Hansestraße und der südliche Siedlungsbereich im Stadtteil Hilstrup wurden wie auch das Baugebiet Wolbeck Nord bislang nicht oder nur eingeschränkt an das Stadtbussystem angebunden. Grund ist jeweils die mehrjährige geringe Fahrgastnachfrage. Dies gilt auch für das Gewerbegebiet Loddenheide, dass allerdings eine zunehmend steigende Fahrgastnachfrage aufweist. Mit der weiteren Ansiedlung arbeitsplatzintensiver Firmen und Behörden wird die Erschließung mit einer eigenen Stadtbuslinie zwingend erforderlich. Zugleich ist die Anbindung der Loddenheide über den 10'-Takt des Albersloher Weges durch Optimierung der Haltestellensituation bei entsprechender Kundennachfrage zu verbessern.

Zu überprüfen und zu überplanen ist auch das Bedienungsangebot im Korridor Warendorfer Straße und im Stadtteil Handorf, was bereits im 1. und 2. Nahver-

kehrsplan thematisiert wurde. Auf der Grundlage von aktuellen Fahrgastzählungen ist die Frage der Taktfolge zu klären.

Neben den „harten“ Faktoren des Leistungs- und Tarifangebotes wurden von den Stadtwerken umfangreiche Service-Verbesserungen realisiert. Neben dem Ausbau der Fahrgastinformation an den Haltestellen mit Info-Säulen des Fahrgast-Information-Systems FIS konnte bereits im Januar 2012 eine flächendeckende Echtzeit-Auskunft für alle Buslinien über die immer stärker verbreiteten Smartphones als App realisiert werden. Der 2011 neu in der Salzstraße eingerichtete CityShop rundet dieses attraktive Servicepaket auch in Ergänzung zum Kundenzentrum „mobilé“ am Hauptbahnhof ab.

Insgesamt kann für alle auf der Grundlage des 2. Nahverkehrsplans umgesetzten Angebots- oder auch Tarifmaßnahmen ein im Sinne der Fahrgastnachfrage positives Fazit gezogen werden. Alle umgesetzten Maßnahmen sichern die hohe Qualität des Stadtbusverkehrs in Münster und haben so den ÖPNV in Münster als Verkehrsträger und Bestandteil des Umweltverbundes gestärkt.

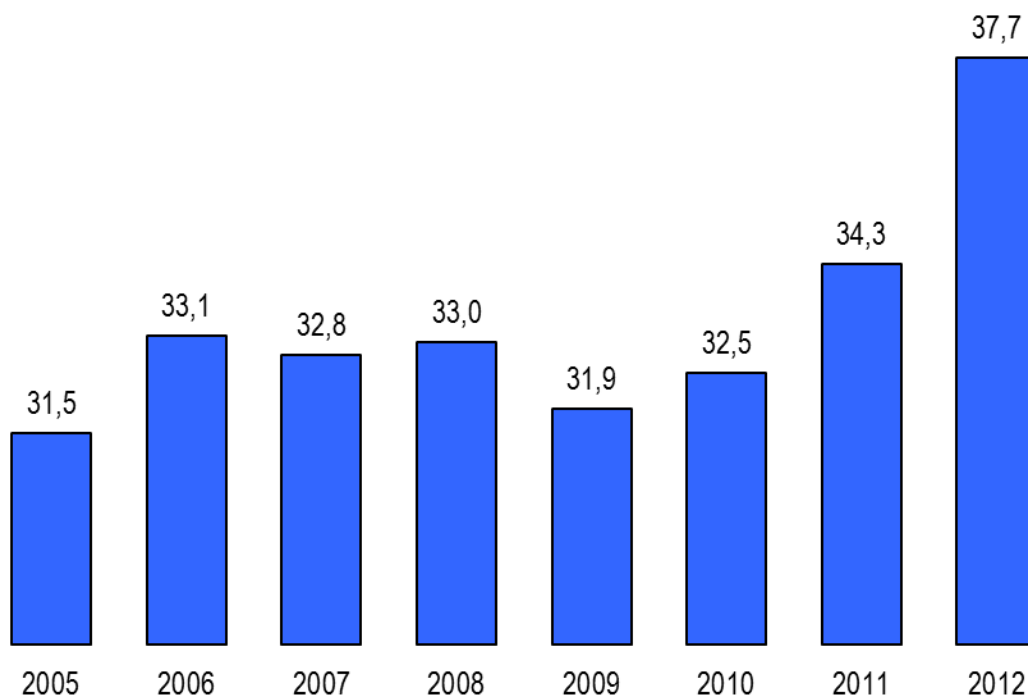


Abbildung 7 Entwicklung des Fahrgastaufkommens 2005 bis 2012 [Mio./Jahr]

Seit der Verabschiedung des 2. Nahverkehrsplanes 2005 konnten so die Fahrgastzahlen insgesamt deutlich gesteigert werden. Von 31,5 Mio. Fahrgästen in 2005 stieg das Gesamtaufkommen in 2012 auf ca. 38 Mio. an. Das entspricht einem weit über dem Branchendurchschnitt liegenden Zuwachs von durchschnitt-

lich über 6 % pro Jahr. Die Fahrgaststeigerungen von 2005 bis 2008 sind vor allem auf die Umsetzung der Maßnahmen des 2. Nahverkehrsplanes und auf die tariflichen Maßnahmen wie die Einführung des 9-UhrTages- und -Gruppen Ticket aber vor allem auch auf die Abo-Offensive der Stadtwerke zurückzuführen. 2010 und 2012 konnte das Fahrgastaufkommen insbesondere durch die Einführung des MünsterPasses (2010) und die Einführung des SchülerTickets goCard (2011) überdurchschnittlich gesteigert werden.

Neben der Umsetzung von Angebots- und Tarifmaßnahmen wurden auf der Grundlage des 2. Nahverkehrsplanes vor allem fahrzeug- bzw. infrastrukturbezogene Vorgaben festgelegt. Daher sind zur Einordnung der Fahrgastentwicklung und -zufriedenheit weitere wichtige Kenngrößen des Stadtbussystems im Zeitraum 2005-2013 zu betrachten. Die Fahrplanmaßnahmen 2005 bis 2013 wurden vor allem als Optimierung des Bedienungsangebotes für Fahrgäste geplant und umgesetzt. Dadurch stieg die Betriebsleistung von 8,7 Mio. auf ca. 9,3 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr. Durch den vermehrten Einsatz von Gelenkbussen stieg die Anzahl der angebotenen Platzkilometer von 823 Mio. auf ca. 892 Mio.

Die Anzahl der Fahrzeuge, die im Stadtbusverkehr Münster zum Einsatz kommen, ist von 2005 bis 2012 von 156 auf 181 Fahrzeuge gestiegen. Im Vergleich zu 2005 wurden 2013 erheblich mehr Gelenkbusse eingesetzt. Alle Fahrzeuge sind niederflurig sowie mit Klapprampe und Kneeling ausgerüstet. Seit 2005 werden nur noch Fahrzeuge mit Klimaanlage beschafft. Alle Fahrzeuge sind mindestens mit einem CRT-Rußfilter ausgerüstet, und 93 % haben bereits eine grüne Umweltplakette. Ab 2007 werden nur noch Fahrzeuge nach dem hohen EEV Standard beschafft. (EEV: Enhanced environmentally friendly vehicle = Besonders umweltfreundliches Fahrzeug). Somit erfüllt mehr als die Hälfte der Stadtwerke-Busse den Euro5 bzw. -6 Standard und senkt damit den

NO_x-Ausstoß der Fahrzeuge um ca. 60 % gegenüber dem Jahr 2005. Darüber hinaus setzen die Stadtwerke mit Hybrid- und Leichtbau-Bussen auf innovative Fahrzeugkonzepte, mit denen signifikant Treibstoffverbrauch und Abgase reduziert werden.



Kennwerte	2005	2013
Wagen-/Fahrplankilometer	8.758 Tsd	9.272 Tsd*
Platzkilometer	823.874 Tsd	892.290 Tsd*
Fahrzeuge	156	181
- davon mit Klimaanlage	10	123
- davon mit EEV	0	60
Haltestellen	1.050	1.139
- davon mit Wartehalle	520	659
- davon barrierefrei (16cm Bord)	145	491
FIS-Anlagen	32	93

* 2012

Tabelle 1 Kennwerte des ÖPNV (Stadtwerke einschl. Auftragsunternehmen)

Mit Stand 2013 werden in Münster 1.139 Haltestellen im Regional- und Stadtbusverkehr bedient. Neue Haltestellen wurden vor allem zur Erschließung und Anbindung der neu entstandenen Wohn- und Gewerbegebiete eingerichtet. Im Vergleich zu 2005 sind inzwischen weit mehr als die Hälfte aller Haltestellen mit einer Wartehalle ausgerüstet. Mehr als 40 % der Haltestellen sind mit einem 16 cm Hochbord ausgerüstet, womit ein weitgehend niveau- und damit barrierefreier Zugang zum ÖPNV sichergestellt wird. Im Rahmen des anspruchsvollen Haltestellenprogramms der Stadt Münster werden jährlich ca. 10 bis 15 Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Ebenso wurde in den vergangenen Jahren das dynamische Fahrgastinformationssystem (FIS) im Stadtgebiet ausgebaut. Mittlerweile sind 93 Haltestellen mit FIS ausgerüstet. Beide Maßnahmenprogramme werden im Wesentlichen aus Mitteln der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW finanziert.

5.2 Kundenzufriedenheit und Qualitätserwartung

Neben den Fahrgastzahlen ist die Kundenzufriedenheit ein wesentlicher Maßstab zur Bewertung der im Stadtbussystem Münster umgesetzten Fahrplan-, Tarif- und Serviceverbesserungen. Grundlage dafür ist das jährlich bundesweit durchgeführte ÖPNV-Kundenbarometer, an dem die Stadtwerke Münster seit 14 Jahren teilnehmen. Insgesamt ist von 2005 bis 2013 eine deutliche Verbesserung der Globalzufriedenheit der Fahrgäste von 2,57 auf 2,3 festzustellen. Im bundesweiten Vergleich belegen die Stadtwerke im Ranking der Verkehrsunternehm-

men und –verbünde stets einen Platz unter den Top fünf. 2011, 2012 und 2013 konnte der Spitzenplatz drei Mal in Folge erreicht werden. Seit 2005 liegt die Bewertung der Globalzufriedenheit mit dem Stadtbussystem Münster deutlich über dem Branchendurchschnitt. Während in den vergangenen Jahren die bundesweite Bewertung im Durchschnitt eher schlechter wurde, wurde die Qualität im Stadtbusverkehr Münster von Jahr zu Jahr besser bewertet.

Im Zuge der Umsetzung der vor allem angebotsrelevanten Maßnahmen des 2. Nahverkehrsplanes bis 2008, wurde von den Kunden insbesondere das Liniennetz, die Taktfolge und die Anschlüsse überdurchschnittlich positiv bewertet. Die guten Bewertungen ab 2009 und vor allem 2012 und 2013 gehen überwiegend auf eine überdurchschnittliche Bewertung der Tarif- und Vertriebsmaßnahmen zurück. So werden das Fahrkartensortiment und -auswahl wie auch das Vertriebssystem und insbesondere das Preis-Leistungsverhältnis mit Rang 1 deutlich besser bewertet als in der Vergangenheit, was vor allem auf die Einführung des 9 Uhr Tages- und Gruppenticket, des 60plusAbo für Senioren sowie auf die Einführung der GoCard zurückzuführen ist. Deutlich positiv wird auch die Ausweitung der privaten Vorverkaufsstellen und die Freundlichkeit des Personals bewertet.

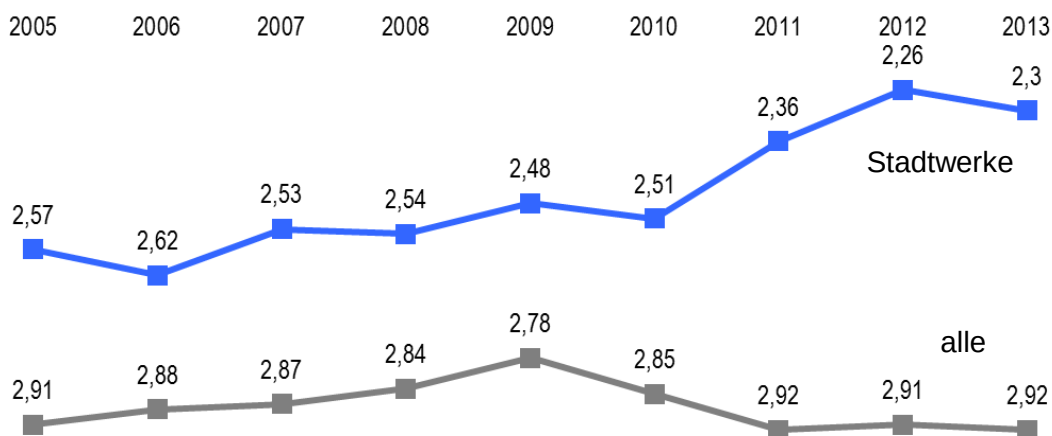


Abbildung 8 ÖPNV Kundenbarometer - Globalzufriedenheit Stadtwerke/alle

So werden z.B. die Kriterien des Bedienungsangebotes wie Liniennetz, Taktfrequenz, Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Anschlüsse im Branchenvergleich überdurchschnittlich gut bewertet. Gleichfalls haben diese Parameter für den Kunden eine überdurchschnittlich hohe reale Bedeutung für seine Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot. Vor dem Hintergrund von städtebaulichen und soziodemografischen Entwicklungen sowie der Entwicklung von Fahrgastnachfrage und -verflechtungen ist es daher dringend geboten, im Rahmen der Nahverkehrsplanung diese Parameter weiter zu entwickeln.

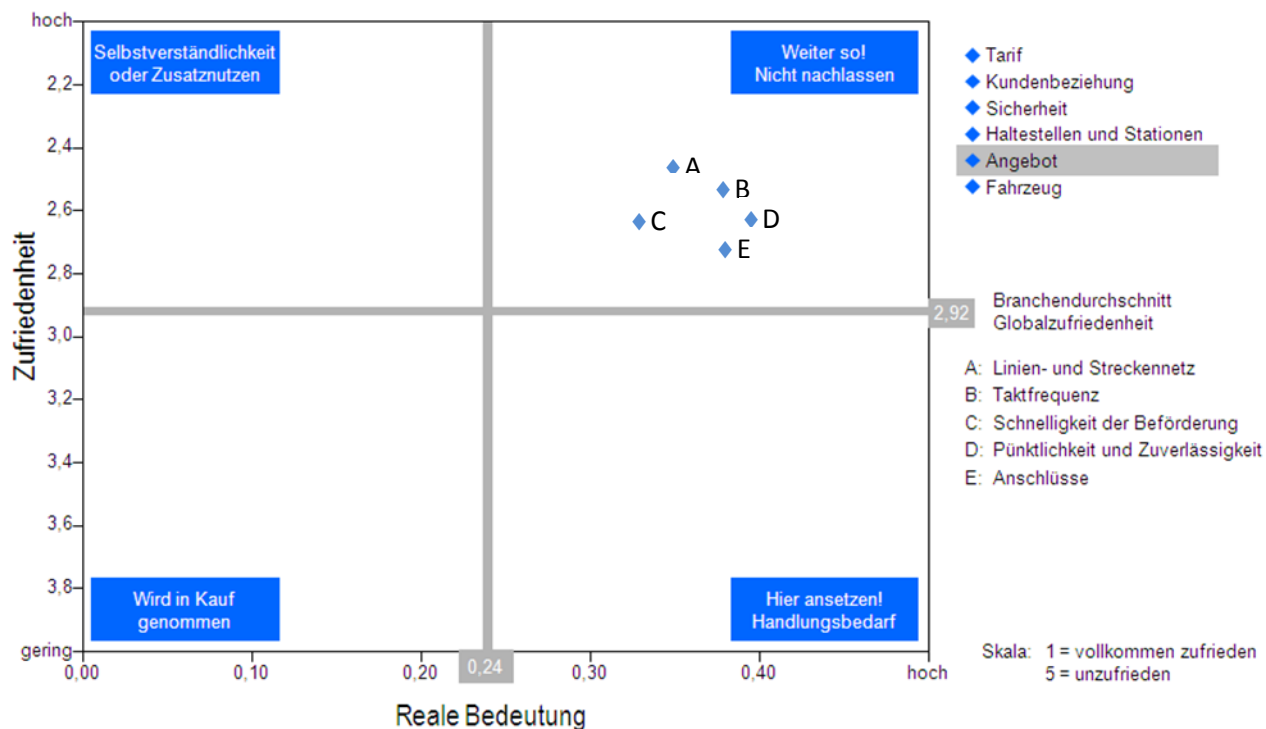


Abbildung 9 Kundenzufriedenheit und Qualitätserwartung 2013

Überdurchschnittlich positiv wird darüber hinaus das Tarifsystem, mit den neuen zielgruppenspezifischen Angeboten des 60plus-Abos und der GoCard, sowie der Vertrieb, mit dem in der jüngsten Vergangenheit intensiv ausgebauten privaten Vorverkaufsstellen-Netz, sowie der Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen von den Kunden bewertet. Ebenso positiv bewerten die Kunden die konsequente Investition der Stadtwerke in Busse mit der neuesten Umwelttechnologie.

Der größte Handlungsbedarf wird nach dem Kundenbarometer vor allem in den Bereichen Pünktlichkeit und bei den Informationen im Störfall gesehen. Fortschritte sind hierbei nur im engen Zusammenwirken zwischen Verkehrsunternehmen und städtischer Verkehrsplanung und -steuerung zu erzielen. Bei der Aufbereitung von aktuellen Infomaterial über Verkehrsstörungen (Staus, Linienumleitungen, Sperrungen usw.) wird von den Stadtwerken und übrigen Verkehrsunternehmen in neue Technik (Hard- und Software) zu investieren sein: Modernisierung der Bordrechner, Umstellung des analogen Betriebsfunks auf Digitalfunk mit größeren Bandbreiten.

Mit dem Instrument des ÖPNV-Kundenbarometers gelingt es Handlungsfelder festzustellen, mit denen die Kundenzufriedenheit weiter erhöht werden kann. Um gezielte Hinweise auf Verbesserungspotenzial zu erhalten, wurde 2011 ein ergänzender Qualitäts-Check durchgeführt und dabei die vom Kunden subjektiv

erhaltene und erwartete Qualität konkretisiert. Ziel mehrerer Kunden-Workshops war, eine kundenorientierte Beschreibung der relevanten Leistungsmerkmale zu erhalten. Auf dieser Grundlage wurde ein Fragebogen gestaltet, der an 1.500 repräsentativ ausgewählte Personen in Münster versandt wurde.

Die Abbildung 10 stellt, nach Wichtigkeit sortiert, die vom Kunden erwartete bzw. die subjektiv erhaltene Qualität für die einzelnen Merkmale des Stadtbussystems in Münster dar. Ein Wert von 5,0 steht dabei stets für die maximal mögliche Qualität. Mit Ausnahme der Pünktlichkeit liegt die erhaltene und die vom Kunden erwartete Qualität für die klassischen Parameter des Bedienungsangebotes wie Taktfolge, Erschließung (Nähe zur Haltestelle, Erreichbarkeit Altstadt) und Betriebszeiten sowie Schnelligkeit der Beförderung recht nah zusammen. Für diese Merkmale ist eine maximale Abweichung von 0,6 Stufen festzustellen. Zudem werden alle Parameter des Bedienungsangebotes überdurchschnittlich wichtig von den Kunden bewertet.

Die geringste Lücke ist bezüglich der Nähe zur nächsten Haltestelle bzw. der Erschließungsqualität festzustellen. Der aktuell gebotene Standard eines 300 m Erschließungsradius im Stadtbussystem Münster ist die erwartete Qualität, die auch so wahrgenommen wird. Im Zielkonflikt des geringen Haltestellenabstandes zum Anspruch einer schnelleren Verbindung sprechen sich 55 % der Kunden für kurze Fußwege zur Haltestelle und nur 39 % für die schnellere Verbindung aus.

Eine große Lücke zwischen erhaltener und erwarteter Qualität besteht bei dem am höchsten gewichteten Parameter „Pünktlichkeit“. Die Kunden erwarten eine maximale Verspätung von 2 bis 3 Minuten und nehmen im Mittel Verspätungen von bis zu 5 Minuten wahr. Neben der Pünktlichkeit weist vor allem die Information bei Störungen und Verspätungen die größte Lücke zwischen erhaltener und erwarteter Qualität auf. Erwartet wird eine regelmäßige und schnelle Information. Wahrgenommen wird, dass die gewünschte Störungs-Information allenfalls in Ausnahmen geliefert wird.

Neben der Klimatisierung der Busse, die teilweise als der Jahreszeit unangepasst empfunden wird, ist die Orientierung am Hauptbahnhof ein weiteres Merkmal mit einer großen Lücke zwischen erhaltener und erwarteter Qualität. Zur besseren Orientierung erwartet der Kunde eine zentrale, dynamische Leitbeschilderung zu den Bussteigen.

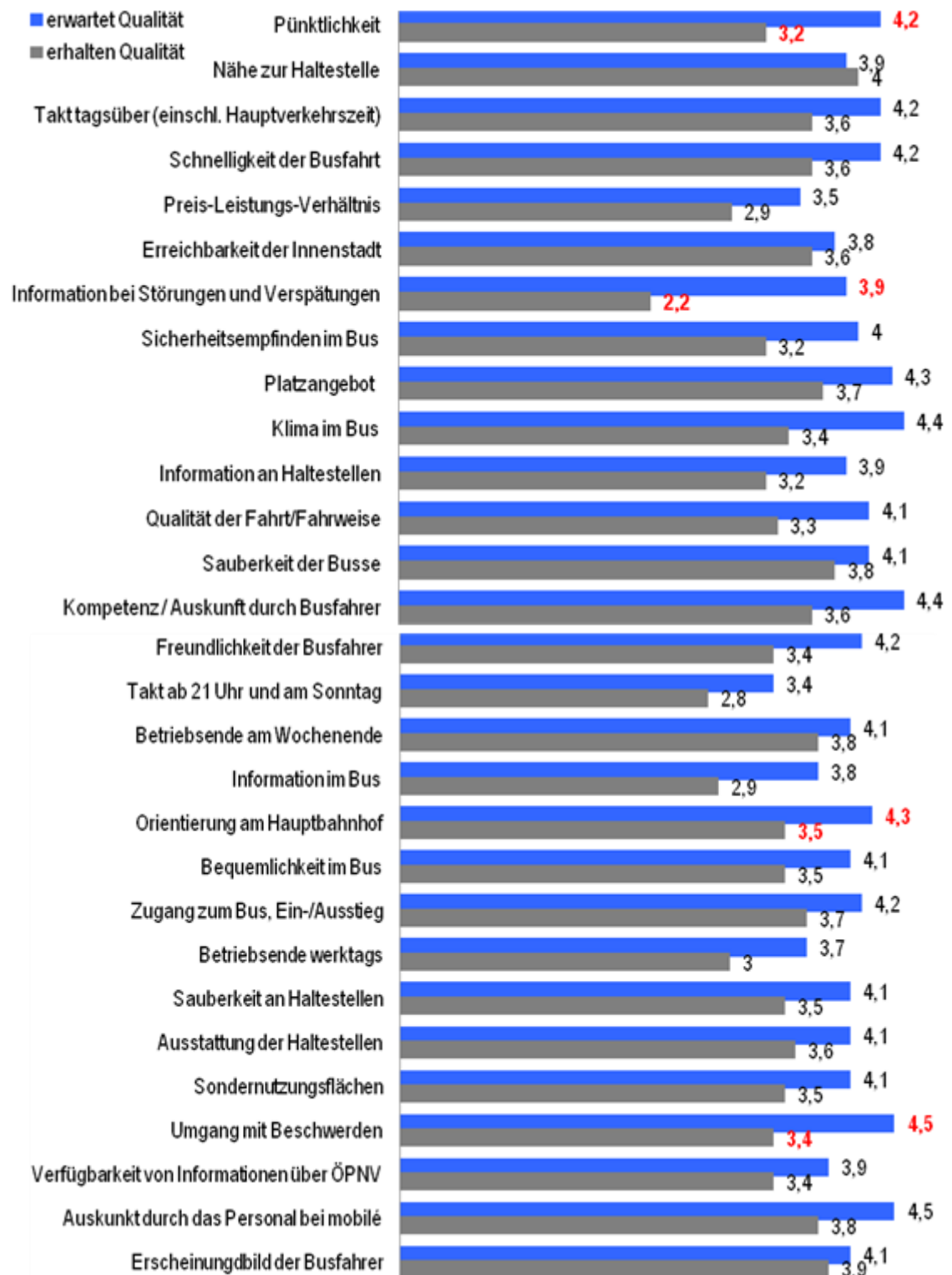


Abbildung 10 Ergebnisse des Qualitäts-Check

Das ÖPNV Kundenbarometer und der darauf aufbauende Qualitäts-Check liefern auch in Hinblick auf die Nahverkehrsplanung wichtige Hinweise zur Optimierung des Stadtbussystems. Die klassischen Merkmale des Bedienungsangebotes wie Erschließung, Taktfolge, Linienführung und Betriebszeiten haben eine hohe Bedeutung und werden von den Kunden überdurchschnittlich gut bewertet. Umso wichtiger ist es daher, diese Parameter im Sinne des Kunden weiterzuentwickeln und zu optimieren. Die schon im Kundenbarometer aufgezeigten Defizite, insbesondere bei der Pünktlichkeit und bei den Informationen bei Störungen sowie Verspätungen, konnte durch den Qualitäts-Check bestätigt und handlungsorientiert konkretisiert werden. Dies sind die kurz- bis mittelfristigen Handlungsbedarfe für Verbesserungen des ÖPNV-Systems.

6 Analyse Stadtbusverkehr

6.1 Angebot

Das Bedienungsangebot im Stadtbusverkehr ist im Sinne der Kundenorientierung in den vergangenen Jahren ausgeweitet und transparenter gestaltet worden. Grundlage dafür war der beschlossene 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster.

Mit der Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2006 kommen im Stadtbussystem zwei zeitlich differenzierte Netze zum Einsatz. Das Tagesnetz wird werktags von ca. 5:30 Uhr bis gegen 21:00 Uhr und am Wochenende von ca. 8:00 bis 21:00 Uhr betrieben. 18 Stadtbuslinien stellen in dieser Zeit die Bedienung sicher. Werktags wird auf den Stadtbuslinien ein 20-minütiger Grundtakt mit Verstärkerfahrten zur Hauptverkehrszeit geboten. Am Wochenende verkehren, mit Ausnahme der Linie 17 (werktags Anbindung der Gewerbegebiete Zentrum Nord und Krögerweg) und der Linien 12 und 13 (Taktverdichter auf der Domachse), alle Linien wie werktags. Am Samstag starten die Linien mit einem 30'-Takt. Ab ca. 10:00 Uhr wird bis gegen 21:00 Uhr der durchgängige 20'-Takt geboten. Angepasst an die deutlich geringere Fahrgastnachfrage werden die Linien sonn- und feiertags vormittags im 60'-Takt und ab ca. 12:00 Uhr im 30'-Takt betrieben (vgl. Tabelle 2).

Die 18 Stadtbuslinien im Tagesverkehr werden mit Ausnahme der Linien 12 und 13, die als Radiallinien am Hauptbahnhof starten und enden, als Durchmesserlinien über den Hauptbahnhof und den Altstadtbereich hinaus geführt. Dadurch können den Fahrgästen deutlich mehr direkte und umsteigefreie Verbindungen geboten werden als bei einem radialen Liniennetz.

Mit Ausnahme der Außenstadtteile Sprakel und Gelmer (20'-/40'-Takt) und dem Stadtteil Sudmühle/Mariendorf (60'-Takt) werden alle Außenstadtteile im Tagesverkehr von mindestens einer Stadtbuslinie im 20'-Takt bedient. Durch fahrplantechnische Überlagerung von zwei Stadtbuslinien im 20'-Takt wird an den Haltestellen auf den ÖPNV-Hauptachsen ein durchgängiger 10'-Takt bis in das Zentrum bzw. zum Hauptbahnhof geboten. Ab dem Hauptbahnhof überlagern sich weitere Linien, so dass aus und in Richtung Altstadt über Klemensstraße und Domplatz bzw. Prinzipalmarkt bis zum Coesfelder Kreuz ein angenäherter 5'-Takt geboten wird.

3. NVP Stadt Münster

Stadtbuslinien im Tagesverkehr		Taktfolgen			Betriebszeiten					
		werktags	samstags	sonntags	Werktags		samstags		sonntags	
1	Amelsbüren - Hilstrup - Hauptbahnhof -	20	30/20	60/30	5:30	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00
	Altstadt (Bült) - Prinzipalmarkt - Roxel									
2	Handorf-Lauheide - Hauptbahnhof -	20 (60)	30/20	60/30	5:30	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00
	Domplatz - Clemenshospital									
3/4	Horsmarer Landweg - Hauptbahnhof -	20	30/20	60/30	5:30	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00
	Schmeddingstraße									
5	Hilstrup Bahnhof - Berg Fidel - Hauptbahnhof -	20	30/20	60/30	5:30	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00
	Altstadt (Bült) - Gremmendorf - Nienberge									
6	Hilstrup Bahnhof - Gremmendorf - Hauptbahnhof -	20	30/20	60/30	5:30	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00
	Altstadt (Bült) - Kinderhaus Brüningheide									
7	Kriegerweg - Hauptbahnhof -	20 (20/40)	30/20	60/30	5:30	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00
	Altstadt (Bült) - Gelmer/Sudmühle									
8	Wolbeck - Gremmendorf - Hauptbahnhof	20/60	30/20	60/30	5:30	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00
	Altstadt (Bült) - Coerde/Kinderhaus									
9	Hilstrup Franz-Marc-Weg - Hauptbahnhof -	20	30/20	60/30	5:30	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00
	Altstadt (Bült) - Coerde Speicherstadt									
10	Handorf-Lauheide - Hauptbahnhof -	20 (60)	30/20	60/30	5:30	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00
	Domplatz - Aaseestadt - Mecklenbeck/Roxel									
11	Gievenbeck - Picasso-Museum -	20	30/20	30	5:30	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00
	Hauptbahnhof - Mondstraße - Tannenhof									
12	Gievenbeck - Picasso-Museum - Hauptbahnhof	20	-	-	5:30	21:00	-	-	-	-
13	Austermannstraße - Picasso-Museum - Hauptbahnhof	20	-	-	5:30	21:00	-	-	-	-
14	St. Mauritz, Maikottenweg - Hauptbahnhof -	20	30/20	60/30	5:30	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00
	Prinzipalmarkt - Zoo									
15	Albachten - Hauptbahnhof -	20	30/20	60/30	5:30	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00
	Altstadt (Bült) - Kinderhaus Brüningheide									
16	Mecklenbeck - Hauptbahnhof -	20 (20/40)	30/20	60/30	5:30	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00
	Altstadt (Bült) - Kinderhaus Schulzentrum/Sprakel									
17	Gewerbegebiet Höltenweg - Hauptbahnhof -	20	-	-	5:30	21:00	-	-	-	-
	Altstadt (Bült) - Zentrum Nord - Kinderhaus									
22	Everswinkel/Freckenhorst - Wolbeck - Hauptbahnhof	20	30/20	60	5:30	21:00	9:00	21:00	9:00*	23:00*
	Domplatz - Gievenbeck									

Tabelle 2 Stadtbuslinien im Tagesverkehr (Fahrplan 2013)

Mit Ausnahme der vor allem im Innenstadtbereich verkehrenden Linien 3 und 4 sowie der Linie 14, wird der überwiegende Teil der Stadtbuslinien aus dem Außenbereich direkt über die Hauptachsen des ÖPNV, wie z.B. den Albersloher Weg oder die Hammer Straße, Richtung Hauptbahnhof bzw. Zentrum geführt. Die Haltestelle Hauptbahnhof ist dabei der zentrale Bus-Bus- aber auch Bus-Schiene-Verknüpfungspunkt. Da grundsätzlich alle Stadtbus- und Regionalbuslinien über den Hauptbahnhof geführt werden, besteht am Hauptbahnhof für die

Fahrgäste ein übergreifender Anschluss zwischen Stadt-, Regional- und Fernverkehr.

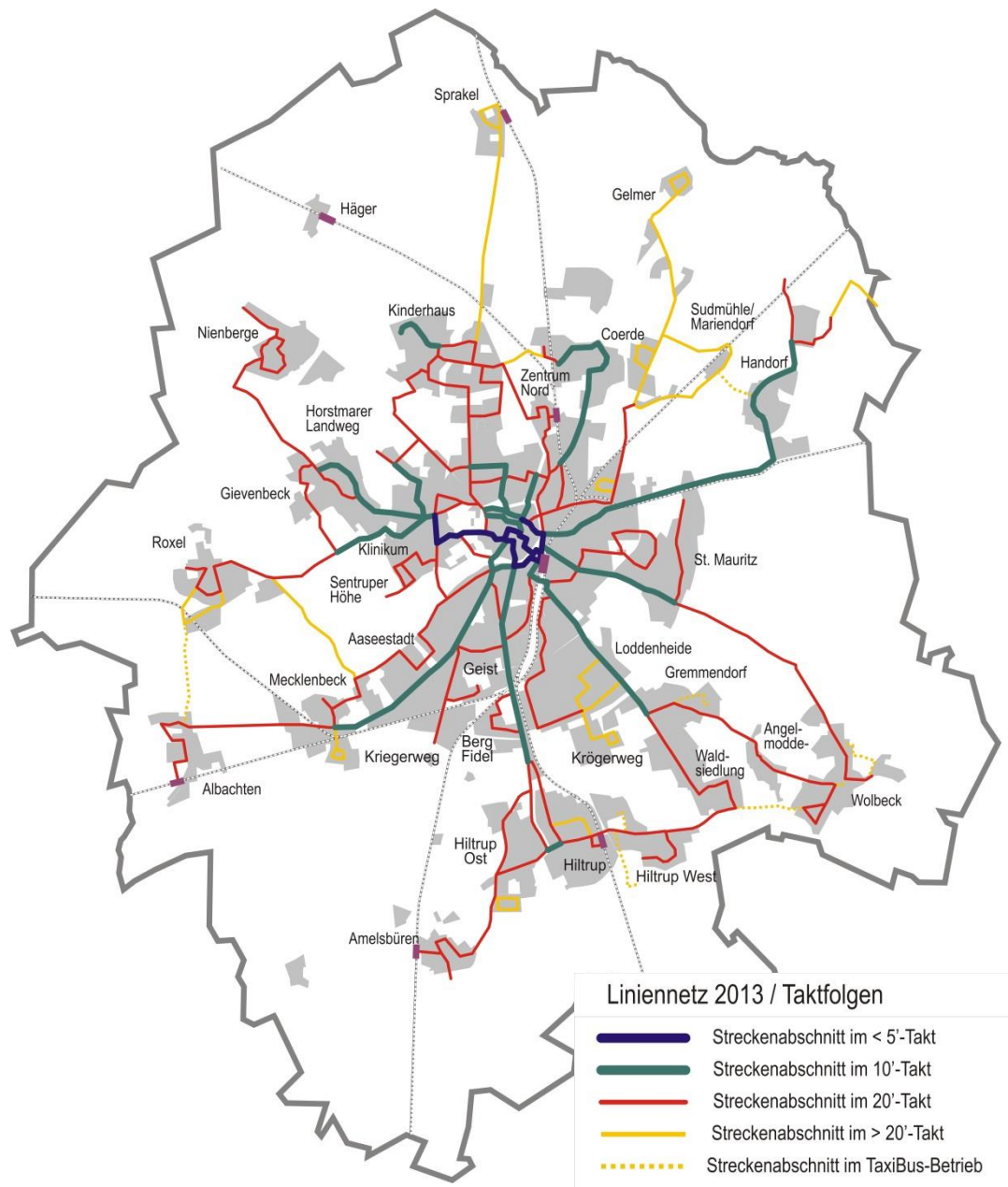


Abbildung 11 Linienetz und Taktfolgen 2013

Das Stadtbussystem erschließt im Tagesverkehr mit seiner Linienführung und Haltestellenfolge (vgl. Tabelle 3) die Außenstadtteile und den Kernstadtbereich nahezu flächendeckend mit einem 300 m Einzugsradius zur nächstgelegenen Haltestelle. Aufgrund dieser dichten Haltestellenfolge wird den Kunden ein vergleichsweise kurzer Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle geboten. Ein Quali-

tätsmerkmal, das vor dem Hintergrund des demografischen Wandels zunehmend an Bedeutung gewinnt.

Vorwiegend in den Außenbereichen und im Tangentialverkehr zwischen einzelnen Stadtteilen wird das Bedienungsangebot der Stadtbuslinien im Tagesverkehr durch den Einsatz von Taxibuslinien (vgl. Tabelle 3) ergänzt. Aktuell werden im Tagesnetz neun bedarfsgesteuerte Taxibuslinien betrieben. Wie die Stadtbuslinien verkehren die Taxibuslinien nach einem festen Fahrplan und mit festen Haltestellen. Die einzelnen Fahrten werden allerdings nur bei Bedarf, nach vorheriger telefonischer Anmeldung oder nach Anmeldung beim Fahrpersonal, durchgeführt. Mit Ausnahme der T7 und der T8 werden alle Taxibuslinien im 60'-Takt betrieben. Dabei wird in der Regel der Anschluss zu einer Stadtbuslinie geboten.

Taxibuslinien im Tagesverkehr		Taktfolgen			Betriebszeiten					
		werktags	samstags	sonntags	Werktags		samstags		sonntags	
T 1	Alexianer Krankenhaus - Hansa-BusinessPark - Amelsbüren mit Anschluss auf die Linie 1	60	60	60	8:00	24:00	8:00	24:00	8:00	24:00
T 5	Hiltrup, Glasuritstraße - Friedhof Hohe Ward mit Anschluss auf die Linien 5 und 9	60	60	60	10:00	16:00	10:00	16:00	10:00	16:00
T 6	Ringstraße - Lärchenweg mit Anschluss auf die Linie 9	60	60	60	7:00	21:00	9:00	21:00	14:00	19:00
T 7	Mariendorf/Sudmühl - Handorf	30	30	30	9:00	16:00	9:00	13:00	14:00	17:00
T 8	Gremmendorf Ehrenmal - Zeisigweg mit Anschluss auf die Linie 8	20	30/20	60/30	6:00	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00
T 9	Wolbeck - Hiltrup, Herz-Jesu-Krankenhaus mit Anschluss auf die Linie 9	60	60	60	6:00	21:00	9:00	18:00	13:00	18:00
T 10	Roxel - Mecklenbecker Straße mit Anschluss auf die Linie 10 (N83)	30	30/20/30	60/30	20:00	1:00	0:00	24:00	0:00	24:00
T 15	Haus Ruhr - Albachten mit Anschluss auf die Linie 15	60	60	60	6:00	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00
T 20	Albachten - Roxel	60	60	60	8:00	21:00	8:00	21:00	8:00	21:00

Tabelle 3 Taxibuslinien im Tagesverkehr (Fahrplan 2013)

Mit dem Beschluss zum 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster und der Umsetzung mit dem Fahrplanwechsel 2006 kommt ein erweitertes Nachtbusnetz auch im Abendverkehr zum Einsatz. Die Betriebszeiten des Nachtbusverkehrs sind werktags von 21:00 bis 2:00 Uhr sowie am Wochenende und vor Feiertagen von 21:00 Uhr durchgängig bis in den Frühverkehr. Das Netz wird mit sechs Nachtbuslinien und sieben ergänzenden Taxibuslinien betrieben. Im Abendverkehr von ca. 21:00 Uhr bis 0:00 Uhr werden die Nachtbuslinien und die ergänzenden Taxibuslinien im 30'-Takt gefahren. Im Nachtverkehr ab 0:00 Uhr wird ein 70'-Takt geboten.

Zentrales Qualitätsmerkmal des Nachtbusystems ist der Rundumanschluss am Hauptbahnhof. Im Abendverkehr besteht für die Fahrgäste zur Minute 05 und 35 ein zeitlich optimierter Umstieg zwischen allen Linien und in alle Richtungen. Zudem wurde die Zeitlage des Rundumanschlusses am Hauptbahnhof auch für die Zugangs- und -abfahrten im Nah- und Fernverkehr optimiert. Im Nachtbusverkehr ab 0:00 Uhr wird der Rundumanschluss aufgrund des 70'-Taktes, immer um 10 Minuten versetzt, um 0:05, 1:15 Uhr an Werktagen und zusätzlich um 2:25, 3:35, 4:45 und 5:55 Uhr am Wochenende geboten (vgl. Tabelle 4). Der Rundumanschluss wird durch eine Anschlussgarantie ergänzt. Diese Garantie gilt für alle Rundumanschlüsse im Abend- und Nachtverkehr sowie im Frühverkehr am Wochenende. Im Falle eines verpassten Rundumanschlusses der Nachtbusse wird den betroffenen Fahrgästen auf Kosten der Stadtwerke ein Taxi bereitgestellt.

Nachtbuslinien im Abend- und Nachtverkehr		Taktfolgen			Betriebszeiten					
		werktags	samstags	sonntags	Werktags		samstags		sonntags	
N80	Hauptbahnhof - Gievenbeck - Roxel	30/70	30/70	30/70	21:00	02:00	21:00	8:00	21:00	8:00
N81	Amelsbüren - Hiltrup - Hauptbahnhof - Kinderhaus	30/70	30/70	30/70	21:00	02:00	21:00	8:00	21:00	8:00
N82	Wolbeck - Angermünde - Gremmendorf - Hauptbahnhof - Coerde - Gelmer	30/70	30/70	30/70	21:00	02:00	21:00	8:00	21:00	8:00
N83	Mecklenbeck - Aaseestadt - Hauptbahnhof - Handorf	30/70	30/70	30/70	21:00	02:00	21:00	8:00	21:00	8:00
N84	Albachten - Mecklenbeck - Hauptbahnhof - Tannenhof	30/70	30/70	30/70	21:00	02:00	21:00	8:00	21:00	8:00
N85	Hiltrup Ost - Berg Fidel - Hauptbahnhof - Gievenbeck - Nienberge	30/70	30/70	30/70	21:00	02:00	21:00	8:00	21:00	8:00
T80	Zoo - Sentruper Höhe - Jungeblodplatz mit Anschluss auf die N80	30/70	30/70	30/70	21:00	02:00	21:00	8:00	21:00	8:00
T81	Kinderhaus - Sprakel mit Anschluss auf die N81	30/70	30/70	30/70	21:00	02:00	21:00	8:00	21:00	8:00
T82	Coerde - Speicherstadt - Kinderhaus mit Anschluss auf die N82	30/70	30/70	30/70	21:00	02:00	21:00	8:00	21:00	8:00
T83	Schiffahrter Damm - Hacklenburg mit Anschluss auf die N83	30/70	30/70	30/70	21:00	02:00	21:00	8:00	21:00	8:00
T84	Liborstraße - Maikottenweg mit Anschluss auf die N84	30/70	30/70	30/70	21:00	02:00	21:00	8:00	21:00	8:00
T87	Kleimanbrücke - Sudmühle - Gelmer mit Anschluss auf die N82	30/70	30/70	30/70	21:00	02:00	21:00	8:00	21:00	8:00
T89	Waldsiedlung - Hiltrup mit Anschluss auf die N82	30/70	30/70	30/70	21:00	02:00	21:00	8:00	21:00	8:00

Tabelle 4 Nachtbuslinien im Abend- und Nachtverkehr (Fahrplan 2013)

Im Abend- und Nachtbusverkehr ist zudem ein Ausstieg zwischen den Haltestellen "Halt auf Zuruf" möglich. Darüber hinaus kann der Fahrgast über das Fahr-

personal im Anschlussverkehr ein Taxi zur Ausstiegshaltestelle bestellen. Als besonders sicherheitsrelevantes Verkehrsangebot im Stadtbussystem Münster hat sich seit 1996 das Frauen-Nacht-Taxi etabliert. Dieses Angebot richtet sich an weibliche Fahrgäste über 14 Jahren. Um einen sicheren Weg von der Haltestelle bis zur Haustür zu garantieren, kann im Anschlussverkehr ab 20:00 Uhr, von Oktober bis März ab 18:00 Uhr, auf allen Stadtbuslinien über das Fahrpersonal ein Taxi zur Ausstiegshaltestelle bestellt werden. Die Bereitstellungsgebühr ("Grundgebühr") wird von den Stadtwerken übernommen. Der Fahrgast muss lediglich die Fahrtkosten bis zur Haustür tragen.

Die Umsetzung der Maßnahmen des 2. Nahverkehrsplanes erfolgte mit den Fahrplanwechseln 2006, 2007 und 2008. Als umfassendste Bausteine wurden dabei

- die Verlängerung der Regionalbuslinie R22/R32 als Stadtbuslinie 22 bis Gievenbeck in Kooperation der Stadtwerke mit der RVM,
- das Vorziehen des Nachtbusnetzes im 30'-Takt ab 21 Uhr inkl. des durchgehenden Betriebes in den Wochenendnächten und
- die Direktanbindung Hiltrups an die Altstadt und die Universität über die Linie 1 in Kooperation der Stadtwerke mit WestfalenBus umgesetzt.

6.2 Nachfrage

Grundlage der Analyse der Fahrgastnachfrage im Stadtbusverkehr sind die Ergebnisse der Fahrgasterhebung 2011 sowie die differenzierte Auswertung der Verkaufsstatistik 2012.

Im Jahresgang ist festzustellen, dass in den Wintermonaten von Oktober bis März ca. 25 % mehr Fahrgäste die Stadtbuslinien nutzen als in den Sommermonaten von April bis September. Diese Schwankung ist vor allem der witterungsbedingten Nutzung des Fahrrads in den Sommermonaten und des Stadtbusverkehrs in den Wintermonaten geschuldet. Seit 2009 werden daher die aufkommensstärksten Stadtbuslinien in der morgendlichen Hauptverkehrszeit von Oktober bis März auf einen 10'-Takt verdichtet. Zusätzlich kommen Verstärkerfahrten zum Einsatz.

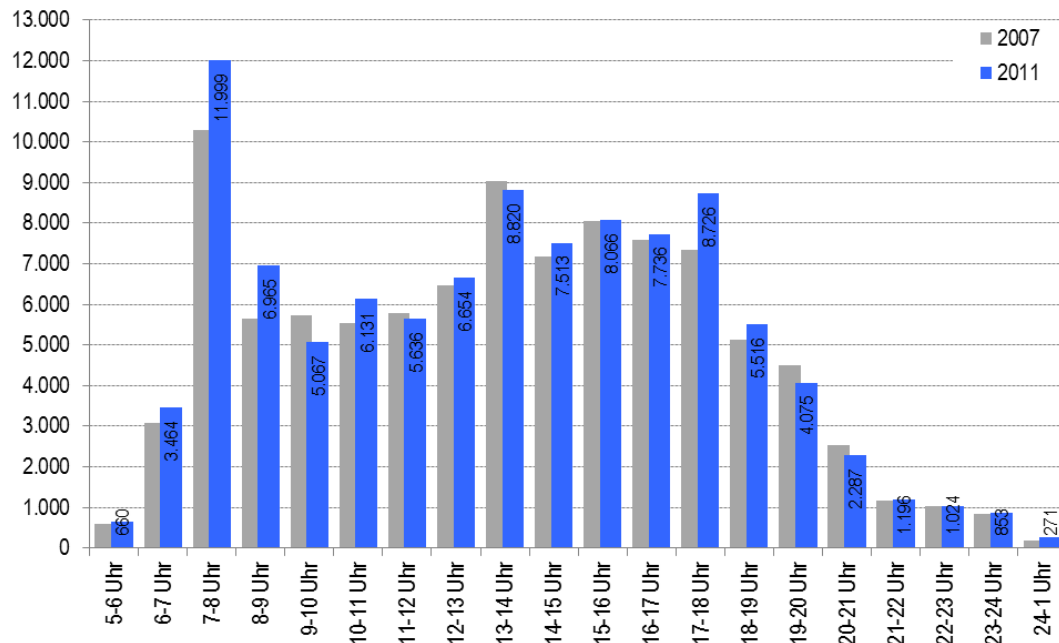


Abbildung 12 Tagesganglinien der Fahrgastnachfrage 2007 und 2011

Die Notwendigkeit dieser Angebotsaufstockung am Morgen verdeutlicht die Tagesganglinie des Fahrgastaufkommens 2011 (Abbildung 12). Die mit Abstand höchste Nachfrage ist in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zwischen 7:00 und 8:00 Uhr festzustellen, bedingt durch die Überlagerung des Berufs- und Ausbildungsverkehrs sind in dieser Zeit ca. 12.000 Fahrgäste unterwegs. Das entspricht ca. 12 % des Gesamtaufkommens an einem Werktag. Gegenüber 2007 ist das nochmals eine Zunahme um ca. 15 %. Eine Stunde später halbiert sich das Fahrgastaufkommen. Allerdings hat auch zwischen 8:00 und 9:00 Uhr das Fahrgastaufkommen im Vergleich zu 2007 deutlich zugenommen. Nachmittags gibt es keine ausgeprägte Verkehrsspitze. Die stündliche Fahrgastnachfrage schwankt zwischen 7.500 und 9.000 Fahrgästen. Für 2011 ist ebenfalls eine Zunahme in der Zeit von 17:00 bis 18:00 Uhr festzustellen.

Mit ca. 9.000 Fahrgästen pro Werktag sind die Stadtbuslinien 1, 5, 6 und 15 die nachfragestärksten Linien im Stadtbussystem. Diese Linien erschließen die einwohnerstarken Stadtteile Kinderhaus und Hiltrup bzw. die aufkommensstarken Korridore Albersloher Weg und Weseler Straße. Mit ca. 2.600 bis 4.300 Fahrgästen ist ein deutlich geringeres Aufkommen auf den überwiegend im erweiterten Innenstadtbereich geführten Linien 2, 3, 4, 13 und 14 festzustellen. Dies gilt auch für die Linie 17, die die Gewerbegebiete Zentrum Nord und Krögerweg erschließt, sowie für die Linie 7, die auf ihrem nördlichen Linienast die einwohner-

schwachen Stadtteile Gelmer, Mariendorf und Sudmühle an das Stadtbussystem anbindet (Abbildung 13).

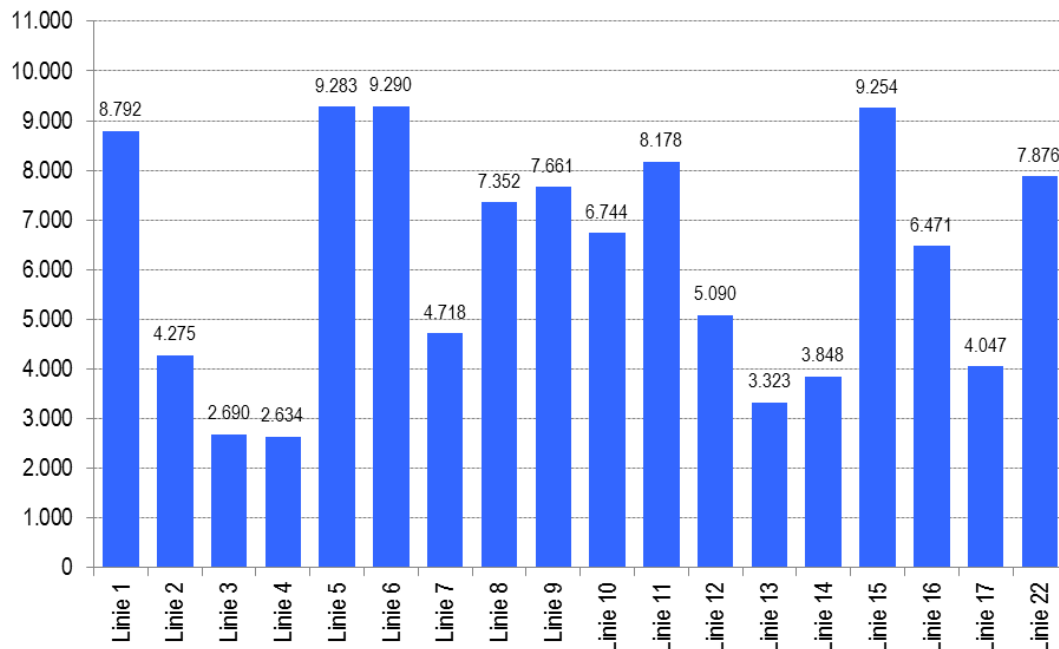


Abbildung 13 Fahrgäste/Stadtbuslinie 2011

Mit ca. 35.000 Ein- und Aussteigern pro Werktag ist der Hauptbahnhof die mit Abstand am stärksten frequentierte Haltestelle im Stadtbussystem. Besondere Bedeutung hat der Hauptbahnhof natürlich für die Umsteiger innerhalb des Stadtbussystems. Darüber hinaus sind die Übersteiger vom Regionalbus- und dem Schienennah- und -fernverkehr ebenfalls von Bedeutung. Mehr als die Hälfte der ca. 16.000 Umsteiger im Stadtbusverkehr und ca. 90 % der Übersteiger nutzen hierfür die Haltestelle Hauptbahnhof.

Die Haltestellen im Altstadtbereich werden von ca. 15.000 Fahrgästen pro Werktag genutzt. Damit sind der Hauptbahnhof und die Altstadt Haltestellen für ca. 30 % der Fahrgäste im Stadtbusverkehr Start- bzw. Endpunkt. An den Haltestellen Eisenbahnstraße und Coesfelder Kreuz steigen täglich 4.500 bis 5.000 Fahrgäste ein- bzw. aus oder in andere Linien um.

Annähernd die Hälfte der Fahrgäste im Stadtbusverkehr hat den Fahrtzweck Beruf und Ausbildung. Dabei ist der Anteil des Berufsverkehrs in den vergangenen 10 Jahren von 26 % auf 28 % angestiegen. Die Konzentration der Fahrten dieser Fahrtzwecke auf ein stündliches Zeitintervall in der Frühspitze von 7:00 bis 8:00 Uhr, mit der erforderlichen Taktverdichtung im Fahrtenangebot, verdeutlicht die Tagesganglinie des Fahrgastaufkommens. Eine Zunahme um 2 % ist auch für

Freizeitverkehre festzustellen. Dabei verteilt sich der Freizeitverkehr homogen über die Nachmittagsstunden bis gegen 21:00 Uhr.

Einschließlich des goCardAbo für Schüler, den Semestertickets sowie den Schwerbehindertenausweisen liegt der Anteil der Abos bzw. Zeitfahrkarten bei mittlerweile 85 % (vgl. Abbildung 14). Gegenüber 2010 ist das nochmals eine Zunahme um 8 %. Besonders große Steigerungen gab es in den Bereichen go-Card, SchülerAbo, FirmenAbo sowie dem 60plusAbo. Damit zeigt sich die Abo-Offensive der vergangenen Jahre, u.a. mit der Einführung des Schnupperabos und der zielgruppenspezifischen Angebote (60plusAbo/goCard) erfolgreich. Im Vergleich dazu konnte die Anzahl der Barzahler deutlich reduziert werden. Während 2010 noch ca. 2,3 Millionen Verkaufsvorgänge registriert wurden, waren es 2012 nur noch ca. 1,5 Millionen Vorgänge.

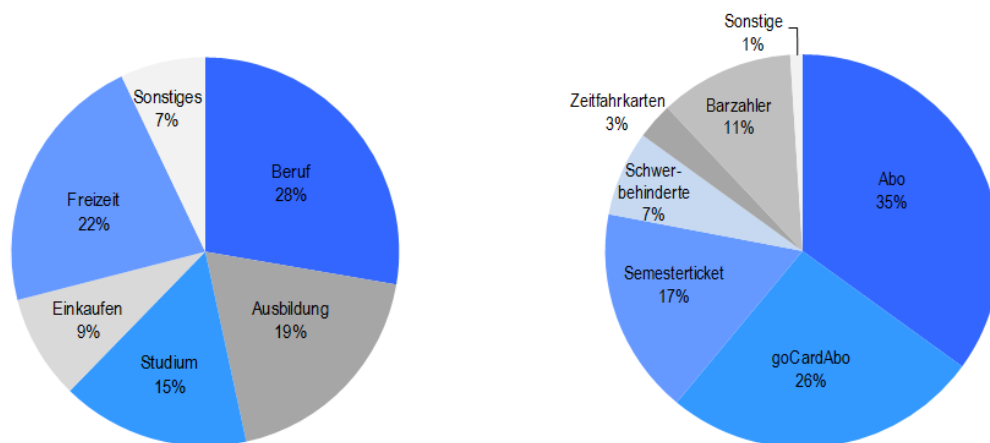


Abbildung 14 Fahrzwecke und Fahrscheine

6.3 Auslastung und Potenziale

Eine vergleichende Bewertung von Angebot und Fahrgastnachfrage der einzelnen Linien und Korridorabschnitte im Tagesnetz zeigt die Abbildung 15. Systembedingt weisen die Linienabschnitte in den Außenstadtteilen zu Beginn bzw. zum Ende eines Linienweges nur eine geringe Auslastung auf. Das gilt auch für Tangentialverbindungen, die im Sinne der Daseinsvorsorge wichtige Beziehungen 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 zeigen die einzelnen Korridore im direkten Vergleich erhebliche Unterschiede in ihrer Auslastung. 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 zielführend. Hier sind dann insbesondere die funktionalen Belange der Verbindung sowie erforderliche Verknüpfungen zu bewerten und abzuwägen.

- **Korridor Warendorfer Straße - Handorf (10'-Takt):**
Im direkten Vergleich mit anderen, im 10'-Takt bedienten Achsen, 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 eine gemessen am Leistungsangebot zu 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, weiter 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 und somit über eine schnelle Anbindung an den Hauptbahnhof.
- **Korridor Schiffahrter Damm - Gelmer (20'-/40'-Takt):**
Vergleichbar mit dem Linienabschnitt 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 aufgrund der korridorverbindenden Linienführung besser geeignet, die heute hoch belasteten Umstiegshaltestellen Hauptbahnhof, Altstadt/Bült und Ludgeriplatz zu entlasten. Zudem können im östlichen Innenstadtring (z.B. St. Franziskus-Hospital) zusätzliche Fahrgastpotenziale erschlossen werden.

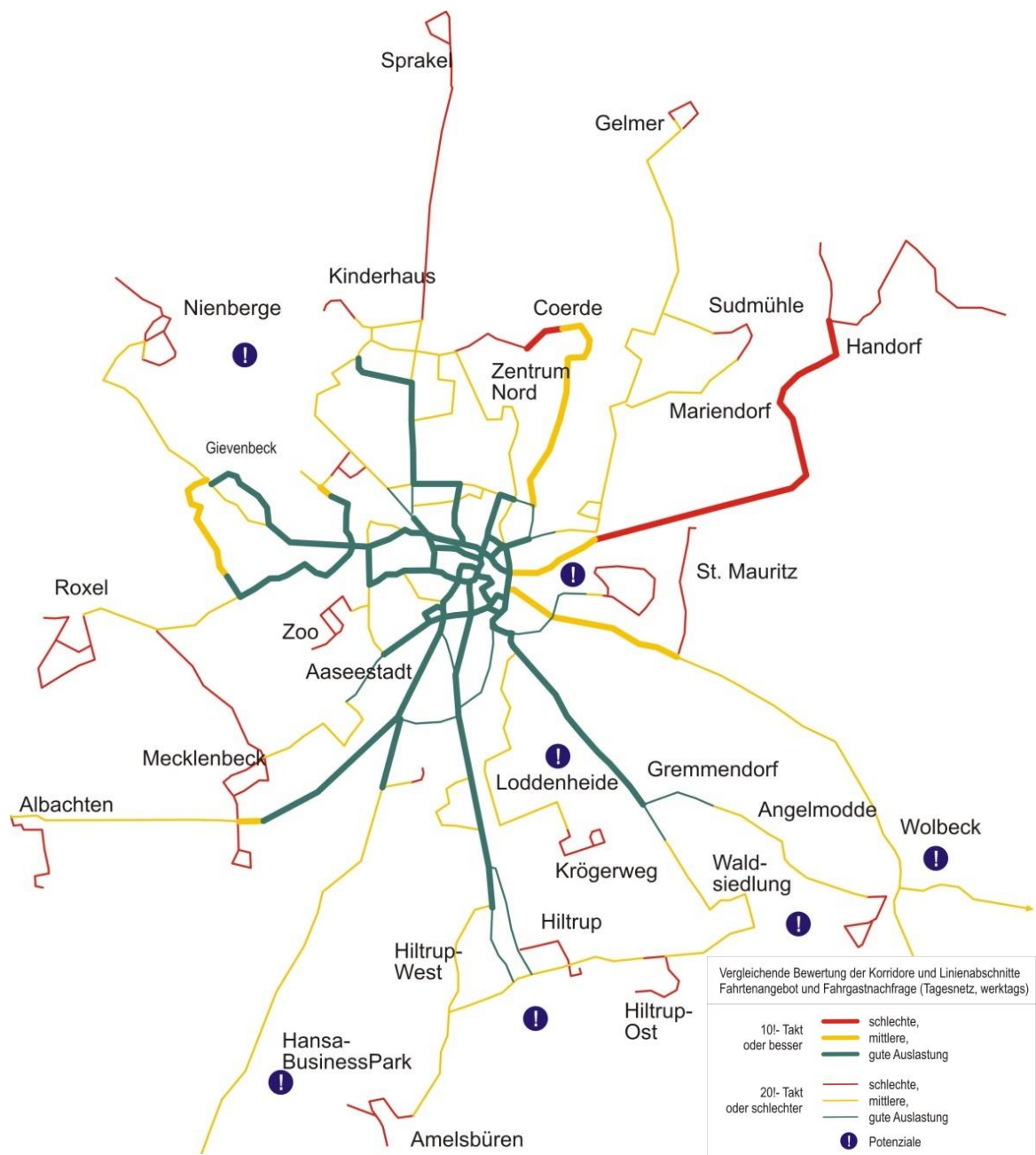


Abbildung 15 Vergleichende Bewertung der Korridore und Linienabschnitte

- Südlicher Innenstadtbereich (Friedrich-Ebert-Straße)**
 Im Vergleich zu anderen im 20'-Takt bedienten Abschnitten weist der städtebaulich verdichtete 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. Angesichts dieser starken Nachfrage erweist sich diese Achse im ÖPNV als unterversorgt.

7 Analyse des regionalen ÖPNV

7.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Zuständig für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs im Münsterland ist seit der Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) zum 01.08.2008 der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Diesen neuen gemeinsamen Zweckverband haben die westfälischen Zweckverbände Nahverkehrsbund Paderborn/Höxter (NPH), VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe (VVOWL), Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS), Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe (ZRL) und Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM), die bis zum 31.12.2007 Aufgabenträger für den SPNV waren, zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung in der Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gegründet.



Abbildung Regionale Mitgliedsverbände im NWL

Die Stadt Münster liegt als zentraler Knotenpunkt eingebunden in das Schienennetz des Münsterlandes und wird von acht radial zulaufenden Schienenstrecken der Deutschen Bahn AG im Personennahverkehr durch insgesamt 12 RE/RB Verbindungen bedient, davon 4 mit überlagertem Personenfernverkehr (2 ICE und 5 IC/EC Verbindungen). Eine neunte Schienenstrecke wird von der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) derzeit nur im Güterverkehr betrieben. Eine Reaktivierung dieser Strecke zwischen Münster und Sendenhorst (-Neubeckum) ist

erklärtes verkehrspolitischen Ziel der Stadt Münster, des Kreises Warendorf und des Zweckverbandes SPNV Münsterland.

Mit Ausnahme der Strecken nach Essen (2 Fahrten/Stunde und Richtung), Rheine und Hamm (im Wechsel 3 und 4 Fahrten/Stunde/Richtung) werden alle Strecken im 60'-Takt plus Verstärker in der Hauptverkehrszeit betrieben.

Neben dem Hauptbahnhof Münster mit ca. 52.500 Ein-/Aussteigern am Tag als zentraler Knoten- und Verknüpfungsbahnhof zwischen dem Schienenpersonen-nah- und Fernverkehr des Münsterlandes werden im Stadtgebiet von Münster derzeit noch sechs weitere innerstädtische Bahnhöfe und Haltepunkte (Albachten, Amelsbüren, Häger, Hiltrup, Sprakel und Zentrum Nord) bedient. Zeitnah ist der Neubau der Haltepunkte Roxel (in 2014) und Mecklenbeck (in 2018) vorgesehen.

Mit drei Fahrten (30'-Takt Regionalbahn (RB) zzgl. 60'-Takt Regionalexpress (RE)) pro Stunde und einer Fahrzeit von 4 bis 5 Minuten bis zum Hauptbahnhof hat der SPNV für den Stadtteil Hiltrup auch im innerstädtischen Binnenverkehr eine große Bedeutung. 5 Fahrten/Stunde werden auf der Relation Münster Hauptbahnhof – Münster Zentrum Nord (Fahrtdauer 3 bis 5 Minuten) angeboten. Mit Ausnahme einzelner Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit werden die Schienenhaltepunkte Albachten (bis 23:00 Uhr) und Sprakel (bis 24:00 Uhr) im 30'-Takt, sowie Amelsbüren (bis 24:00 Uhr) und Häger (bis 22:00 Uhr) im Stundentakt bedient. Die letzte Fahrt in Richtung Münster-Nienberge wird ab Hauptbahnhof um 22:08 Uhr durchgeführt. Die Fahrzeiten bis zum Hauptbahnhof liegen bei 11 Minuten.

Auf den acht Schienenstrecken pendeln täglich ca. 54.000 SPNV-Fahrgäste über die Stadtgrenze von und nach Münster. Insbesondere die Hauptstrecken nach Rheine, Hamm und Essen weisen dabei mit 9.200 bis 12.500 Pendlern pro Tag ein hohes Verkehrsaufkommen auf (vgl. Abbildung 16). Die Fahrgastzahlen in den SPNV-Korridoren mit 60'-Takt hingegen liegen mit ca. 2.900 bis 7.200 Ein-/Auspendlern/Tag deutlich darunter. Besonders positiv ist die Fahrgastentwicklung im Korridor Münster – Steinfurt - Gronau – Enschede (Kursbuchstrecke 407) mit 7.200 Fahrgästen/Tag. Zusätzlich nutzen 3.400 Fahrgäste den SPNV im Binnenverkehr Münster, d.h. sowohl der Ein- und als auch der Ausstiegshaltepunkt liegen im Stadtgebiet.

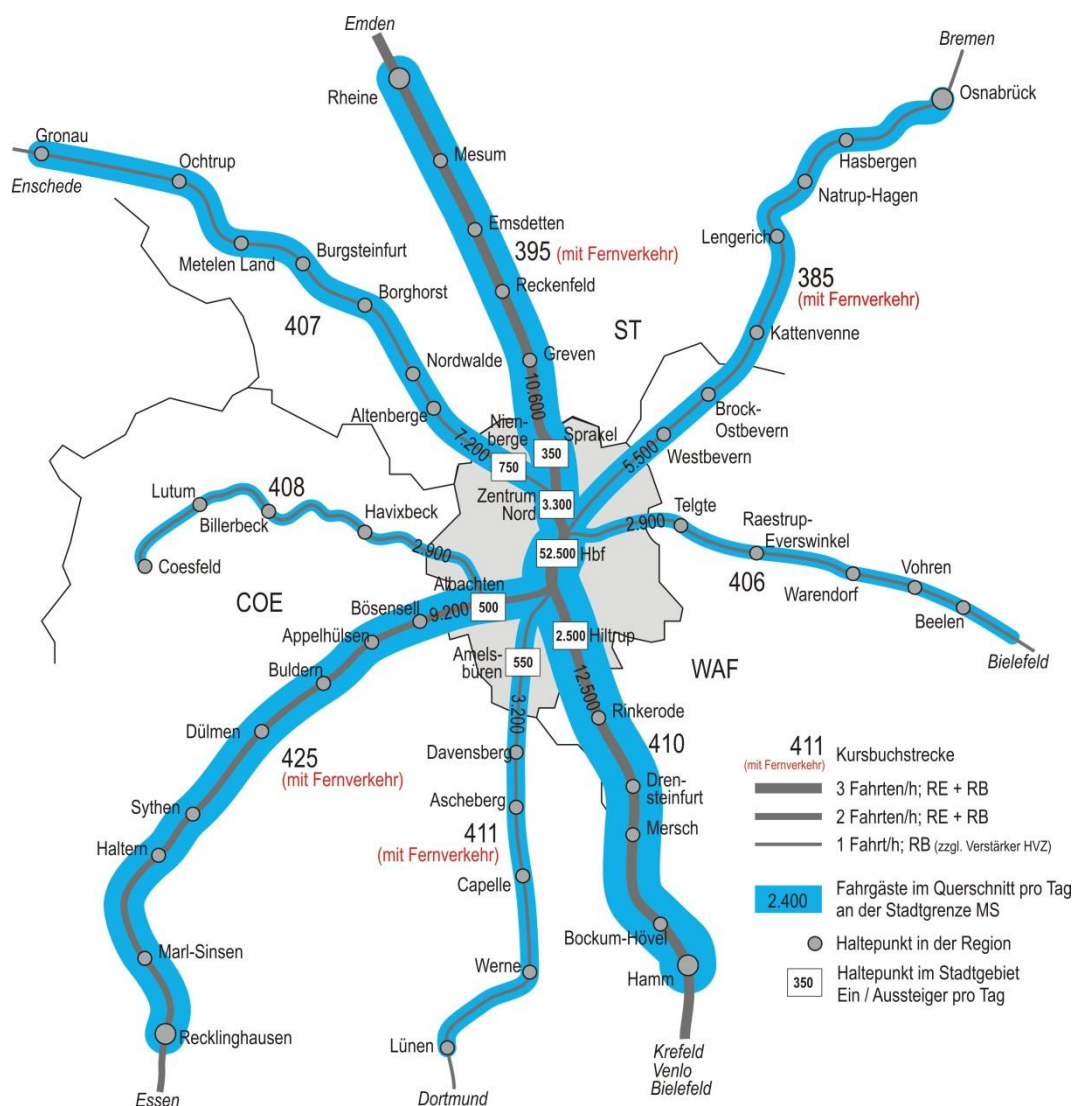


Abbildung 16 Werktägliches SPNV-Angebot (2012) und Nachfrage auf den Kursbuchstrecken

Am Hauptbahnhof Münster steigen täglich 52.500 Fahrgäste in den SPNV ein bzw. aus. Die übrigen sechs Bahnhöfe bzw. Haltepunkte werden täglich insgesamt von ca. 8.000 Fahrgästen genutzt. Davon nutzen allein 5.800 Fahrgäste den Haltepunkt Zentrum Nord und den Bahnhof Hilstrup.

7.2 Regionalbusverkehr

Insgesamt verbinden sieben Schnellbuslinien und eine Sprinterlinie sowie neun Regionalbuslinien mit einer mindestens 60-minütigen Taktfolge das Münsterland

mit dem Oberzentrum Münster. Hinzu kommen neun nicht vertaktete Regionalbuslinien, die überwiegend den Schülerverkehr aus und in Richtung Münster bedienen.

Alle Schnellbuslinien sowie der überwiegende Teil der vertakteten auf Münster gerichteten Regionalbuslinien wird von der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) betrieben. Über einen Kooperationsvertrag sind die Stadtwerke Münster Mitkonzessionär und Mitfinanzier dieser Linien. Die Sprinterbuslinien S75 ist ab 09.01.2014 auf die SWK Fahrservice GmbH, Krefeld konzessioniert. Weitere Regionalbuslinien sind auf die Westfalen Bus GmbH (WB), die Kraftverkehr Münsterland C. Weilke GmbH (KVM) und die Firma Veelker GmbH Co. KG konzessioniert (vgl. Tabelle 5).

Hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Erschließung und Verbindung im Stadtgebiet Münster muss grundsätzlich zwischen den Schnell- und Sprinterbuslinien sowie den vertakteten Regionalbuslinien unterschieden werden. Die Schnell- und Sprinterbuslinien bedienen die schienenfernen Siedlungskorridore und binden die aufkommensstarken Umlandgemeinden auf direktem Weg an das Oberzentrum Münster an. Um attraktive Fahrzeiten in Konkurrenz zum PKW zu bieten, wird im Stadtgebiet Münster, mit Ausnahme der S50 (Coerde), stadtauswärts nur zum Einstieg und stadteinwärts nur zum Ausstieg gehalten. Damit findet auf den genannten Linien kein Münsteraner Binnenverkehr statt. Auf den Linien S20, S30, S50, S60, S70 und S75 wird ganztägig ein 60'-Takt geboten. Die S90/S92 wird im 30'-Takt betrieben. Zur Hauptverkehrszeit gibt es auf allen Linien Taktverdichtungen.

Mit Ausnahme der R22 (20'-/40'-Takt der zusammen mit dem 60'-Takt der R32 den 20'-Takt für den Stadtteil Wolbeck bietet) werden alle vertakteten Regionalbuslinien im 60'-Takt betrieben. Die Regionalbuslinien R72 und R73 ergänzen sich dabei aus der Region kommend zu einem 30'-Takt. Auf den vertakteten Regionalbuslinien werden zur Hauptverkehrszeit Verstärker eingesetzt, die teilweise vom Linienweg abweichen.

Linie	Linienweg / Streckenabschnitt	Konzessions- inhaber	Betriebs- führer	Aufgaben- träger
S20	Hbf - Wolbecker Str. -> Everswinkel - Freckenhorst	RVM /SWMS	RVM	MS/WAF
S30	Hbf - Gremmendorf -> Albersloh - Beckum	RVM /SWMS	RVM	MS/WAF
S50	Hbf - Coerde -> FMO - Saerbeck - Ibbenbüren	RVM /SWMS	RVM	MS/ST
S60	Bült - Hbf - Inselbogen - Weseler Str. -> Nottuln	RVM /SWMS	RVM	MS/COE
S70	Hbf - Bült - Steinfurter Str. -> Schöppingen - (Ahaus - Vreden)	RVM /SWMS	RVM	MS/ST/BOR
S75	Hbf - Inselbogen - Weseler Str. -> Borken - Bocholt	SWK	WB	MS/BOR
S90	Bült - Hbf - Inselbogen - Weseler Str. -> Senden (Lüdinghausen)	RVM /SWMS	RVM	MS/COE
S92	Bült - Hbf - Inselbogen - Weseler Str. -> Lüdinghausen	RVM /SWMS	RVM	MS/COE
R11	Hbf - Wolbecker Str. -> Telgte - Warendorf	WB	WB	MS/WAF/SO
R22	Gievenbeck - Hbf - Wolbecker Str. - Wolbeck -> Everswinkel	RVM /SWMS	RVM	MS/WAF
R32	Gievenbeck - Hbf - Wolbecker Str. - Wolbeck -> Sendenhorst	RVM /SWMS	RVM	MS/WAF
R41	(Gelmer) - Bült - Hbf - Ludgeriplatz - Inselbogen -> Otmarsbocholt	RVM /SWMS	RVM	MS/COE
R51	Hbf - Coerde - Sprakel -> Greven - FMO - Lengerich	KVM/WB	KVM/WB	MS/ST
R63	Hbf - Ludgeriplatz - Coesfelder Kreuz - Roxel -> Nottuln - Coesfeld	Veelker	Veelker	MS/COE
R64	Hbf - Ludgeriplatz - Coesfelder Kreuz - Roxel -> Havixbeck	Veelker	Veelker	MS/COE
R72	Hbf - Bült - Steinfurter Str. - Nienberge -> Altenberge	RVM /SWMS	RVM	MS/ST
R73	Hbf - Ludgeriplatz - Steinfurter Str. - Nienberge -> Altenberge - Nordwalde	WB	WB	MS/ST/BOR

Tabelle 5 Übersicht der Schnell-, Sprinter- und Regionalbuslinien (Stand 2013)

Eine Integration der Schnell- bzw. Sprinterlinien in das Stadtbussystem ist nur bedingt möglich. So bietet die S50 gemeinsam mit der R51 die direkte Verbindung für den Stadtteil Coerde Richtung Hauptbahnhof und Zentrum. Aufkommensstarke Haltestellen im Stadtgebiet werden sowohl zum Ein- wie auch zum Ausstieg bedient. Das „Mitbedienen“ aufkommensstarker Haltestellen in den Außenstadtteilen durch die regionalen Schnellbusse auch auf anderen Korridoren wird angestrebt, muss aber noch im Detail zusammen mit den Verkehrsträgern geprüft werden. Bislang wurde eine Binnenverkehrsfunktion als nicht möglich angesehen. Denkbar wären Haltestellen auf dem Albersloher Weg (S30), der Wolbecker Straße (S20), auf der Steinfurter Straße (S70) und vor allem im Bereich der aufkommensstarken Weseler Straße (S60, S75, S90). Darüber hinaus ist die Durchbindung einzelner Schnellbuslinien über den Hauptbahnhof hinaus z. B. in die Gewerbegebiete Zentrum Nord und Loddenheide zu prüfen.

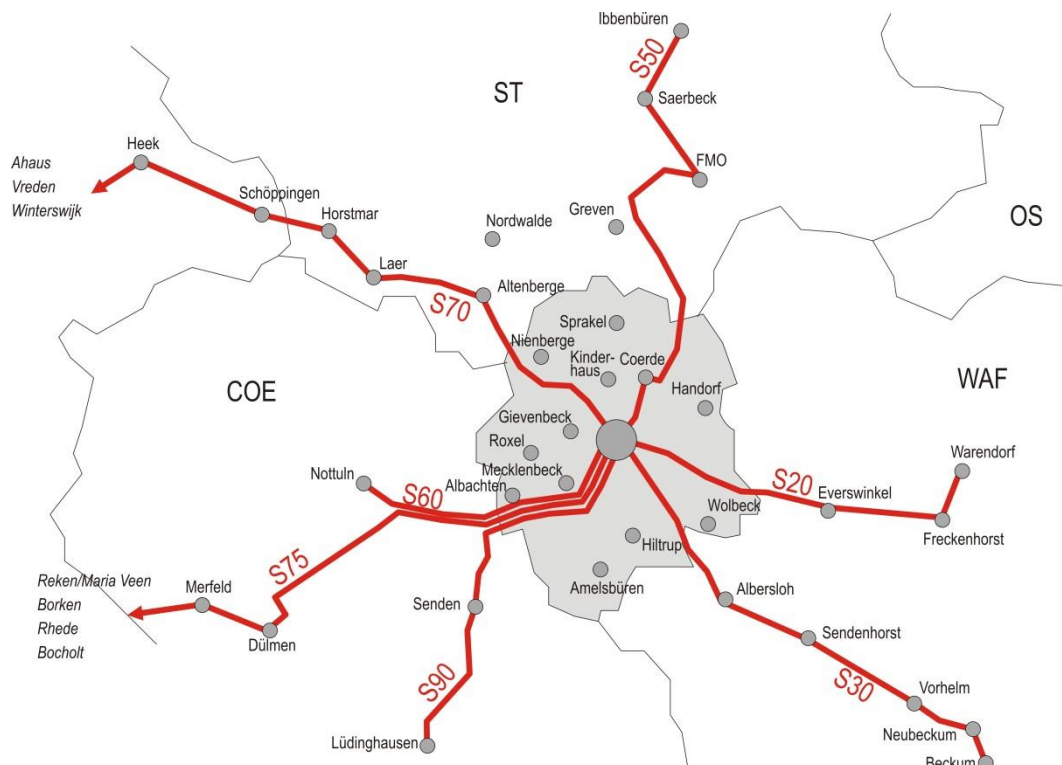


Abbildung 17 Schnellbuslinien im Münsterland

Anders als bei den Schnellbuslinien und der Sprinterlinie werden von den vertakteten Regionalbuslinien alle Haltestellen auf dem Linienweg im Stadtgebiet zum Ein- und Ausstieg bedient. Die RegioBusse haben damit im Stadtgebiet eine Stadtbusfunktion. Alle Linien werden mit einem 60'-Takt und Taktverdichtern zur Hauptverkehrszeit betrieben. Die Linien R72 und R73 ergänzen sich durch fahrplantechnische Überlagerung aus der Region im Stadtgebiet Münster für den Korridor Steinfurter Straße zu einem 30'-Takt. In der Vergangenheit wurden verschiedenen Regionalbuslinien erfolgreich, d.h. mit Vorteilen sowohl für die regionalen als auch für die städtischen Fahrgäste, in das Stadtbusangebot integriert. Linien- oder Linienabschnitte konnten durch Hebung von Synergien, vor allem durch Abbau nicht abgestimmter Parallelverkehre wirtschaftlich stabilisiert werden.

Folgende Stadtbus-/Regionalbuskooperationen werden heute bereits erfolgreich betrieben:

- S50 und R51 (RVM, KVM): Ergänzen im 30'-Takt das Bedienungsangebot der Stadtbuslinien 8 und 9 für den Stadtteil Coerde und bieten den Fahrgästen eine schnelle und direkte Verbindung Richtung Zentrum über den Hohen Heckenweg.

- R22 und R32 (RVM/SWMS):**
 Der 20'-/40'-Takt der R22 und der 60'-Takt der R32 ergänzen sich zum 20'-Takt der Stadtbuslinie 22 für den Stadtteil Wolbeck über Münster Straße und Wolbecker Straße. Ab der Haltestelle Mondstraße wird mit der Linie 11 der SWMS ein 10'-Takt für die Wolbecker Straße geboten. Seit dem Fahrplanwechsel 2006 wird die Linie 22 über den Hauptbahnhof und den Altstadtbereich in das Wohngebiet Gievenbeck-Auenviertel geführt. Regionale Fahrgäste aus dem Kreis Warendorf und Fahrgäste aus Wolbeck können seitdem den Altstadtbereich und die universitären Einrichtungen einschließlich des Universitätsklinikums in Direktfahrt erreichen.
- R41 (RVM/SWMS):**
 Bereits seit Anfang der 90iger Jahre ist der 60'-Takt der Regionalbuslinie R41 in den 20'-Takt der Linie 7 eingebunden. Als Bestandteil des Fahrtenangebotes der Linie 7 werden so unwirtschaftliche Parallelfahrten vermieden. Die regionalen Fahrgäste aus dem Kreis Coesfeld können über den Hauptbahnhof hinaus die zentrale Haltestelle Altstadt/Bült in Direktfahrt erreichen.

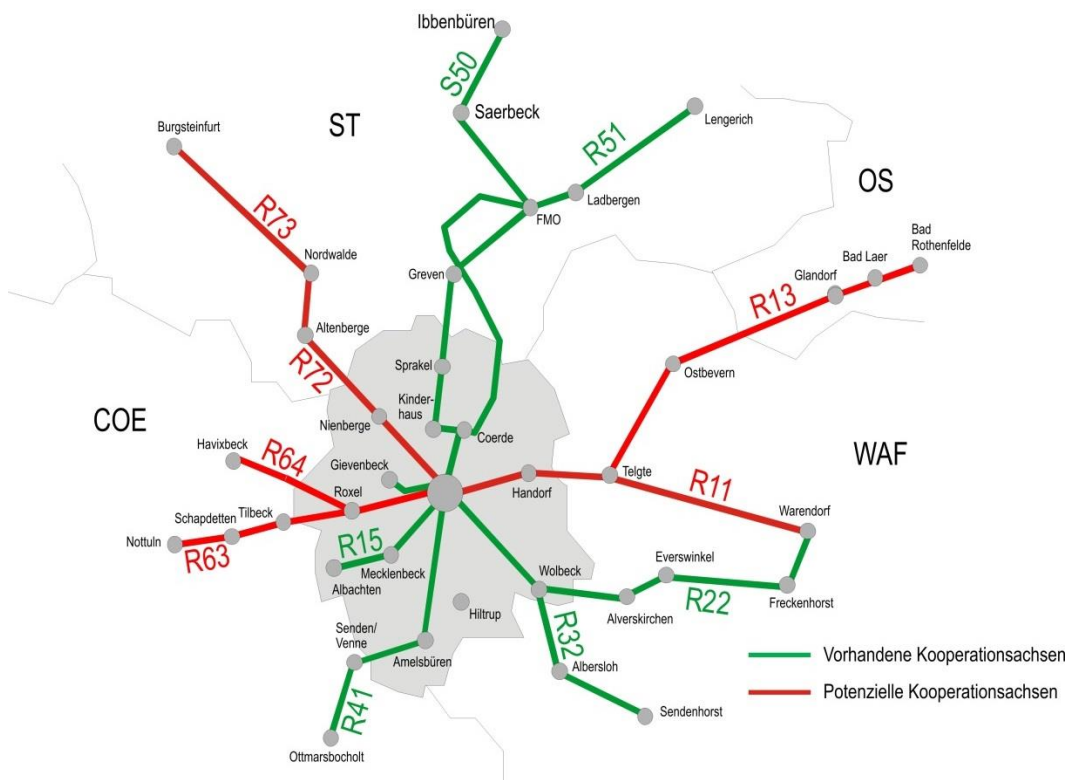


Abbildung 18 Regionalbuslinien mit und ohne Einbindung in das Stadtbussystem

8 Tarif- und Vertriebssystem

8.1 Der Münsterlandtarif

Seit Mai 2000 gilt im Münsterland ein einheitliches Tarifsystem. Der Münsterlandtarif gilt sowohl für den Stadtbusverkehr in Münster als auch für alle regionalen Buslinien und Schienenstrecken in Münster sowie den vier Münsterlandkreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf. Alle Verkehrsunternehmen mit eigenständigen Linienkonzessionen sind Mitglieder der Verkehrsgemeinschaft Münsterland (VGM) und des sog. Tarifausschusses Münsterland. Diesem gehört auch der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM) an. Die im Münsterland nach Wettbewerbsverfahren beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen wie DB Regio, EuroBahn, NordWestBahn oder Westfalen-Bahn werden über den ZVM im Tarifausschuss vertreten und wenden ebenfalls den Münsterlandtarif an.

Gleiches gilt auch für einige regionale Buslinien (z.B. R 64 Havixbeck – Münster), die in den letzten Jahren von einzelnen Münsterlandkreisen ausgeschrieben wurden. Wie bei den vom ZVM ausgeschrieben Schienenstrecken gilt dort bislang das Prinzip von Bruttoverträgen. Hier liegen die Einnahme- und Tarifverantwortung nicht mehr bei den beauftragten Unternehmen sondern beim beauftragenden Aufgabenträger. Dieser gehört dann auch dem Tarifausschuss an.

Mit der südlich angrenzenden Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe (VRL) besteht seit vielen Jahren eine enge Kooperation. Das in der Stadt Hamm, den Kreisen Soest und Unna, dem Hochsauerlandkreis und dem Märkischen Kreis angewandte Tarifsystem „Ruhr-Lippe-Tarif“ ist weitgehend mit dem Münsterlandtarif identisch. Die enge Verzahnung von Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarif sowie ein gemeinsames Einnahmeaufteilungsverfahren ermöglichen den Fahrgästen durchgehende Tickets aus der Stadt Hamm und den Kreisen Soest und Unna in das Münsterland und umgekehrt. Davon profitieren z.B. die Pendler und Besucher der Stadt Münster. Die nachfolgende (Abbildung 19) zeigt die beiden Tarifräume des Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarifes, die insgesamt rund ein Drittel der Landesfläche NRW umfassen.

Das Fahrpreissystem des Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarifes wird kontinuierlich (meist jährlich) den Markterfordernissen und der wirtschaftlichen Situation angepasst. In den letzten Jahren wurden diese Tarifanpassungen speziell in Münster regelmäßig für erfolgreiche Produkteinführungen genutzt, z.B. Einführung des 10er Tickets, des 60plusAbos, des SchülerTickets goCard oder des eTickets.

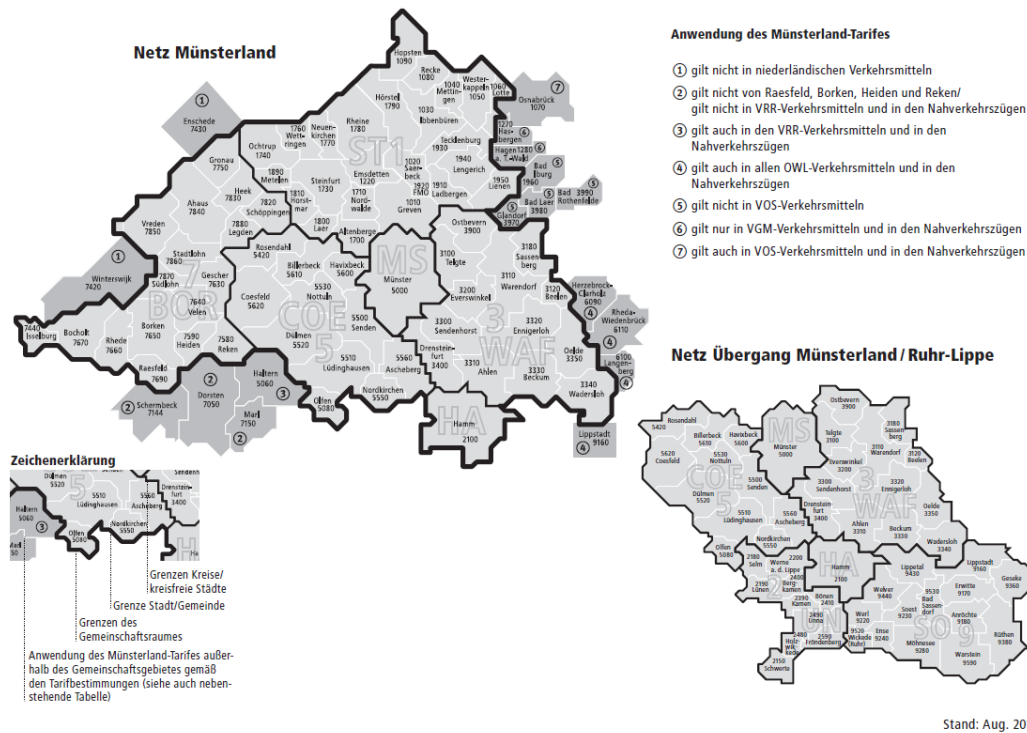


Abbildung 19 Verkehrsräume des Münsterlandtarifes und des Ruhr-Lippe-Tarifes

Die Einnahmeverantwortung liegt gesetzlich (PBefG) bei den jeweiligen Partnerunternehmen der VGM/VRL bzw. für die bislang in Ausschreibungsverfahren vergebenen Schienenstrecken bei den beiden Zweckverbänden ZVM und ZRL. Analog gilt dies für ausgeschriebene Buslinien und deren Aufgabenträger.

Der Facharbeitskreis Tarif/Einnahmeverteilung der Tarifausschüsse Münsterland und Ruhr-Lippe bereitet deren Entscheidungen vor. Er wird hierbei unterstützt durch eine gemeinsame Geschäftsstelle mit Sitz in Münster. In den Tarifausschüssen sind die Geschäftsführungen aller konzessionierten Verkehrsunternehmen und der Zweckverbände stimmberechtigt vertreten. In der Regel gilt das Einstimmigkeitsprinzip.

Ist eine aktuelle Preisanpassung oder Strukturveränderung des Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarifes von den Tarifausschüssen beschlossen, sind diese Tarifmaßnahmen von den Aufsichtsgremien aller beteiligten Verkehrsunternehmen und Zweckverbände zu beraten und zu verabschieden. In Münster sind zudem der Finanz- und Hauptausschuss sowie der Rat als Gesellschafter der Stadtwerke Münster zu beteiligen. Erst nach deren Zustimmung kann das förmliche Genehmigungsverfahren bei den Bezirksregierungen in Münster und Arnsberg durch-

laufen werden. Nach Abschluss dieses Verfahrens und vorliegender Genehmigung tritt der neue Tarif zu einem Stichtag (meist zum 01. August) in Kraft.

Grundsätzlich bietet der Münsterlandtarif eine für die verschiedenen Zielgruppen differenzierte Ticket-Palette. Die einzelnen Ticket-Gattungen sind meist entfernungsmäßig in ihrer räumlichen Gültigkeit gestaffelt. Neben der flächenmäßig im gesamten Stadtgebiet Münster gültigen Preisstufe 0 und einer vorgeschalteten Kurzstrecke für max. fünf Bushaltestellen weist der Münsterlandtarif acht regionale Preisstufen auf. Bei einigen Tickets (z. B. 60plusAbo) gelten vereinfachte Teilnetze, etwa das Stadtnetz Münster, ein Kreisnetz oder das Gesamtnetz Münsterland.

In der Stadt Münster stellt sich die Struktur der Fahrgäste und der von Ihnen gekauften Tickets deutlich anders dar als in den Münsterlandkreisen. So hat in den Kreisen der Schülerverkehr ein ungleich größeres Gewicht als in Münster. In den ländlich geprägten Bereichen des Münsterlandes außerhalb der nach Münster oder in die benachbarten Oberzentren verlaufenden Verkehrsachsen ist der Schülerverkehr absolut dominant und hat zum Teil Anteile von über 90 Prozent der Gesamtnachfrage. Der zunehmende demographische Wandel mit zurückgehenden Schülerzahlen führt auf der Einnahmeseite des regionalen ÖPNV zu signifikanten Rückgängen und zukünftigen Finanzierungsproblemen.

Im Binnenverkehr des Oberzentrums Münster ist die Kundenstruktur heterogener. Hier bestehen vielfältige Nutzungsansprüche an den ÖPNV im Berufs-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr. Dies betrifft sowohl die Dauerkunden mit ihren Abonnements und Zeitkarten als auch die eher gelegentlichen Kunden mit dem intensiv nachgefragten Barsortiment mit Einzel-, Mehrfach- und TagesTickets.

Nicht zuletzt hat auch das SemesterTicket für die inzwischen deutlich über 50.000 Studierenden an den insgesamt acht Münsteraner Hochschulen wegen seiner großen Nachfrage- und Einnahmewirkung eine entsprechende Bedeutung. Diese ist in den letzten Jahren sogar noch angewachsen, da das regionale SemesterTicket Münster inzwischen zum NRW-weiten SemesterTicket weiter entwickelt wurde. Das SemesterTicket gilt auch auf ausgewählten Strecken außerhalb NRWs, z.B. in Enschede und Osnabrück.

Durch regelmäßige Produktinnovationen in Verbindung mit engagiertem Marketing konnte der Münsterlandtarif gemeinschaftlich attraktiv und zielgruppenorientiert weiter entwickelt werden. Beispiele sind:

- das 9 UhrTagesTicket für einen Erwachsenen und bis zu drei Kindern,
- das preislich sehr attraktive 10er Ticket im Vorverkauf,

- das FunAbo für Jugendliche
- das 60plus Abo incl. PartnerCard
- das SchülerTicket goCardAbo mit Freizeitnutzung im gesamten Münsterland
- das Azubi-Abo, ebenfalls mit Freizeitnutzung im gesamten Münsterland

Eine besondere Bedeutung hat in den letzten Jahren die vom Rat der Stadt Münster beschlossene Einführung des Münster-Passes erlangt. Dieser wird vom Sozialamt der Stadt an ca. 23.000 einkommensschwache Einwohner (u. a. Bezieher des ALG II) ausgegeben und berechtigt zum deutlich rabattierten Bezug ausgewählter Verkehrs-Abos für das Stadtgebiet Münster. Inzwischen nutzen über 5.000 Münster-Pass-Inhaber diese günstige Möglichkeit, Bus und Bahn in Münster zu nutzen. Die aus der etwa 50 %igen Rabattierung der Abos resultierenden Mindereinnahmen werden den Stadtwerken und der VGM von der Stadt Münster ausgeglichen. Diese kann hierbei anteilig auf eine entsprechende Förderung des Landes NRW für SozialTickets zurückgreifen.



Abbildung 20 Beispiele für innovative zielgruppenorientierte Tarifprodukte der Stadtwerke Münster

Mit Hilfe dieser regelmäßigen Tarifinnovationen und unterstützt durch eine mehrjährige Abo-Offensive mit attraktiven Rabatten von 25 Prozent beim PrivatAbo und mindestens 30 Prozent beim FirmenAbo gelang es in Münster, sowohl die Anzahl der Abonnenten auf inzwischen über 40.000 als auch die Zahl der Fahrgäste auf fast 38 Millionen (2012) bei gleichzeitig verbesserter Wirtschaftlichkeit

anwachsen zu lassen. Mit dem im März 2013 eingeführten elektronischen Ticket (eTicket) ist der ÖPNV in Münster auch zukünftig gut aufgestellt.

8.2 NRW-Tarif und Westfalentarif

Der Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarif ermöglicht die freizügige Fahrt mit Bus und Bahn mit einem Ticket im jeweiligen Verbundraum. Dies gilt grundsätzlich für alle gegenwärtig neuen Verbundräume in Nordrhein-Westfalen.

Seit einigen Jahren gibt es für Verbundraum übergreifende Fahrten mit dem Nahverkehr (z.B. zwischen Essen und Münster) den NRW-Tarif. Am bekanntesten sind dessen Pauschalpreis-Tickets wie das SchöneTagTicket, das es wahlweise für eine Person oder für fünf Personen zu attraktiven Preisen gibt. Diese Fahrkarten sind in allen öffentlichen Verkehrsmitteln und Nahverkehrszügen in ganz NRW gültig. In Münster werden sie in allen Bussen und Ticket-Automaten der Stadtwerke sowie bei den drei Servicecentren der Stadtwerke (mobilé, CityShop, Hafenplatz), im Hauptbahnhof und als HandyTicket verkauft.

Nach dem 2008 novellierten ÖPNV-Gesetz des Landes ist vorgesehen, bis August 2015 aus den ursprünglich neun Verbundtarifen in NRW nur noch drei großräumige Verbundtarife zu entwickeln:

- für das Ruhrgebiet incl. Niederrhein
- für das Rheinland incl. Region Aachen
- für Westfalen-Lippe

Der Westfalentarif würde sich aus den heute bestehenden fünf Gemeinschaftstarifen folgender Räume zusammensetzen (siehe auch Abbildung 21):

- Münsterlandtarif
- Ruhr-Lippe-Tarif
- Der Sechser (Region Ostwestfalen-Lippe)
- Hochstifttarif (Region Paderborn/Höxter)
- Tarif Westfalen-Süd (Region Olpe/Siegen-Wittgenstein)

Zurzeit sind für die Vorbereitung des Westfalentarifes ein Projektbüro in Bielefeld und Themen bezogene Arbeitskreise eingerichtet, an denen die Stadtwerke zur Wahrung der Münsteraner Interessen beteiligt sind.

Nach gegenwärtigem Planungsstand (Herbst 2013) kann davon ausgegangen werden, dass der künftige Westfalentarif sehr stark nach dem bewährten Subsidiaritätsprinzip ausgestaltet und entschieden wird. Dies bedeutet, dass z. B. der lokale Tarif in Münster (Preisstufe 0) oder die benachbarten regionalen Preisstufen des Münsterlandes wie heute vor Ort weiterentwickelt und auch von den re-

gional zuständigen Gremien beschlossen werden. Allein die höheren Preisstufen für westfalenweite Verbindungen, z. B.

- Paderborn - Münster
- Enschede – Bielefeld

müssten mit ihren höheren Preisstufen einheitlich für Westfalen definiert werden.

Für das Oberzentrum Münster überwiegen die Vorteile des künftigen Westfalentarifes. Der Einzugsbereich, der mit durchgehenden Tickets nach Münster befahren werden kann, wird deutlich vergrößert. Münster ist dann aus allen benachbarten Oberzentren Bielefeld, Dortmund, Hamm, Paderborn, Osnabrück und Enschede mit den durchgehenden Tickets des Westfalentarifes erreichbar.

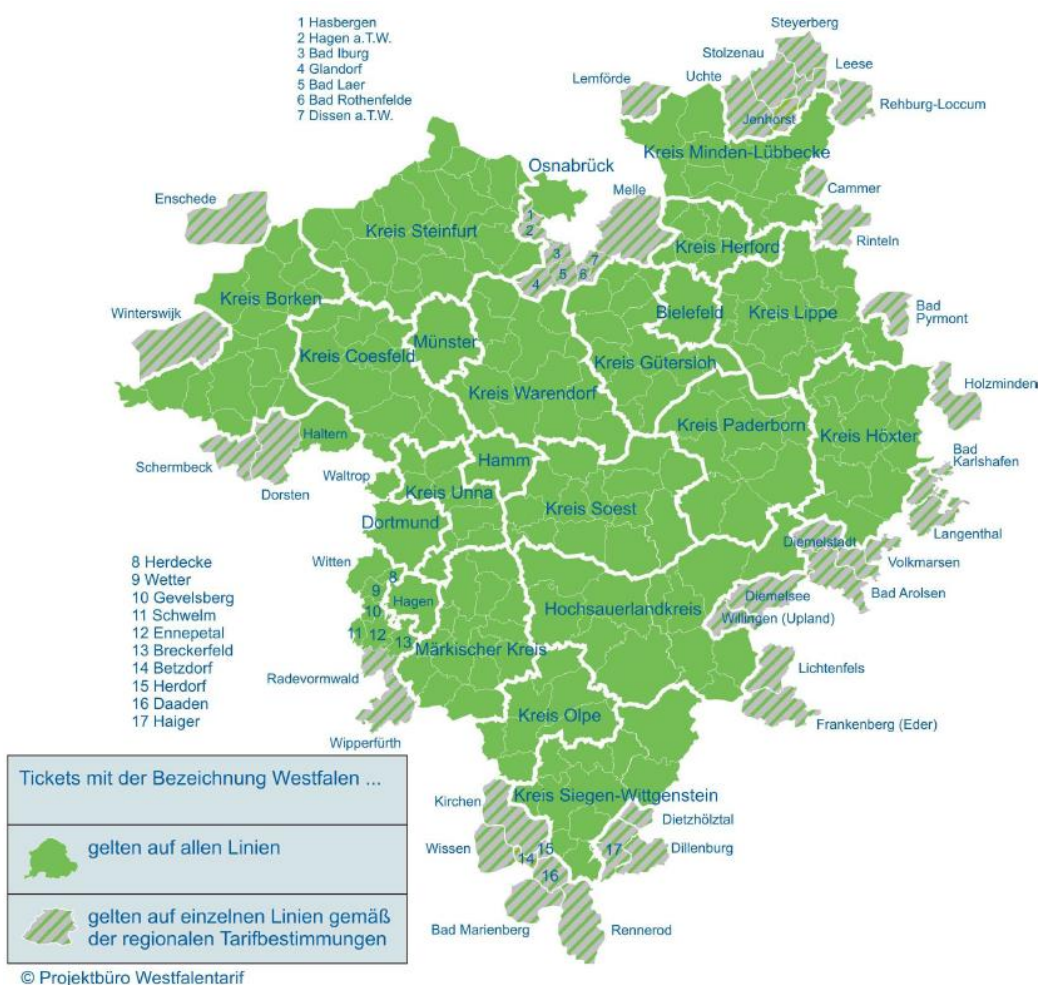


Abbildung 21 Gemeinschaftstarife in Westfalen-Lippe

8.3 Einführung des elektronischen Tickets

Nach rund dreijähriger Vorbereitungszeit haben die Stadtwerke Münster zusammen mit den Partnern des Münsterlandtarifes im März 2013 das elektronische Ticket „eTicket“ eingeführt. Das auf sämtlichen Bahn- und Busstrecken im Stadtgebiet gültige eTicket Münster ist eine Pilotanwendung für die Einführung des eTickets in ganz Westfalen und wird sowohl vom Bundesverkehrsministerium BMVBS als auch vom Zweckverbandes NWL mit Landesmitteln gefördert. Datenplattform ist die neu aufgelegte und mit einem Mikroprozessor-Chip versehene Stadtwerke-PlusCard. Die in der Karte verbaute Technik entspricht dem deutschlandweiten Standard für eTicket-Systeme "eTicket Deutschland" und ist deshalb zukünftig auch in anderen Regionen nutzbar.



In den Bussen und auf den Münsteraner Bahnhöfen und Haltepunkten sind elektronische Lesegeräte, verbaut. Beim Einstieg in das Fahrzeug werden die eTickets berührungslos vor das Lesegerät gehalten und von diesem auf Gültigkeit geprüft (Abbildung 22).

Abbildung 22

eTicket Münster auf der Stadtwerke-PlusCard mit elektronischem Lesegerät

Neben dem Einsatz als elektronische Abo-Karte ab dem Jahreswechsel 2013/2014 mit einem nochmals höheren Missbrauchsschutz für den Kunden (Fälschungssicherheit, Sperrung bei Verlust, problemlose Ausgabe von Ersatzkarten) sind bereits erste neue Tarifprodukte realisiert worden:

- Seit 01. März 2013: Einführung des elektronischen 90MinutenTickets zur freizügigen Nutzung im Stadtgebiet Münster für den Gelegenheitskunden. Dieses eEinzelTicket ist die elektronische Variante des beliebten 10erTickets für zurzeit 1,90 €/Fahrt und bietet zusätzlich sogar bei mehrfacher täglicher Nutzung die Bestpreis-Abrechnung auf Basis des 9 Uhr-TagesTickets per monatlicher Lastschrift. Der Kunde erhält hierzu einen

Einzelverbindungs-Nachweis. Im Jahre 2014 ist dieses Ticket auch in einer Prepaid-Variante an den Automaten und in den Vorverkaufsstellen vorgesehen. Die Karte kann dann ähnlich einer Telefonkarte an den Ticketautomaten und den Vorverkaufsstellen mit einem Geldbetrag aufgeladen werden und ermöglicht volle Kostenkontrolle. Im Herbst 2013, also sechs Monate nach Produkteinführung, hatten sich bereits über 11.000 Kunden für das neue Ticket registriert.

- Seit 01. September 2013: Einführung des elektronischen FlexAbos. Das FlexAbo ermöglicht die freizügige Nutzung von Bus und Bahn im gesamten Stadtgebiet werktags ab 8:00 Uhr, am Wochenende und an Feiertagen ganztags zu einem abgesenkten Preis von zurzeit 29,50 €/Monat. Anders als das 9 UhrAbo kann das FlexAbo bereits vor der Zeitgrenze 8:00 Uhr genutzt werden. Für die Fahrten vor 8:00 Uhr an Werktagen wird dem Abonnenten allerdings ein Wert von 1,00 € pro Tag bis zu einem monatlichen Höchstpreis von 45,50 € (Stand: August 2013) abgerechnet. Neben der vollen zeitlichen und räumlichen Flexibilität im gesamten Stadtgebiet kann der Fahrgast die Preisvorteile außerhalb der Verkehrsspitze nutzen. Hierin liegt auch der wesentliche Vorteil für die Verkehrsunternehmen: Mit Hilfe preislicher Anreize soll der Kunde animiert werden, bevorzugt die verkehrsärmere Zeit außerhalb der morgendlichen Verkehrsspitze zu nutzen.
- Nach Abstimmung in der Verkehrsgemeinschaft Münsterland soll das eTicket zeitnah im gesamten Tarifraum angeboten werden.

8.4 Vertrieb

Die Stadtwerke Münster vertreiben die Tickets des Münsterlandtarifes und ausgewählte Tickets des NRW-Tarifes über verschiedene Vertriebskanäle:

- Verkauf als Abonnement und eTicket im Servicezentrum mobilé, Stadtwerke CityShop und Servicecenter Hafenplatz sowie bei ausgewählten Vorverkaufsstellen und als online-Abo
- Verkauf der übrigen Tickets in insgesamt rund 60 Vorverkaufsstellen im gesamten Stadtgebiet, die ab 2014 auch für den Vertrieb von elektronischen Tickets ausgerüstet werden
- Verkauf des gesamten Ticketsortiments außer Abo an insgesamt 24 barrierefreien Ticket-Automaten (siehe Abbildung 24) an den bedeutenden

Haltestellen im Stadtgebiet mit moderner Touch-Screen-Technik, die ebenso für den Vertrieb von elektronischen Tickets ausgerüstet werden

- Verkauf der meist nachgefragten Tickets des Barsortiments einschließlich NRW-Tarif über das HandyTicket Deutschland mit App für Smartphones
- Verkauf des Barsortiments wie Einzel-, Vierer- und TagesTicket sowie Tickets des NRW-Tarifes im Bus beim Fahrpersonal

Preisinfos	
90 MinutenTicket  1,90 (max. 4,30 Tagespreis)	FlexAbo  29,50
9 Uhr TagesTicket 1 Pers.* 5,30 → im Vorverkauf 4,30 (1 Erw. + 3 Kinder)	MünsterAbo 45,50 MonatsTicket 65,70
9 Uhr TagesTicket 5 Pers.* 11,00 → im Vorverkauf 8,90	9 Uhr MünsterAbo 35,00 9 Uhr MonatsTicket 50,80
TagesTicket 5 Pers.* 14,90 → im Vorverkauf 13,10 (beide bis 5 Pers.)	60plusAbo 29,50 60plus PartnerAbo 14,75
10er Ticket* 19,50 → nur im Vorverkauf	WochenTicket 23,30
4erTicket* 10,40 → im Vorverkauf 8,60	JobTicket 39,90
4er KinderTicket 5,20 → im Vorverkauf 4,80	goCardAbo 20,90
EinzelTicket* 2,60 → im Vorverkauf 2,30 Kurzstrecke 1,50	AzubiAbo 31,90
KinderTicket 1,30 → im Vorverkauf 1,20 Kurzstrecke 0,80	Schüler MonatsTicket 46,90 Schüler WochenTicket 15,70
FahrradTagesTicket 1,50	FahrradMonatsTicket/Abo 22,00
*Auch als HandyTicket zum Vorverkaufspreis erhältlich.	
Mit einem zusätzl. AnschlussTicket können Sie günstige Anschlussfahrten über den Gültigkeitsbereich Ihres Abos, Monats-/WochenTickets hinaus unternehmen.	

Abbildung 23 Tariftabelle für das Stadtgebiet Münster (Stand 08/2013)

Der spontane Kauf von Tickets des Barsortiments im Bus beim Fahrpersonal ist bei den Münsteraner Fahrgästen zwar sehr beliebt, führt aber zu spürbaren Verlustzeiten. Deshalb haben die Stadtwerke bereits 2007 begonnen, die Abo-Produkte stärker zu rabattieren und die Preise des Barsortiments preislich für den Vorverkauf und den Bordverkauf beim Fahrpersonal zu differenzieren.

Die Preisdifferenzierung erfolgte nach dem Motto „Vor dem Fahren sparen – Tickets günstiger im Vorverkauf“ schrittweise mit einer von Jahr zu Jahr zuneh-

menden Preisspreizung und wurde vom Markt sehr gut angenommen. Gleichzeitig wurde das Netz der Vorverkaufsstellen deutlich ausgebaut. An allen Vorverkaufsstellen und Automaten sowie beim HandyTicket gelten die günstigeren Vorverkaufspreise.

Durch die Einführung der neuen ((eTicket-Produkte erwarten die Stadtwerke eine weitere Entlastung des Bordverkaufs und eine entsprechende Beschleunigung der Fahrt. Auch bei den elektronischen EinzelTickets gelten die günstigen Vorverkaufspreise.

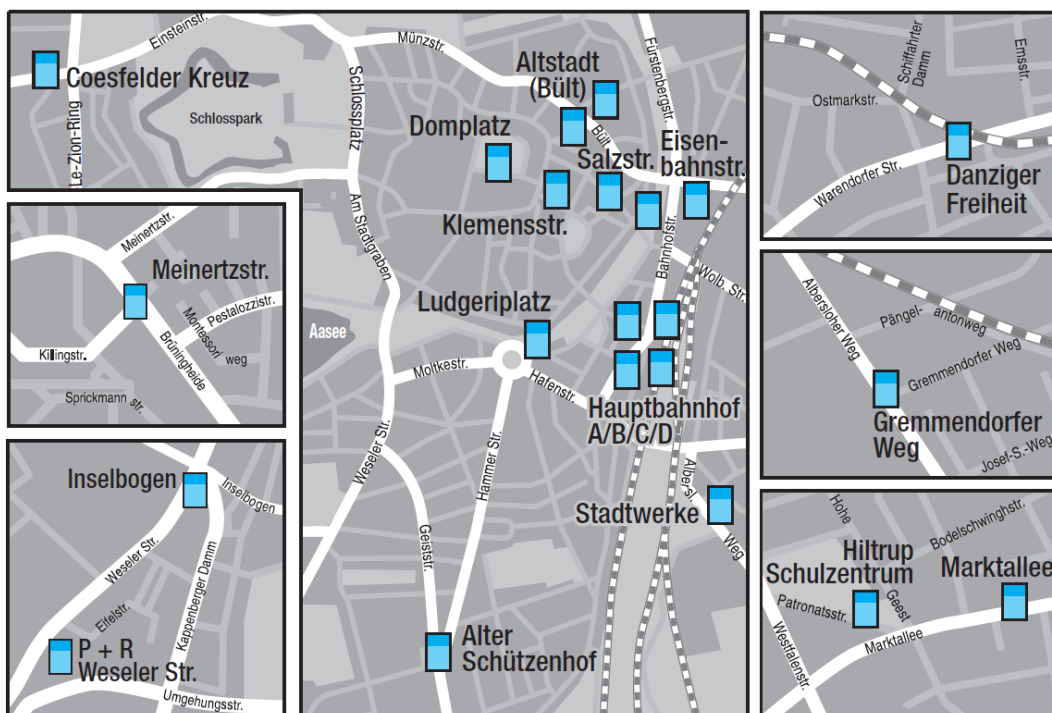


Abbildung 24 Standorte Ticket-Automaten

9 Qualitätsstandards

9.1 Gesetzlicher Hintergrund, Funktion

Die Qualitätsstandards (vgl. Vorlage V/0791/2012/1 „Dritter Nahverkehrsplan Stadt Münster – Rahmenvorgaben“, beschlossen in der Ratssitzung am 12.12.2012) sollen grundsätzlich die bestehenden und vom Fahrgast anerkannten Qualitäten im öffentlichen Personennahverkehr in Münster auch bei verstärktem Wettbewerb sichern. Der wesentliche Maßstab dafür sind die Ergebnisse des jährlich durchgeführten ÖPNV-Kundenbarometers sowie die Erkenntnisse des darauf aufbauenden und vertiefenden Qualitäts-Checks der Stadtwerke. Auf diesen Grundlagen sollen die Standards auch weiterentwickelt werden. Die Qualitätsstandards verstehen sich damit als ein Qualitätsversprechen dem Kunden gegenüber.

Die Festlegung von Qualitätsstandards ist gesetzlich vorgegeben. Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) schreibt die Definition von Standards als Inhalt des Nahverkehrsplanes unter § 8, Absatz 3 vor. Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) können entsprechend § 5 Zielvereinbarungen zur Festlegung von Standards für den barrierefreien Zugang zum ÖPNV zwischen den Verbänden und dem Aufgabenträgern getroffen werden. Nicht zuletzt sei auf die seit dem 26.03.2009 in Deutschland rechtsverbindliche UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen verwiesen. Diese verpflichtet die Regierungen „...geeignete Maßnahmen mit dem Ziel zu ergreifen, Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zu Transportmitteln zu gewährleisten (Art. 9) und "für Menschen mit Behinderungen eine persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit" sicherzustellen (Art. 20). Letztlich greift auch das aktuell reformierte PBefG die Thematik auf und fordert etwa bis 2022 den vollständigen barrierefreien Zugang zum ÖPNV (§ 8, Abs. 3).

Die Qualitätsstandards sind bei der Gestaltung des Bedienungsangebotes, vor allem bei der Entwicklung von Konzepten und Einzelmaßnahmen, verbindlich vom Aufgabenträger und vom Nahverkehrsmanagement zu beachten. Gleiches gilt im Hinblick auf die personal-, informations- und technikbezogenen Standards des Beförderungsangebotes. Die Standards sind bei Ausschreibungen oder Direktvergaben von Verkehrsleistungen zugrunde zu legen. Den im Stadtgebiet tätigen Unternehmen dienen sie als Orientierungshilfe im Hinblick auf den anstehenden Wettbewerb.

Grundsätzlich ist bei der Festlegung und Umsetzung der Qualitätsstandards das Prinzip der Wirtschaftlichkeit zu beachten. Maßstab bei der Gestaltung des Bedienungsangebotes ist die durch Erhebungen festgestellte Fahrgastnachfrage

bzw. die zu erwartende Fahrgastnachfrage. Missverhältnisse zwischen Angebot und Nachfrage sollen abgebaut werden. Darüber hinaus ist die bestehende bzw. zu erwartende wirtschaftliche Ergiebigkeit zugrunde zu legen.

9.2 Differenzierung

Der Geltungsbereich für die Qualitätsstandards ist primär das Stadtgebiet Münster mit seinem Stadtbusverkehr sowie die Stadt-Umland-relevanten Verbindungen im Regionalbusverkehr. Daher gilt folgende Differenzierung bei der Anwendung der Qualitätsstandards:

- A. Stadtbusverkehr im Stadtgebiet Münster: „Reine“ Stadtbuslinien im Tages- und Nachtverkehr (z.B. Linie 6 oder N80), „integrierte“ Regionalbuslinien (z.B. R41, R22/R32) sowie Taxibuslinien und -Verkehre im Tages- und Nachtverkehr als Anschlussfahrt (z.B. T8, T80, Frauen-Nacht-Taxi)
- B. Vertaktete Regionalbuslinien im Stadt-Umland-Verkehr: RegioBus-Linien (z.B. R63/R64) und SchnellBus-Linien (z.B. S90)
- C. Nicht vertaktete Regionalbuslinien: Schülerverkehr (z.B. 540, 564) und Verstärkerfahrten

Grundsätzlich soll zwischen der Bedienungsqualität – der räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes – und der Beförderungsqualität – dem Komfort und der Kundenorientierung – unterschieden werden. Die Bedienungsqualität wird differenziert für den Stadtbusverkehr und für die Stadt-Umland-relevanten Verbindungen im Regionalbusverkehr festgelegt.

Die Bedienungsqualität im Stadtbussystem wird beschrieben durch die

- Erschließungsgrundsätze und Einzugsradien
- Netzgestaltung und Linienführung
- Takte und Betriebszeiten
- Verknüpfungen und Anschlüsse

Die Bedienungsstandards für die Stadt-Umland-relevanten Verbindungen im Regionalbusverkehr werden separat beschrieben. Dabei ist das Bedienungs- und Leistungsangebot zwischen dem Aufgabenträger Stadt Münster und den umliegenden Kreisen abzustimmen.

Die Kenngrößen der Beförderungsqualität werden differenziert nach

- Personal
- Fahrzeuge
- Infrastruktur
- Information und Kommunikation

Darüber hinaus soll den spezifischen Belangen von Männern und Frauen - den sogenannten Gender-Aspekten - im ÖPNV Rechnung getragen werden. Die Grundlagen dieser Aspekte und das Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen in der Stadt Münster sind Gegenstand der Angebotsplanung.

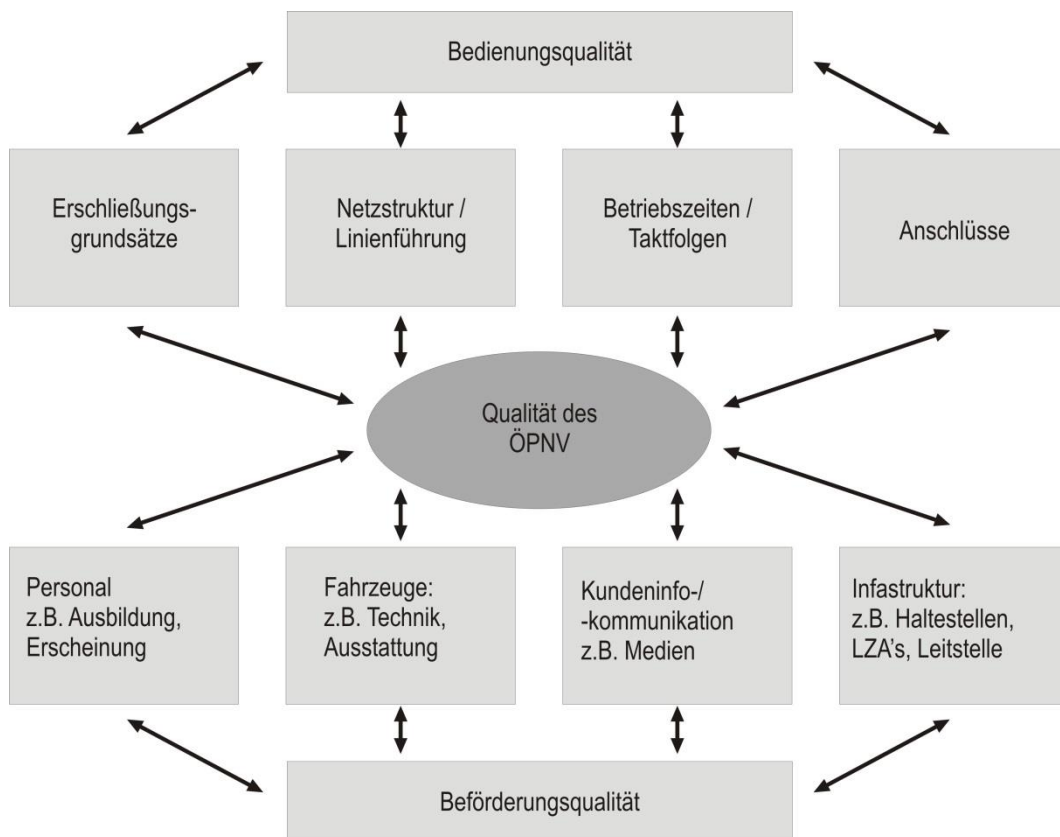


Abbildung 25 Qualitätsstandards im Stadtbusverkehr

9.3 Bedienungsstandards im Stadtbusverkehr

9.3.1 Erschließungsgrundsätze und Einzugsradien

- Neu entstehende Wohngebiete sollen möglichst frühzeitig durch das Stadtbussystem erschlossen werden oder sich bei der Planung an bestehenden ÖV-Achsen orientieren.
- Zusammenhängende Siedlungsbereiche mit mehr als 300 Einwohnern sollen in einem 300 bis 500m Haltestelleneinzugsradius erschlossen werden.
- Die Erschließung zusammenhängender Gewerbegebiete ist in Abhängigkeit von den Fahrgastpotenzialen sicherzustellen.

- Die Erschließung der zentralen Innenstadt ist in der heutigen Qualität mit den bestehenden Haltestellen und Taktfolgen sicherzustellen.

9.3.2 Netzgestaltung und Linienführung

- Die nachfrage- und fahrtzweckgerechte Differenzierung des Stadtbusnetzes in ein Tages- und Abend-/Nachtnetz ist beizubehalten.
- Das Liniennetz soll möglichst flexibel gestaltet werden, um zeitnah auf städtebauliche Entwicklungen und Fahrgastbelange reagieren zu können. Fahrplantechnische Abhängigkeiten im Netz sind zu reduzieren.
- Die Linienführung soll unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit nachfragegerecht und fahrtzweckspezifisch erfolgen. Überkapazitäten sind abzubauen, neue Fahrgastpotenziale sind zu erschließen.
- Die Linien sollen möglichst direkt und für den Fahrgast plausibel geführt werden. Die Trennung von Richtung und Gegenrichtung ist nach Möglichkeit zu vermeiden.
- In aufkommensstarken Korridoren und Stadtteilen sollen zwei Stadtbuslinien parallel geführt werden, so dass den Fahrgästen eine verdichtete Taktfolge geboten wird.
- Zur Anbindung von zusammenhängenden Siedlungsbereichen mit einer schwachen Fahrgastnachfrage und nachfragerlevanten öffentlichen Einrichtungen mit einer Haltestellenentfernung von über 500 m sollen bedarfsgesteuerte Taxibuslinien zum Einsatz kommen.
- Aus allen Stadtteilen sollen der Hauptbahnhof und/oder die zentralen Innenstadthaltestellen Bült, Ludgeriplatz sowie die Haltestellen der Domachse in Direktfahrt zu erreichen sein.



- Durch die Einrichtung und den Ausbau dezentraler Verknüpfungspunkte soll die Effizienz des Liniennetzes verbessert werden.

9.3.3 Takte und Betriebszeiten

- Auf allen Stadtbuslinien soll montags bis freitags im Tagesverkehr von ca. 6:00 bis 21:00 Uhr und samstags von 10:00 bis 21:00 Uhr ein 20-minütiger Grundtakt geboten werden. Etwaige Ausnahmen sind im Einzelfall zu begründen und zu entscheiden.
- Auf den Hauptachsen des ÖPNV und in den aufkommensstarken Stadtteilen soll durch die fahrplantechnische Überlagerung von zwei Linien das Fahrtenangebot im Tagesverkehr auf einen 10'-Takt verdichtet werden.
- In der Hauptverkehrszeit sollen nachfragegerecht der Takt verdichtet werden oder zusätzliche Verstärkerfahrten zum Einsatz kommen.
- Sonn- und feiertags wird im Tagesverkehr vormittags ein 60- und nachmittags ein 30-minütiger Grundtakt angeboten.
- Im Abendverkehr von 21:00 bis 24:00 Uhr und samstags im Frühverkehr werden die Stadtbuslinien in einem 30-minütigen Grundtakt gefahren.
- Im Nachtverkehr, montags bis freitags zwischen 0:00 und 2:00 Uhr sowie samstags und sonntags ab 0:00 Uhr durchgängig, wird ein 70-minütiger Grundtakt angeboten.
- In Zeiten einer schwachen Fahrgastnachfrage kommen bedarfsgesteuerte Taxibuslinien zum Einsatz.

Betriebstag	bis Uhrzeit	01.00	02.00	03.00	04.00	05.00	06.00	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	22.00	23.00	24.00
Montag - Freitag	Linie	70'-Takt	Betriebs- pause	20'-Takt																		30'-Takt			
	Achse	70'-Takt		10'-Takt																		30'-Takt			
Samstag	Linie	70'-Takt						30'-Takt	30'-Takt	20'-Takt										30'-Takt					
	Achse	70'-Takt						30'-Takt	15'-Takt	10'-Takt										30'-Takt					
Sonntag	Linie	70'-Takt						60'-Takt				30'-Takt						30'-Takt							
	Achse	70'-Takt						30'-Takt				15'-Takt						30'-Takt							
																				Tagesnetz		Nachtnetz			

Abbildung 26 Netze, Takte, Zeiträume

9.3.4 Verknüpfungen und Anschlüsse

- Über die Anbindung des Hauptbahnhofs ist die Verknüpfung des Stadtbusverkehrs zum Regional- und Fernverkehr sicherzustellen.
- Aufgrund der dichten Taktfolge (20-minütiger Grundtakt) im Tagesverkehr sind zeitnahe Anschlüsse zwischen den Stadtbuslinien gewährleistet.
- Am Hauptbahnhof wird bei ausgedünnter Taktfolge im Abend-, Nacht- und Frühverkehr ein Rundumanschluss zwischen allen Stadtbuslinien geboten.
- Für die Zeitlagen der Rundumanschlüsse am Hauptbahnhof gilt eine Anschlussgarantie für die Anschlüsse zwischen den Stadtbuslinien.

9.4 Bedienstungsstandards im Stadt-/Umlandverkehr (Regionalbusverkehr)

Das Bedienungs- und Leistungsangebot im Stadt-/Umlandverkehr, hier bezogen auf den Regionalbusverkehr, ist zwischen dem Aufgabenträger Stadt Münster und den umliegenden Kreisen abzustimmen. Aus Sicht der Stadt Münster sind dabei folgende Standards anzustreben:

- Die regionale Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster ist durch einen qualitativ hochwertigen und leistungsfähigen Regionalbusverkehr zu gewährleisten.

- Die bestehende Bedienungsqualität im Stadt-/Umlandverkehr auf den vertakteten Regionalbuslinien ist sicherzustellen.
- Die Produktdifferenzierung zwischen SchnellBus und RegioBus wird beibehalten. Der produkttypische Fahrzeugeinsatz hat möglichst linienrein zu erfolgen.
- Die innerstädtische Erschließungs- und Bedienungsfunktion der RegioBus-Linien in Münster wird mit der Bedienung aller Haltestellen auf dem Linienweg sichergestellt. Linienwegänderungen im Stadtgebiet Münster sind nur in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Stadt Münster zulässig.
- Auf den vertakteten Regionalbuslinien wird ein 60-minütiger Grundtakt mit bedarfsgerechten Verstärkern zur Hauptverkehrszeit geboten.
- Die Betriebszeitfenster der vertakteten Regionalbuslinien sollen an die Ladenöffnungszeiten (Mo – Sa) in Münster angepasst werden.

9.5 Beförderungsstandards im Stadtbus- und Stadt-Umlandverkehr

9.5.1 Definition

Die Beförderungsstandards beschreiben im Wesentlichen die personal-, informations- und technikbezogenen Standards des ÖPNV-Angebotes. Kenngrößen der Qualität des Personals sind unter anderem der Personaleinsatz, die Personalausbildung, das Erscheinungsbild sowie die Freundlichkeit und Kundenorientierung des Fahr- und Servicepersonals.

Die Fahrzeugqualität wird beschrieben durch die Fahrzeugtechnik und das Erscheinungsbild der Fahrzeuge. Bezüglich der Qualität des Fahrpersonal und Fahrzeug werden für den Einsatz im Stadtbusverkehr und im vertakteten bzw. nicht vertakteten Regionalbusverkehr an die beauftragten bzw. konzessionierten Unternehmen differenzierte Anforderungen gestellt.

Die qualitativen Standards der Infrastruktur beziehen sich auf das Stadtgebiet Münster. Sie umfassen im Wesentlichen die infrastrukturelle Gestaltung des Fahrweges und der Haltestellen einschließlich deren Ausstattung. Die Qualität der Informations- und Kommunikationswege und -medien bezieht sich dagegen auf die im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen sowie das koordinierende und technisch unterstützende Nahverkehrsmanagement in der Stadt Münster.

9.5.2 Personal

Das Fahrpersonal sowie dessen Ausbildung müssen grundsätzlich die gesetzlichen Bestimmungen zur Ausübung der Tätigkeit erfüllen (BOKraft). Die für das Fahr- und Servicepersonal gesetzlich vorgeschriebenen Arbeits- und Pausenzeiten sind einzuhalten (Arbeitszeitgesetz, Fahrpersonalgesetz/Fahrpersonalverordnung). Darüber hinaus gelten folgende Standards:

Personal	Kategorien			Bemerkungen
	A	B	C	
Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift				
Spezifische Schulungen (Streckenkunde, RBL, Tarif etc.) und Nachschulungen für das Fahrpersonal				jährlich Führerscheinnachschulungen, spezifische Schulungen anlassbezogen (z.B. Streckenkunde, kundenorientiertes Fahren)
Dienstkleidung für das in Münster im ÖPNV eingesetzte Fahr- und Servicepersonal,				Erkennbarkeit als Ansprechpartner der Verkehrsunternehmen

 Anforderung muss erfüllt werden  Erfüllung der Anforderung wünschenswert

Abbildung 27 Qualitätsanforderungen Personal

9.5.3 Fahrzeuge

Alle in der Stadt Münster eingesetzten Fahrzeuge müssen den gesetzlichen Bestimmungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), der BOKraft sowie der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) genügen. Die von der Stadt Münster erlassene Richtlinie zur Verwendung der Mittel gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG (Fahrzeugförderung) definiert verbindliche Anforderungen für die im Stadtgebiet eingesetzten Fahrzeuge. Im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes und der rechtsverbindlichen UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (barrierefreie Mobilität, barrierefreier Zugang zum ÖPNV) soll im Zuge der Fahrzeugneu- und -ersatzbeschaffung die Barrierefreiheit im Stadt- und Regionalbusverkehr gewährleistet werden. Bei den im Taxibusverkehr eingesetzten Fahrzeugen wird diese Barrierefreiheit perspektivisch angestrebt. Darüber hinaus gelten folgende Standards:

Fahrzeuge	Kategorien			Bemerkungen/Förderfähigkeit
	A	B	C	
Erfüllung der jeweils aktuell gültigen Euro-Norm für Schadstoffemissionen				Richtlinie der Stadt Münster zur Verwendung der Mittel gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG (Fahrzeugförderung)
Ausrüstung mit den erforderlichen RBL-Daten-Komponenten zur betrieblichen Steuerung durch die Leitstelle Münster				förderfähig
Ausrüstung mit den erforderlichen Sprechfunkkomponenten zur betrieblichen Steuerung durch die Leitstelle Münster				förderfähig
Ausstattung mit den Komponenten zur Nutzung der Funk-Bake-Technologie zur LSA-Beeinflussung und des Fahrgastinformationssystems FIS				förderfähig
Ausrüstung mit den erforderlichen Komponenten für das E-Ticketing				
Sondernutzflächen in den Fahrzeugen mit einer Mindestgröße von 2m²				geht über die Mindestanforderung hinaus
Digitale Anzeige des Linienweges und der Haltestellen sowie digitale Ansage der Haltestellen				förderfähig
Kennzeichnung der eingesetzten Fahrzeuge als Produkte des Stadtbusverkehrs Münster				
keine Überklebung der seitlichen Fahrzeugscheiben mit Werbung				
tägliche Innen- und regelmäßige Außenreinigung aller Fahrzeuge ergänzt um anlassbezogene Sonderreinigungen				

☐ Anforderung muss erfüllt werden
 ☐ Erfüllung der Anforderung wünschenswert

Abbildung 28 Qualitätsanforderungen Fahrzeuge

Vor dem Hintergrund der aktuell gültigen Immissionsgrenzwerte der EU kommt den Emissionen der im Stadtbussystem und im Stadt-/Umlandverkehr eingesetzten Fahrzeuge eine besondere Bedeutung zu. Als umweltverträgliches Verkehrsmittel sollen daher vorzugweise Fahrzeuge eingesetzt werden, die mit weitreichenden Abgasbehandlungstechniken ausgerüstet sind. Darüber hinaus ist der Einsatz von Fahrzeugen mit besonders umwelt- und ressourcenschonenden Antriebstechniken wie z.B. Busse mit elektrischem Antrieb wünschenswert.

9.5.4 Infrastruktur

Grundsätzlich gelten für die Einrichtung von Haltestellen und Busbevorrechtigungsanlagen (Busspuren, Busschleusen, Sondersignale) die jeweils gültigen Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (RAS-Ö, RiLSA, RAS-Q, EAE, EAHV und weitere). Im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes und der rechtsverbindlichen UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (barrierefreie Mobilität, barrierefreier Zugang zum ÖPNV) sowie des neu gefassten PBefG werden im Zuge des Halte-

stellenneu- und -umbaus sukzessive bestehende Zugangshemmnisse abgebaut. Darüber hinaus gelten folgende Standards im Stadtgebiet Münster:

- Die Lage und Anordnung der Haltestellen soll verkehrstechnisch sicher und sozial kontrolliert sein. Ebenso ist eine ausreichend breite und sichere Auftritts- bzw. beleuchtete Aufenthaltsfläche zu gewährleisten.
- Für die Parallelanfahrt der Haltestellen mit Gelenkzügen und der störungs- und verlustzeitfreien An- und Abfahrt, muss die Aufstelllänge mindestens 18m betragen. Beim Neu-/ Umbau sind Haltestellen mit Halt am Fahrbahnrand gegenüber Busbuchten zu favorisieren.
- Bei einem Neu- oder Umbau einer Haltestelle ist eine Bordsteinhöhe von 16 cm zu realisieren. Im gesamten Stadtgebiet werden Haltestellen mit kontrastreichen und ertastbaren Bodenindikatoren ausgebaut (nach den Vorgaben des Leitfadens „Barrierefreiheit im Straßenraum“ des Landesbetriebs Straßenbau NRW).
- Weitere Wartehallen mit Sitzgelegenheiten, DFI-Anlagen (FIS-System) und Fahrradbügel sind in Abhängigkeit von der Anzahl der Einsteiger und Funktion der Haltestelle aufzustellen.
- Eine regelmäßige Wartung und Reinigung sowie eine kurzfristige Behebung von Vandalismusschäden und ein Winterdienst sind vorzusehen.
- In stauanfälligen Bereichen sind die bestehenden Busspuren und -schleusen beizubehalten bzw. ist die Neueinrichtung zu prüfen.
- Alle Lichtsignalanlagen auf ÖV-Achsen die im 10'- bzw. 20'-Takt befahren werden sind mit einer Busbevorrechtigung bzw. -beeinflussung auszustatten, um Verlustzeiten zu minimieren und Verkehrsfluss sowie Pünktlichkeit des ÖPNV soweit wie zu verbessern.
- Zur Steuerung und Überwachung des Stadtbus- und Regionalbusverkehrs im Stadtgebiet Münster wird vom Nahverkehrsmanagement eine Verkehrsträger übergreifende Leitstelle betrieben.

Die ÖPNV Infrastruktur im Stadtgebiet wird vom Aufgabenträger Stadt Münster und dem Nahverkehrsmanagement der Stadtwerke Münster gebaut, betrieben und unterhalten.

9.5.5 Information und Kommunikation

Grundsätzliche Zielsetzung ist es, die Fahrgäste und alle Bürger kontinuierlich, verständlich, merkbar und barrierefrei über das aktuelle Fahrplan- und Tarifangebot des ÖPNV zu informieren. Die Zuständigkeit für das Stadtbusangebot liegt beim Nahverkehrsmanagement der Stadtwerke Münster.

- Bei der Gestaltung der Printmedien ist eine gute Lesbarkeit und Handhabung unter Berücksichtigung eines einheitlichen Erscheinungsbildes zu gewährleisten.
- Es wird eine elektronische Fahrplanauskunft mit Istzeit-Auskunft, adressscharfem Routing, Tarifauskünften, Störungsmeldungen und dem möglichen Abruf persönlicher Fahrpläne betrieben. Weitergehende aktuelle Informationen werden über entsprechende Internetplattformen gegeben. Applikationen für Smartphones sind vorzuhalten.
- Zur Sicherstellung aktueller Verkehrsinformationen an den Haltestellen, in den Fahrzeugen und im Internet bereitet das Nahverkehrsmanagement alle von den Verkehrsunternehmen gelieferten Störungsinformationen für die jeweiligen Informationskanäle auf.
- Vor Ort wird eine Mobilitätszentrale ("mobilé" gegenüber dem Hauptbahnhof) mit Kundenberatung und Fahrkartenverkauf betrieben.
- Der Kundenkontakt ist neben dem persönlichen Kontakt über die Mobilitätszentrale, telefonisch über die NRW-weite einheitliche Rufnummer sowie über E-Mail bzw. Internet sicherzustellen.
- Ein Beschwerdemanagement mit kundenfreundlichen Reaktionszeiten wird betrieben.
- Der Fahrkartenverkauf erfolgt in der Mobilitätszentrale, über Vorverkaufsstellen sowie durch Ticketautomaten mit kundenfreundlicher Bedienungsfläche. Ein im Sortiment eingeschränkter Verkauf erfolgt auch auf den Fahrzeugen.
- Das elektronische Ticket wird als zukünftiger Vertriebsweg mit allen technisch erforderlichen Komponenten bahn-/busübergreifend etabliert und weiter ausgebaut. Dabei soll auch eine im Umweltverbund Verkehrsträger übergreifende Nutzung (Car-Sharing, Radverkehr) möglich sein.

- Der ÖPNV ist als stadtverträgliches und umweltfreundliches Verkehrsmittel zu bewerben. Die angebotene Produktpalette ist zielgruppen- und bedarfsorientiert zu vermarkten.
- Standardisierte Fahrgasterhebungen und Kundenzufriedenheitsanalysen sind in regelmäßigen Abständen durchzuführen. Bei Bedarf werden themenspezifische Marktforschungen durchgeführt.

9.6 Inklusion von Menschen mit Behinderungen

Am 13.12.2006 hat die Generalversammlung der Vereinten Nationen das „Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ und das dazugehörige „Fakultativprotokoll zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ verabschiedet.

Die UN-Behindertenrechtskonvention oder einfach Behindertenrechtskonvention (BRK), basiert auf dem zentralen Menschenrechtsabkommen der Vereinten Nationen und konkretisiert die dort verankerten Menschenrechte für die Lebenssituation von Menschen mit Behinderungen. Das Fakultativprotokoll enthält Regelungen zu einem Beschwerdeverfahren für Einzelpersonen und Personengruppen an den UN-Ausschuss für die Rechte von Menschen mit Behinderungen.

Deutschland hat die BRK und das Zusatzprotokoll ratifiziert. Seit dem 26.03.2009 ist die BRK in Deutschland geltendes Recht.

Zweck der Konvention ist es, den vollen und gleichberechtigten Genuss aller Menschenrechte und Grundfreiheiten durch alle Menschen mit Behinderungen zu fördern, zu schützen und zu gewährleisten und die Achtung der ihnen innewohnenden Würde zu fördern (Artikel 1 BRK). Dazu hat die Stadt Münster einen Aktionsplan aufgestellt und mit der Vorlage V/0125/2013/2 „Münster auf dem Weg zur inklusiven Stadt: Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention“ am 25.09.2013 im Rat der Stadt Münster beschlossen.

Zu den Menschen mit Behinderungen zählen Menschen, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe hindern können (Artikel 1 BRK). Ausgehend von diesem Verständnis von Behinderung ergibt sich die gesellschaftliche Aufgabe, Barrieren abzubauen und Menschen mit Behinderungen die volle und wirksame Teilhabe an der Gesellschaft zu ermöglichen.

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland ist ein unverzichtbarer Bestandteil unserer Mobilitäts- und Lebenskultur. Dabei kommt es wesentlich darauf an für alle Menschen leicht benutzbare Verkehrsmittel einzusetzen und deren barrierefreie Zugänglichkeit sicher zu stellen.

Alle Menschen müssen die Möglichkeit erhalten, gleichberechtigt am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Menschen mit Behinderungen wollen ihr Leben am Wohnort oder unterwegs selbstbestimmt und gleichberechtigt nach ihren individuellen Interessen und Fähigkeiten gestalten. Aber erst eine weitestgehend barrierefrei gestaltete Umwelt ermöglicht es ihnen, die Dinge des täglichen Lebens, wie Einkäufe und Besorgungen, ohne fremde Hilfe erledigen zu können. An sich zielt das Prinzip der Barrierefreiheit aber darauf, dass nicht nur Menschen mit Behinderung in die allgemein übliche Nutzung der gestalteten Umwelt einbezogen werden. Dieses weitergehende und eigentliche Verständnis von Barrierefreiheit unterscheidet gar nicht mehr zwischen einzelnen Personengruppen. Die Umwelt soll so gestaltet sein, dass sie die Bedürfnisse aller Menschen berücksichtigt. Keine Personengruppe soll aufgrund einer bestimmten Gestaltung von der Nutzung ausgeschlossen werden.

Die Stadt Münster und die Stadtwerke Münster arbeiten kontinuierlich daran, die Barrierefreiheit des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Münster zu verbessern. Dazu gehören Weiterentwicklungen in der Infrastruktur wie zum Beispiel der barrierefreie Ausbau von jährlich ca. 10 – 15 Bushaltestellen gemäß Haltestellenprogramm und die Ausstattung der Busse mit Klapprampen und ausreichend großen Abstellflächen für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen. Seit Anfang 2014 sind alle Busse der Stadtwerke Niederflurbusse und mit Klapprampen ausgestattet. Auch bei den Subunternehmern liegt die Ausstattung mit Klapprampen bei nahezu 100 %. Darüber hinaus wurden die Fahrgastinformationen sukzessive verbessert. So wurden u.a. die Fahrplaninformationen lesefreundlich und kontrastreich gestaltet sowie um Hinweise zur Barrierefreiheit der Haltestellen ergänzt. Anfang 2013 haben die Stadtwerke 24 neue Fahrkartenautomaten aufgestellt, die einen besseren Bedienkomfort bieten und in den Bedienfeldern so tief gesetzt wurden, dass auch Rollstuhlfahrer/-innen problemlos ein Ticket lösen können.

Bei den Taxibusangeboten kann gegenwärtig keine verbindliche Verfügbarkeit barrierefreier Fahrzeuge gewährleistet werden, da das Taxigewerbe nicht über eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen verfügt. In § 8 Abs. 3 des PBefG ist festgelegt: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine voll-

ständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ Gemeinsam mit den Stadtwerken Münster wird daher angestrebt, die Verfügbarkeit an barrierefreien Taxen zu erhöhen.

Im ÖPNV-Liniennetz der Stadt Münster wurden in den vergangenen Jahren 491 Haltestellen und damit mehr als 40 % des Bestandes mit einem 16 cm Hochbord ausgebaut. 383 Haltestellen verfügen inzwischen über Blindenleiteinrichtungen. Sowohl mit Hochbord als auch mit Blindenleiteinrichtungen konnten inzwischen 331 Haltestellen neu bzw. umgebaut werden.

Derzeit liegen der Verkehrsplanung ca. 80 weitere Standortvorschläge zur Fortschreibung des Haltestellenprogramms vor, an denen eine Verbesserung wünschenswert wäre. Daraus begründet sich die Notwendigkeit, diese Maßnahmen in ihrer Priorität zu bewerten. Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) sind die Belange behinderter und anderer mobilitätseingeschränkter Menschen bei der Vorhabenplanung zu berücksichtigen und den Anforderungen weitestgehend zu entsprechen.

Zur Erstellung der Prioritätenliste werden in Abstimmung mit der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen (KIB) folgende Kriterien zugrunde gelegt:

- Erreichbarkeit sozialer Einrichtungen
- Standortvorschläge aus der KIB
- Fahrgastzahlen
- baulicher Zustand/Schadensfälle der Busbuchten bzw. Fahrbahnrandhaltestellen
- Synergieeffekte mit Maßnahmen, die im Rahmen von erforderlichen Straßenerhaltungsmaßnahmen, Maßnahmen der Stadtwerke und/oder des Kanalbaus integriert werden können

Ferner wird eine Zusammenstellung „Anbindung von Einrichtungen der medizinischen Versorgung und weiteren für Menschen mit Behinderungen wichtigen Einrichtungen der Daseinsvorsorge an den ÖPNV“ zur Erstellung einer Prioritätenliste durch die Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen (KIB) herangezogen. Die Zusammenstellung hat die Arbeitsgruppe 2 (Wohnen, Pflege, Gesundheit) der KIB in Zusammenarbeit mit der AG 5 (Stadtplanung und Verkehr) der KIB erarbeitet. Sie zeigt die Erreichbarkeit von z.B. Krankenhäusern, Alten- und Pflegeheimen, Schulen und Sportstätten etc. mit dem ÖPNV auf. Zu den Einrichtungen werden jeweils die Haltestelle und die bedienende(n) Buslinie(n) sowie die Entfernung von der Haltestelle zur Einrichtung ermittelt. Die Prioritätenreihung wird dann bei der Festlegung der zum Ausbau und zur Lageoptimierung anstehenden Haltestellen mit zugrunde gelegt. Das

Haltestellenausbauprogramm wird jährlich vom zuständigen Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft beschlossen.

9.7 Gender Aspekte

Bundesweiten Untersuchungen zufolge sind Frauen und Männer unterschiedlich mobil. So werden öffentliche Verkehrsmittel in höherem Maße von Frauen als von Männern genutzt. Auch verfügen Frauen für den alltäglichen Gebrauch wesentlich seltener über ein Auto als Männer. Frauen gehen öfter zu Fuß als Männer, sind häufiger mit kleinen Kindern unterwegs und fühlen sich zudem häufiger bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in ihrer Sicherheit gefährdet. Daraus ergeben sich geschlechtsspezifisch unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen u.a. auch an das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs.

Vor diesem Hintergrund wird unter dem Begriff "Gender Mainstreaming" gefordert, bei allen gesellschaftlichen Vorhaben die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern von Anfang an zu berücksichtigen, um das Ziel der Gleichstellung effektiv umzusetzen.

Dies ist ÖPNVG NRW 2008 § 2, Abs. 9 wie folgt formuliert: „Den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.“ Demnach sind die im Folgenden aufgeführten Aspekte besonders wichtig:

Netz

- Erschließung bestehender Arbeitsplatz-, Versorgungs- und Freizeitstandorte und frühzeitige Erschließung neuer Baugebiete sowie Sicherung der Alltagsversorgung und Alltagsaktivitäten
- Sicherung der kurzen fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen
- gute Anbindung frauenrelevanter Ziele (Arbeitsplatzstandorte, Kinderbetreuungseinrichtungen, Arztpraxen, Einzelhandel ...)
- Ermöglichung umsteigefreier Anbindungen an das Umland und
- Schaffung von Tangentialverbindungen zwischen benachbarten Stadt- und Ortsteilen

Bedienung

- Nutzerorientierte Fahrplangestaltung durch Abstimmung auf die Öffnungszeiten frauenrelevanter Einrichtungen (Arbeitsplätze, Kinderbetreuungseinrichtungen, Arztpraxen, Einzelhandel, ...) Gewährleistung einer sicheren und angemessenen Bedienung abends und nachts

Infrastruktur und Fahrzeuge

- Einsehbare, beleuchtete und sozial kontrollierte Haltestellen
- Haltestellen mit 16cm-Bord und Fahrzeuge mit Kneeling zum barrierefreien Ein- und Ausstieg etwa mit dem Kinderwagen
- Transparenter Witterungsschutz, Informationsvitrinen, Sitz- und Ablagemöglichkeiten für Einkaufstaschen etc.
- Einsatz von Bussen mit Niederflertechnik und Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollstühle und Gepäck etc. sowie Fahrradmitnahme



Die Verwirklichung der Gleichberechtigung ist kein zusätzliches, sondern ein Querschnittsthema. Die Grundsätze des Gender Mainstreaming sind somit im Nahverkehrsplan immer mit zu bedenken und zu berücksichtigen. Aufgrund der bestehenden und in diesem Nahverkehrsplan festgelegten hohen ÖPNV-Standards werden Gender-Aspekte bei Planungen der Stadt Münster bereits umfassend berücksichtigt, auch wenn diese nicht explizit erwähnt werden.

9.8 Planungsmethodik

Die Planungsmethodik im Stadtbussystem entspricht weitestgehend dem in der DIN 13816 „Öffentlicher Personenverkehr; Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität“ dargelegten Qualitätskreis oder -zirkel. Die Norm wurde 2002 veröffentlicht und richtet sich an Aufgabenträger und Besteller von Verkehrsleistungen wie auch an Verkehrsunternehmen mit dem Ziel, die Qualitätsphilosophie für den ÖPNV zu fördern und die Bedürfnisse und Erwartungen der Kunden stärker als bislang und vor allem systematisch zu berücksichtigen.

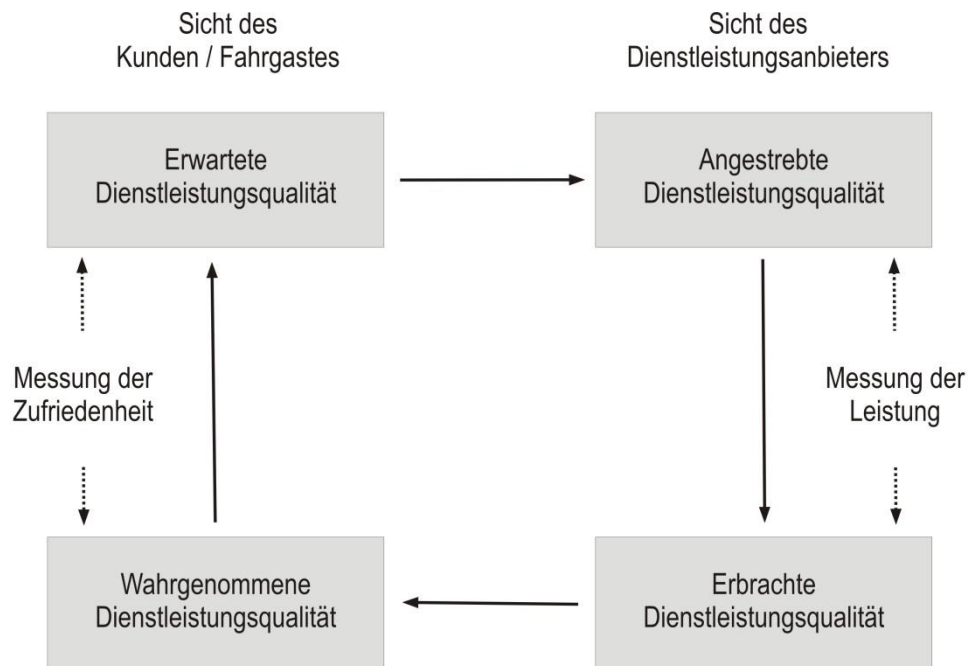


Abbildung 29 Qualitätszirkel

Ausgehend von der angestrebten oder geplanten Qualität, die sich über Einzelkriterien definiert, wird auf der Seite des Anbieters eine Dienstleistung erbracht. Auf der Seite des Kunden wird die Qualität der Leistung wahrgenommen und bewertet. Es entsteht beim Kunden eine Erwartungshaltung, die auf der Anbieterseite einen Abgleich und eine Anpassung der angestrebten Dienstleistungsqualität erfordert.

Zielsetzung ist es, erwartete, angestrebte, erbrachte und wahrgenommene Qualität, unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Mittel (Finanzen, Ressourcen...), in Einklang zu bringen. Durch die konsequente Beachtung des Qualitätszirkels, der Formulierung von Qualitätsstandards, Anwendung von geeigneten Messinstrumenten sowie die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems für die an der Erstellung der Dienstleistung beteiligten Organisationen wird die Kundenorientierung der Dienstleistung ÖPNV systematisiert und optimiert.

Das prozessorientierte Qualitätsmanagementsystem mit einer eindeutigen Kundenorientierung ist bereits seit vielen Jahren gängige Praxis in den Bereichen Planung, Marketing und Betrieb des Stadtbussystems Münster. Das maßgebliche Kriterium für den Planungsbereich ist dabei die Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplanes. Um die Kontinuität dieser kundenorientierten Arbeit fortzusetzen, sollen neben der Fortsetzung des Qualitätsmanagements in Planung und Betrieb und der Festsetzung von Qualitätsstandards (vgl. Kapitel 9) die nachfol-

gend aufgeführten kundenorientierten Qualitätsmessungen regelmäßig durchgeführt werden:

- **Standardisierte Fahrgasterhebungen**
In regelmäßigen Abständen sollen auf allen Stadtbuslinien standardisierte Fahrgastzählungen und -befragungen durchgeführt werden. Dabei ist eine repräsentative Fahrtenstichprobe zu gewährleisten. Neben der Ein-/Aus- und Umstiegshaltestelle soll darüber hinaus u.a. der Fahrtzweck, die genutzte Fahrkartenart und die Pkw-Verfügbarkeit sowie demografische Daten (Alter und Geschlecht) abgefragt werden. Die erhobenen Daten stehen gleichermaßen dem Nahverkehrsmanagement und der Stadt Münster zur Verfügung.
- **ÖPNV-Kundenbarometer**
Im Rahmen des standardisierten deutschen ÖPNV-Kundenbarometers von TNS-Infratest wird in einem Benchmarkvergleich mit jährlichem Turnus die von unterschiedlichen Verkehrsunternehmen und -verbünden angebotene Dienstleistungsqualität im ÖPNV von den Kunden nach Schulnoten bewertet. Die Stadtwerke Münster nehmen seit 1998 daran teil.
- **Qualitäts-Check**
In regelmäßigen Abständen soll durch Kundenworkshops und -befragungen die vom Kunden erwartete und tatsächlich wahrgenommene Qualität verschiedenster Leistungsmerkmale des Stadtbussystems ermittelt werden. Die Differenz zwischen der erwarteten und der wahrgenommenen Qualität liefert damit wichtige Hinweise zur Optimierung des Stadtbusangebotes.
- **Planungsbezogene Nachfrageanalysen**
Im Vorgriff auf die Umsetzung von Fahrplanmaßnahmen werden bedarfsweise planungsbezogene Nachfrageanalysen durch spezifische Erhebungen oder Befragungen durchgeführt. Auf der Grundlage dieser Marktforschung werden die Planungen kundenorientiert konkretisiert.
- **Akzeptanzuntersuchungen**
Akzeptanzuntersuchungen werden zur Überprüfung von angestrebten oder geplanten Qualitätsstandards (z.B. Ausrüstung der Busse mit Klimaanlage, graphische Gestaltung des Liniennetzplanes) oder im Vorgriff auf eine konkrete Planung durchgeführt, um die Kundenakzeptanz bzw. das Fahrgastpotenzial zu ermitteln.

Die Erhebungsergebnisse sind die zentrale Grundlage, um für das Stadtbussystem Münster innerhalb des Qualitätszirkels die geplante und die erbrachte Dienstleistung an die vom Kunden erwartete und wahrgenommene Qualität anzupassen.



10 Handlungskonzepte

10.1 Linienwegmaßnahmen im Tagesnetz

10.1.1 Grundlagen und Zielvorgaben

Grundlage der empfohlenen Linienwegmaßnahmen im Tagesnetz sind die Ergebnisse der Analyse des Stadtbusverkehrs sowie die unter Punkt 1 ausgeführten Ziele des Nahverkehrsplans. Im Folgenden werden die Planungsgrundsätze vorgestellt und konkrete Zielvorgaben benannt. Anschließend werden die Maßnahmen für die einzelnen Teilbereiche des Tages- und des Nachtbusnetzes beschrieben.

Vorrangig sind bei der Liniennetzplanung die Belange der heutigen bzw. der potenziellen Fahrgäste zu berücksichtigen. Im Sinne der Kundenorientierung müssen gewachsene Verkehrsverflechtungen, wie z.B. in den Kernstadtbereich, in die Stadtteilzentren und in die Gewerbe- und Industriegebiete sowie zu öffentlichen Einrichtungen, insbesondere zu den Schulstandorten, berücksichtigt werden.

Die einfache, mit ihrer Konzentration auf Hauptachsen plausible und leicht verständliche Liniennetzstruktur soll daher beibehalten und weiterentwickelt werden. Daher sollen die Linienführungen auf den Achsen so gestreckt wie möglich verlaufen. Die zentrale Erreichbarkeit sowohl der Altstadt wie auch des Hauptbahnhofs aus allen Außenstadtteilen ist dabei in hoher Qualität zu gewährleisten.

Im Außenbereich soll die Linienführung eine hohe Erschließungsqualität sicherstellen. Darüber hinaus ist die Effizienz des Liniennetzes durch die zusätzliche Einrichtung dezentraler Verknüpfungspunkte zu verbessern.

Aus Sicht der Angebotsoptimierung und zur Effizienzverbesserung sind durch die Weiterentwicklung des Stadtbusnetzes Überkapazitäten abzubauen bzw. zu vermeiden. Eine nachfragegerechte Gestaltung des Angebotes soll neue Fahrgastpotenziale erschließen. Durch eine Umverteilung der Betriebsleistung soll bei gleichem Mitteleinsatz eine höhere Wirksamkeit erreicht werden. Fahrplantechnische Abhängigkeiten der Linien untereinander sollen abgebaut werden, um flexibler auf sich ändernde Fahrgastverflechtungen und Fahrgastaufkommen reagieren zu können.

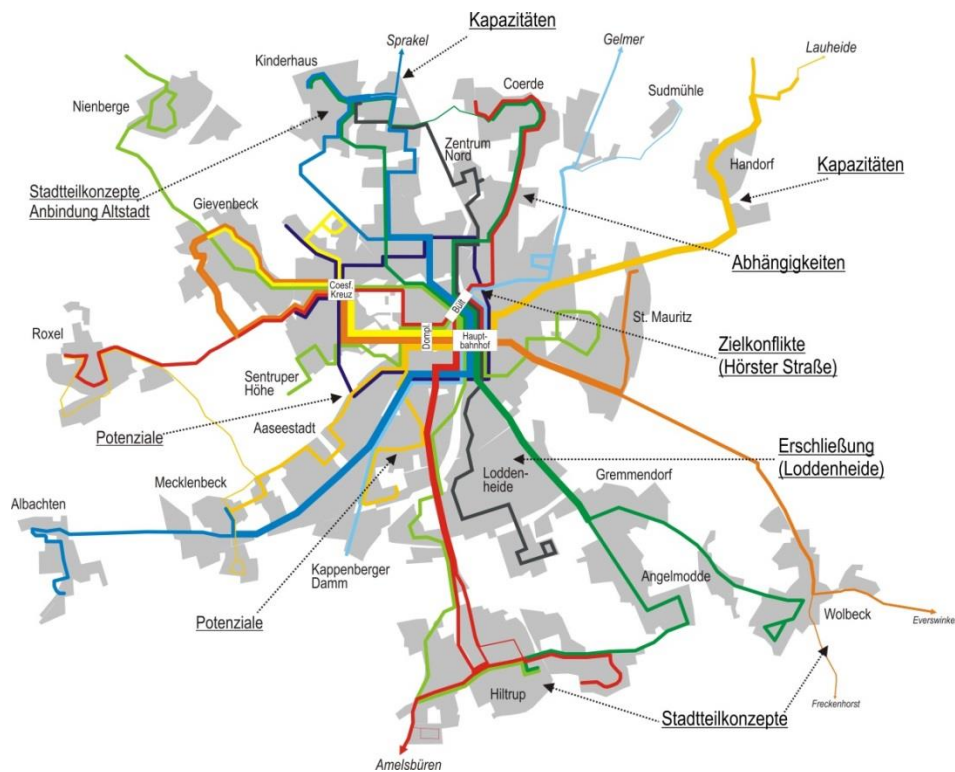


Abbildung 30 Bestandsnetz 2012 – Handlungsschwerpunkte

Als konkrete Ziele lassen sich folgende Vorgaben ableiten:

- Attraktive Anbindung der Außenstadtteile an den Kernstadtbereich.
- Erschließung neuer Fahrgastpotenziale durch Taktverdichtung auf den innenstadtnahen und aufkommensstarken Achsen des Stadtbussystems
- Einrichtung einer innerstädtischen Ringlinie im Tagesnetz zur Erschließung neuer Fahrgastpotenziale im nordöstlichen Kernstadtbereich (St. Franziskus-Hospital) und zur Einrichtung dezentraler Umsteigepunkte von und zu den Hauptachsen (10'-Takt) des Stadtbussystems zur Entlastung des Hauptbahnhofs
- Optimierung der Erschließung und Bedienung von Stadtteilen, Gewerbegebieten sowie von Freizeit- und Gastronomiebereichen, Erschließung neuer Fahrgastpotenziale
- mehr Flexibilität und Transparenz durch Entflechtung der Linienabhängigkeiten

- Einbeziehung der Fahrgastnachfrage im Jahresgang in die Angebotsplanung
- Beachtung der wirtschaftlichen Balance zwischen Aufwand und Ertrag

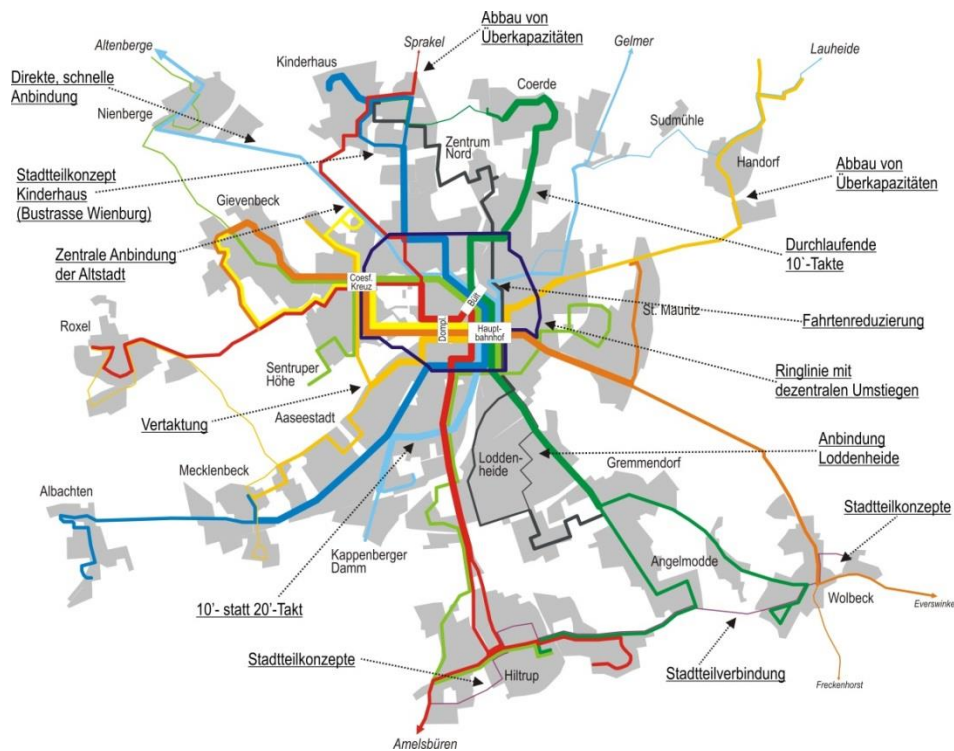


Abbildung 31 Zielnetz – Maßnahmenswerpunkte

10.1.2 Kernstadtbereich

Zur Optimierung des Liniennetzes im Kernstadtbereich sind im Wesentlichen die Einrichtung einer neuen Ringlinie mit dezentralen Umsteigepunkten, Taktverdichtungen in Bereichen mit hohen Fahrgastpotenzialen und die Schaffung einer schnellen Verbindung Hauptbahnhof - Coesfelder Kreuz vorgesehen:

- Einrichtung einer Ringlinie:
Überplanung der Linien 3 / 4 und Einrichtung einer innerstädtischen Ringlinie mit Erschließung des St. Franziskus-Hospitals und des östlichen Ringes. An den Schnittstellen mit den Hauptachsen des Stadtbussystems (z.B. Wolbecker Straße und Warendorfer Straße) bestehen oder werden neue dezentrale Umsteigehaltestellen eingerichtet, um den Innenstadtbereich besser aus den Außenstadtteilen anzubinden und um den Haupt-

bahnhof zu entlasten. Die Ringlinie wird im 20'-Grundtakt mit Verdichtung auf einen 10'-Takt in den Hauptverkehrszeiten betrieben.

- **Überplanung im südlichen Innenstadtbereich:**
Mit Führung der Linien 2 und 7 über Kappenberger Damm, Grüner Grund und Friedrich-Ebert-Straße kann diesen aufkommensstarken Bereichen erstmalig ein 10'-Takt geboten werden. Die Linie 5 wird gestreckt über die Hammer Straße geführt. Der Bereich Bismarckallee/Scharnhorststraße wird mit der Linie 2 und der Linie 10 erstmalig im 10'-Takt aus und in Richtung Altstadt angebunden.

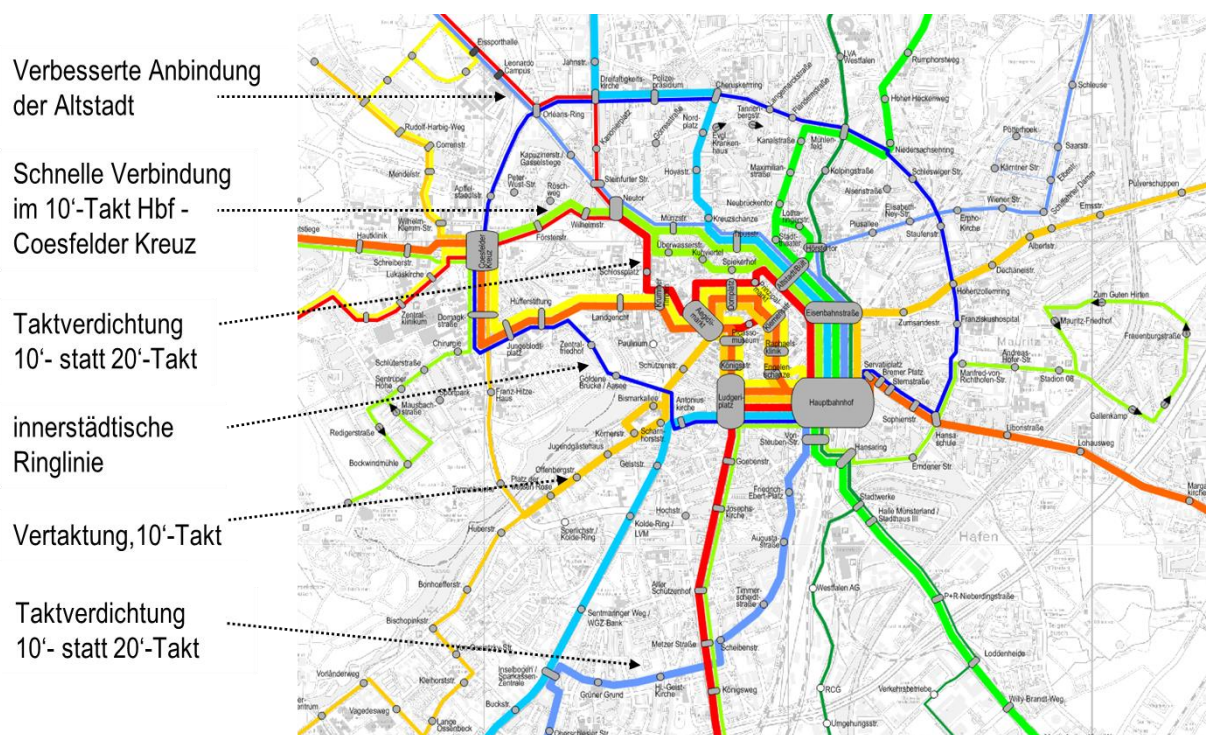


Abbildung 32 Linienwegmaßnahmen Kernstadt

- **Schnelle Verbindung Hauptbahnhof - Coesfelder Kreuz im 10'-Takt:**
Durch Führung und Vertaktung der Linien 5 und 14 über die Nordtangente wird erstmalig eine schnelle Verbindung (13 statt 17 Minuten Fahrzeit) zwischen Hauptbahnhof und Coesfelder Kreuz angeboten. Im Bereich Sentruper Höhe wird die Linie 14 gestreckt über die Waldeyerstraße geführt.

- Entlastung der Hörster Straße:
Durch die Herausnahme der Stadtbuslinien 7 und 17 wird die Anzahl der Stadtbuslinien in diesem Straßenabschnitt von 4 auf 2 halbiert. Darüber hinaus werden die Betriebsfahrten der Schnellbuslinie S90 zukünftig entfallen. Die Erschließung des Martiniviertels erfolgt durch die Stadtbuslinien 8 und 9.
- 10'-Takt Schlossplatz:
Mit Führung der Linie 9 über den Prinzipalmarkt und ab Neutor weiter Richtung Kinderhaus, wird der Schlossplatz zusätzlich im 10'-Takt angebunden. Zudem erhält der einwohnerstarke Stadtteil Kinderhaus eine direkte Anbindung an die Altstadt.
- Einstellung der „Verstärkerlinien“ 12 und 13 in den Sommer-/Semesterferien:

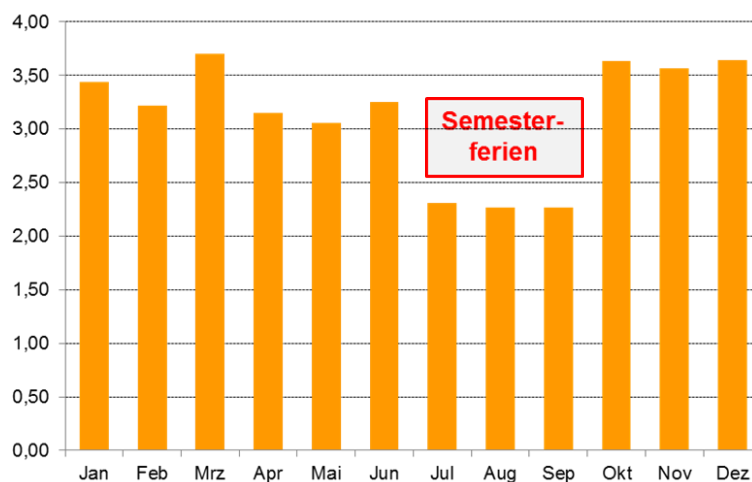


Abbildung 33 Jahresganglinie des Fahrgastaufkommens 2012

Nach der Jahresganglinie des Fahrgastaufkommens über alle Stadtbuslinien reduziert sich die Fahrgastnachfrage aufgrund der Sommer- und Semesterferien um mehr als 3 Mio. Fahrgäste. Zudem weisen die Linien 12 und 13 mit ca. 60 % einen überdurchschnittlichen Anteil an Studierenden auf. Dies bedingt in den Monaten Juli bis September eine im Vergleich zu den übrigen Stadtbuslinien sehr geringere Auslastung. Die im gleichen Korridor im 10'-Takt verkehrenden Stadtbuslinien 11 und 22 weisen ausreichend freie Kapazitäten für eine Aufnahme der Fahrgäste auf.

10.1.3 Handorf / Sudmühle / Gelmer

Die bereits im 2. Nahverkehrsplan diskutierte Fahrgastentwicklung im Bereich Handorf / Sudmühle / Gelmer erfordert eine Anpassung des Bedienungsangebotes. Im Vergleich zu anderen Korridoren oder Stadtteilen, die im 10'-Takt bedient werden, weist Handorf ein deutliches Missverhältnis zwischen der angebotenen Fahrtenanzahl und der Anzahl an beförderten Fahrgästen auf. So werden bspw. im Stadtteil Coerde bei gleicher Fahrtenanzahl doppelt so viele Fahrgäste befördert. Auch mit der Realisierung des Baugebietes „Drei Eichen“ konnte die Fahrgastzahl in Handorf, anders als erwartet, nicht wesentlich gesteigert werden. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse sind folgende Angebotsumstellungen vorgesehen:

- **Angebotsoptimierung Sudmühle / Mariendorf / Gelmer:**
Die Linie 7 wird im Kernstadtbereich direkt über die Fürstenbergstraße Richtung Bahnhof geführt und damit beschleunigt. Auf dem Schiffahrter Damm wird die Linie direkt, ohne die stündliche Einschleifung über das Wohngebiet Pötterhoek geführt (siehe Linie 2). Die stündlichen Fahrten, die außerhalb des Schülerverkehrs in Sudmühle enden, werden über Handorf bis zum Waldfriedhof Lauheide verlängert. Erstmals wird damit eine Verbindung Handorf-Sudmühle im Stadtbusverkehr geboten. Die in Sudmühle aufgelassenen Haltestellen werden mit einem Taxibus bedient.
- **Nachfragegerechte Angebotsanpassung Handorf:**
Die unbefriedigende Fahrgastentwicklung in Handorf erfordert eine Anpassung des Bedienungsangebotes. Die Linie 2 soll daher an der Danziger Freiheit enden. Stündlich wird mit einer Fahrt das Wohngebiet Pötterhoek erschlossen. Die Linie 10 wird weiter im 20'-Takt, mit einer Taktverdichtung (10'-Takt) in der Hauptverkehrszeit, nach Handorf geführt.
- **Im Rahmen der Stadt-Umland Kooperation besteht die Möglichkeit einer Einbindung der Regionalbuslinie R11 in die Stadtbuslinie 2.** Damit könnte den Fahrgästen aus Warendorf und Telgte eine Direktfahrt in die Altstadt geboten werden.
- **Durch Verlängerung der Linie 11 bis zur Warendorfer Straße kann der Korridor Warendorfer Straße / Handorf mit dem Korridor Wolbecker Straße über einen Umsteigepunkt verbunden werden.**

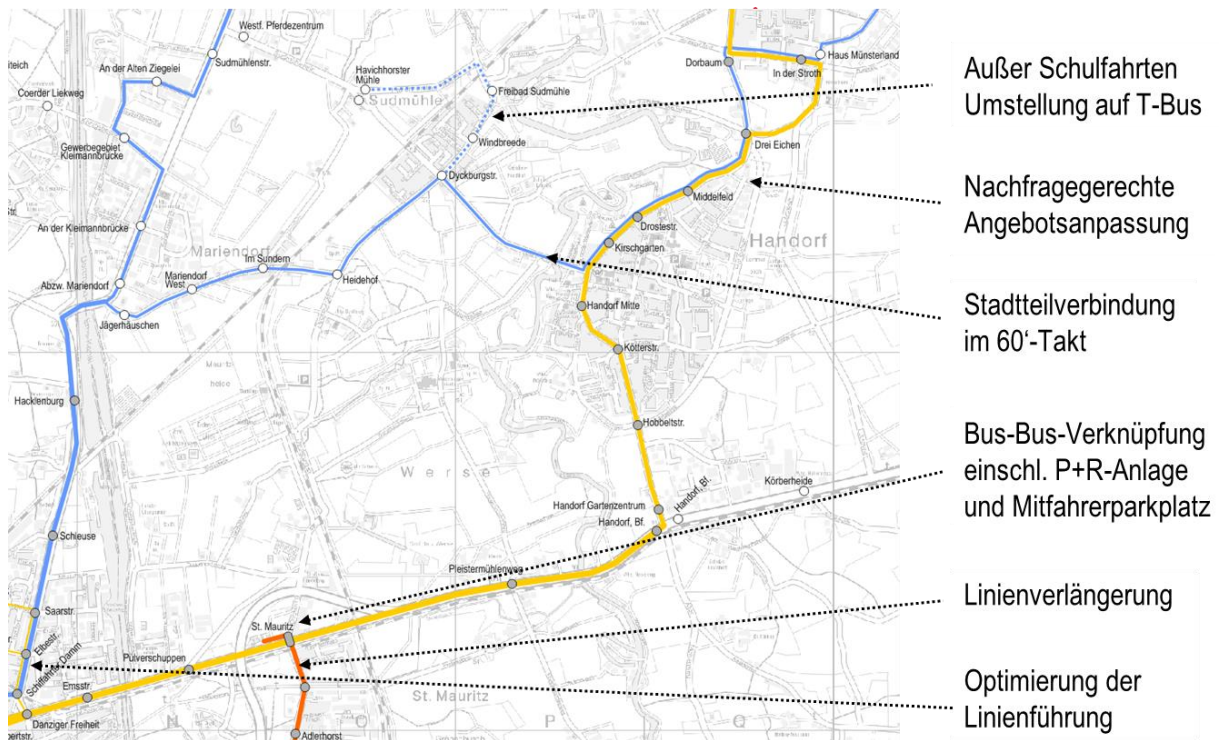


Abbildung 34 Linienwegmaßnahmen Handorf / Sudmühle / Gelmer

10.1.4 Coerde / Kinderhaus / Sprakel

Ähnlich wie in Handorf ist auch in Sprakel eine Anpassung des Bedienungsangebotes aufgrund des Missverhältnisses zwischen Fahrtenangebot und Fahrgastzahl erforderlich. Der Stadtteil Sprakel weist ein Aufkommen von ca. 650 Fahrgästen pro Werktag auf. Mehr als die Hälfte davon sind Schüler, die vor allem zum Schulbeginn bzw. Schulschluss den Stadtbusverkehr nutzen. Außerhalb dieser Zeitlagen sind die Fahrten häufig mit weniger als fünf Fahrgästen besetzt.

Im Bereich Kinderhaus soll dagegen die Linienführung optimiert werden. Ziel ist eine bessere Vertaktung und eine schnellere Verbindung Richtung Zentrum. Zudem soll das Gewerbegebiet Nienkamp und der Bereich Zentrum Nord mit dem gleichnamigen Haltepunkt mit einer Linie angebunden werden.

- Angebotsoptimierung im Korridor Kinderhaus:
Die Linien 15 und 16 werden gestreckt, ohne Einschleifung Nienkamp, über die Greverer Straße geführt. Damit wird dem Stadtteil Kinderhaus über die Greverer Straße eine durchgängig schnelle Verbindung im 10'-Takt geboten. Die Linie 17 wird dann als "reine Gewerbelinie" ab Zentrum Nord über das Gewerbegebiet Nienkamp Richtung Kinderhaus geführt. Voraussetzung hierfür ist der Bau der „Umwelt-Trasse Wienburg“, zugelassen für Busse und Fahrräder. Der damit verbundene Kostenaufwand

ist den zu erwartenden betrieblichen Einsparungen gegenüber zu stellen. Das Gewerbegebiet wird so erstmalig an den Haltepunkt Zentrum Nord angebunden.

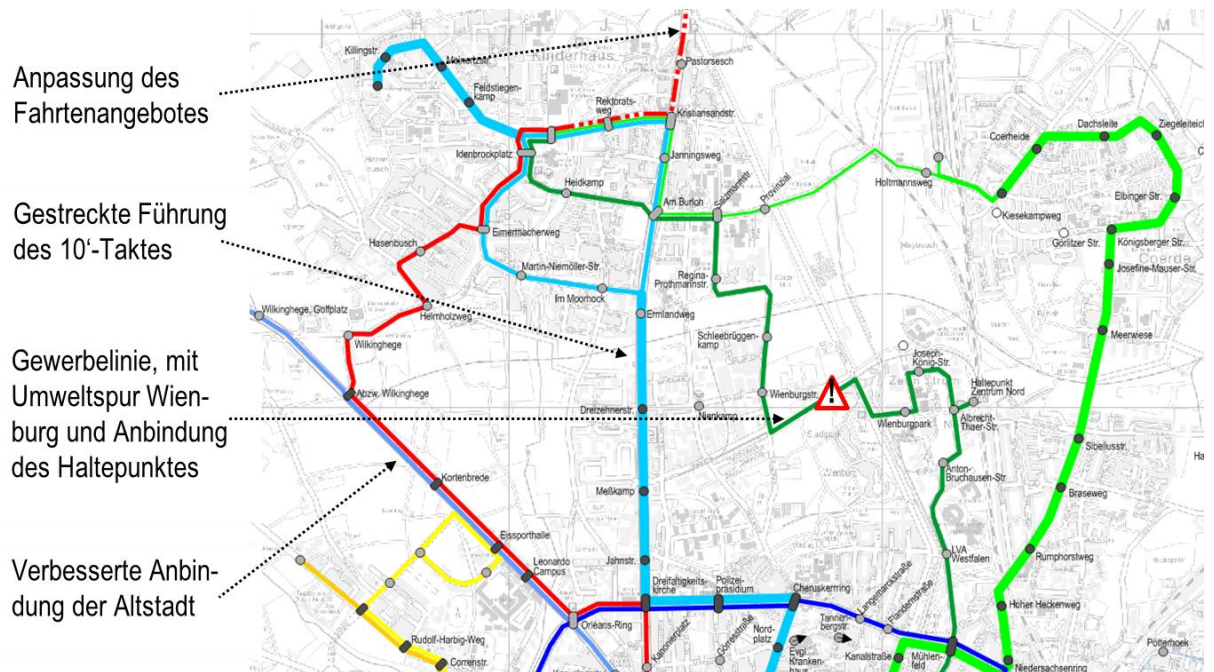


Abbildung 35 Linienwegmaßnahmen Coerde / Kinderhaus / Sprakel

- Direktverbindung des einwohnerstarken Stadtteils Kinderhaus über die Steinfurter Straße mit der Altstadt.
- Angebotsanpassung Kinderhaus - Sprakel:
Aufgrund der guten und schnellen Bahnverbindung Sprakel-Zentrum (ganztägig im 30'-Takt mit 10 Minuten Fahrzeit bis Hauptbahnhof) und der geringen Fahrgastnachfrage auf diesem Streckenabschnitt der Buslinie 16 soll das Stadtbusangebot Sprakel-Kinderhaus angepasst werden. Die Linie 16 wird in den Hauptverkehrszeiten von Betriebsbeginn bis etwa 9:00 Uhr und von ca. 13:00 bis etwa 17:00 Uhr im 20'-Takt von Kinderhaus bis nach Sprakel verlängert. Die Zeitlücken werden durch bedarfsgesteuerte Taxibusfahrten mit Anschluss an der Haltestelle Kinderhaus Schulzentrum gefüllt.

10.1.5 Gievenbeck / Nienberge / Roxel

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im westlichen Stadtgebiet ist neben dem dichten Linien- und Fahrtenangebot im Stadtbusverkehr auch das Angebot durch zwei aufkommensstarke Regionalbusachsen zu beachten. Die in einem 30'-Takt verkehrenden R72 (RVM) und R73 (WB) bieten über die Steinfurter Straße eine separate schnelle, allerdings nur periphere Verbindung für den Stadtteil Nienberge in Richtung Zentrum. Daher sollte diese Regionalbusachse mit Hilfe einer intensivierten Stadt-Umland-Kooperation optimiert werden.

Die andere starke Regionalachse betrifft die Verbindung Roxel - Zentrum. Hier verlaufen die Linien R63 und die R64 ab Roxel teilweise parallel zur Stadtbuslinie 1. Die Linien sind nicht miteinander vertaktet und weisen eine hohe Fahrgastnachfrage im Regionalbusverkehr auf. Gleiches gilt für das dichte Stadtbusangebot im Stadtteil Gievenbeck. Für den Stadtteil Roxel ist ferner die Anbindung des voraussichtlich ab Ende 2014 in Betrieb gehenden Haltepunktes Roxel zu berücksichtigen.

- **Angebotsverbesserung Nienberge:**
Ausweitung des Regionalbusangebotes R72/R73 auf einen 20'-Takt durch eine Kooperation zwischen SWMS, RVM und WB mit zentraler Erschließung in Nienberge über die Hülshoffstraße und schnelle Verbindung Richtung Zentrum über die Steinfurter Straße. Durch die 20'-Taktung kann auch der Anschluss Richtung Kinderhaus im Bereich Wilkinghege optimiert werden. Noch im Detail zu prüfen ist die Linienführung in Nienberge über das Gewerbegebiet Haus Uhlenkotten bzw. die Altenberger Straße.
- **Angebotsanpassung im Stadtteilverkehr Gievenbeck- Nienberge:**
Mit der Ausweitung des 20'-Taktes für den Stadtteil Nienberge über den schnellen Linienweg der Steinfurter Straße ist zu prüfen, ob das Fahrtenangebot der vergleichsweise "langsamen" Linie 5 im Stadtteilverkehr zwischen Gievenbeck und Nienberge auf einen 60'-Takt zurückgenommen werden kann.
- **Durchgängige 10'-Vertaktung der Linien 11 und 22 in Gievenbeck über Altstadt/Hauptbahnhof bis Wolbecker Straße:** Dazu sollen die Linien 11 und 22 ab der Wolbecker Straße über den Hauptbahnhof und den Altstadtbereich bis in den Bereich Toppheide identisch geführt werden. Die Linie 12 erschließt als Verstärker außerhalb der Semesterferien im Sommer über die Roxeler Straße und die Dieckmannstraße das Auenviertel.

- Anbindung des Haltepunktes Roxel mit der Linie 10 und der Linie 1. Die Linie 1 wird ab Paul-Gerhard-Straße im 60'-Takt zum Haltepunkt und im 20'-/40'-Takt zum Hallenbad geführt.
- Weitergehende Prüfung der Integration der aus Nottuln bzw. Havixbeck nach Münster Hauptbahnhof fahrenden Regionalbuslinien R63 und R64 in die Linie 1. In einem solchen Fall müssten beide Regionallinien mit Gelenkbussen (heute Solobusse) gefahren werden, die bis Amelsbüren durchgebunden würden.

Angebotsverbesserung,
Taktverdichtung, zentrale
Erschließung mit R72/R73,
Prüfung der Linienführung

Anpassung des Bedienungs-
angebotes im Stadtteilverkehr
Nienberge- Gievenbeck

Anschlussoptimierung

Durchgängige 10'-Vertaktung

Inbetriebnahme des HP
Roxel mit Stadtbusanbindung

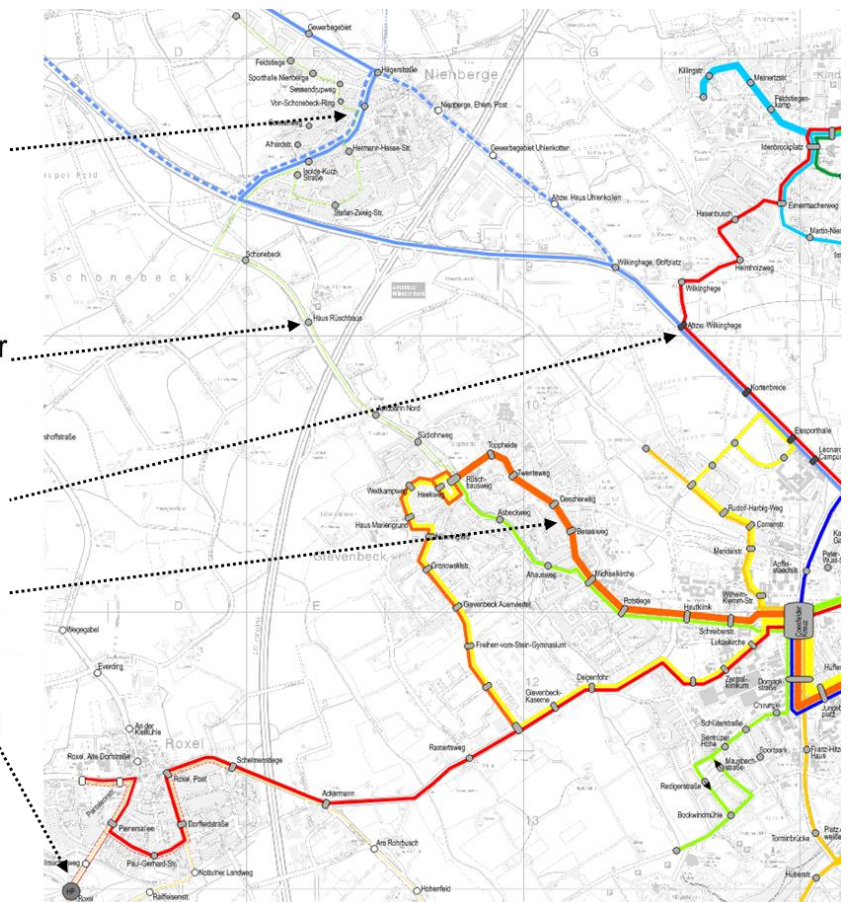


Abbildung 36 Linienwegmaßnahmen Gievenbeck / Nienberge / Roxel

10.1.6 Hilstrup / Wolbeck

In den Stadtteilen Hilstrup und Wolbeck sind gemessen an den Qualitätsstandards Defizite in der Erschließungs- und Verbindungsqualität untereinander festzustellen. In Wolbeck liegt das Neubaugebiet Wolbeck Nord z.T. deutlich mehr als 300 m zur nächstgelegenen Haltestelle. Das gilt auch für den Bereich der südlichen Westfalenstraße und das Gewerbegebiet Hansestraße in Hilstrup. Weiterhin ist

eine steigende Fahrgastnachfrage zwischen Hilstrup und Wolbeck festzustellen. Das Aufkommen der Taxibuslinie 9 ist von 8.500 Fahrgästen in 2007 auf 12.000 in 2012 gestiegen.

Verbesserung der Tangentialverbindung und der Stadtteilerschließung: Zwischen Wolbeck und Hilstrup soll eine neue Stadtbuslinie im 60'-Takt eingerichtet werden, die die Taxibuslinie 9 weitgehend ablöst. In Wolbeck wird diese Linie das neu entstandene Baugebiet Wolbeck Nord erschließen und mit der Führung über die Münsterstraße und die Hiltruper Straße erstmalig eine Stadtbusverbindung innerhalb Wolbecks anbieten. Über die Hiltruper Straße und die Straße Osttor wird die Linie weiter nach Hilstrup geführt. In Hilstrup befährt die Linie die Hülsebrockstraße. Dies ermöglicht eine Begradigung und Beschleunigung der Stadtbuslinie 1. Ab Hilstrup Schulzentrum erschließt die neue Stadtteilverbindung den südlichen Bereich der Westfalenstraße und das Gewerbegebiet Hansestraße.

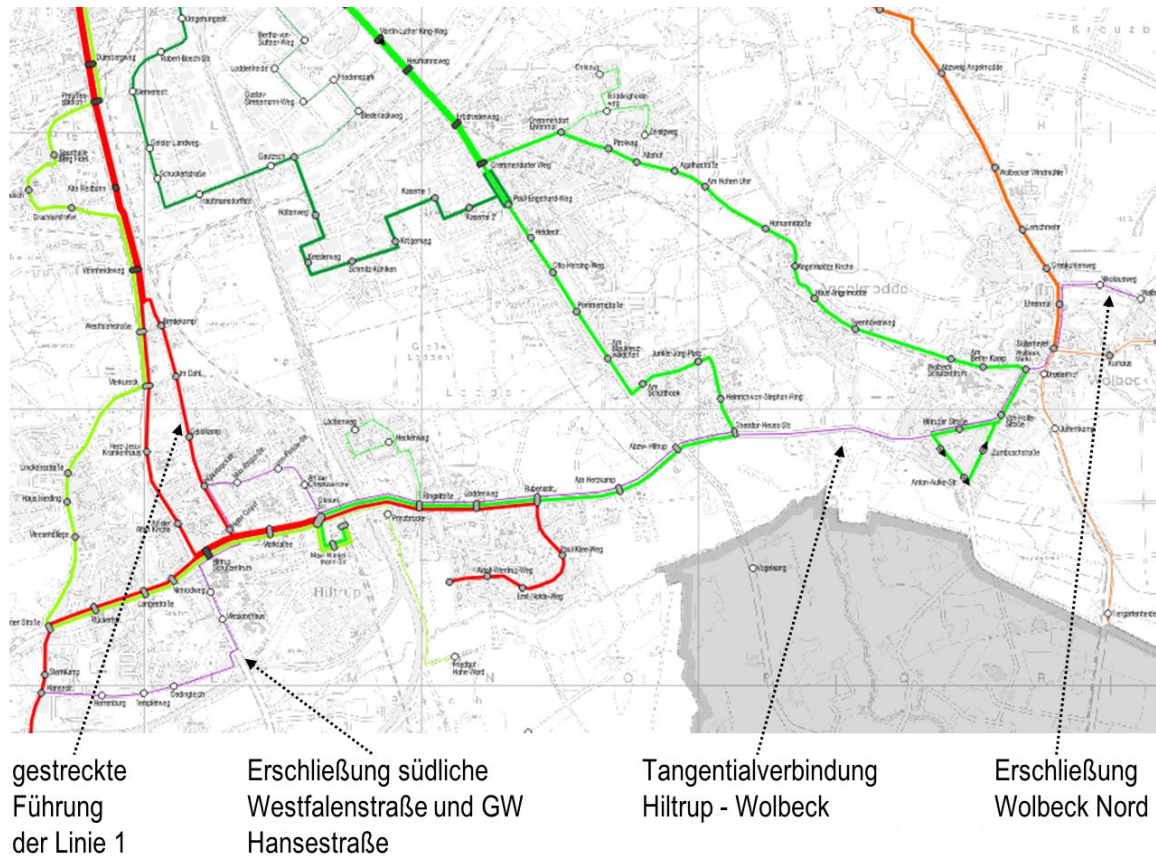


Abbildung 37 Linienwegmaßnahmen Hilstrup / Wolbeck

- Verbesserte Anbindung der Altstadt:
Durch die Entflechtung der Linienäste werden die Linien 1 und 9 im 10'-Takt über den Hauptbahnhof hinaus bis in den Altstadtbereich geführt. Dadurch wird dem größten Münsteraner Stadtteil ein durchgängiger 10'-Takt über den Hauptbahnhof und die Altstadt bis zum Schlossplatz geboten.

10.1.7 Loddenheide / ehemalige York Kaserne Gremmendorf

Das Gewerbegebiet Loddenheide ist mit einer Größe von ca. 89 ha ein Schwerpunkt für die Neuansiedlung von Gewerbebetrieben. Mit abschließender Realisierung (u.a. mit Umsiedlung der Oberfinanzdirektion) werden dort ca. 3.000 Beschäftigte tätig sein. Etwa 50 % der Fläche ist gegenwärtig vermarktet. Als Einstiegsangebot wurde bereits mit dem Fahrplanwechsel 2002 die Linie CE6 mit einer Bedienung in der Hauptverkehrszeit in das Gewerbegebiet geführt. In Anbetracht der Entwicklung des Fahrgastaufkommens und zur verbesserten Anbindung der Agentur für Arbeit, wurde das Fahrtenaufkommen stetig ausgeweitet.

Die Fläche der ehemaligen britischen York-Kaserne in Gremmendorf umfasst ca. 50 ha. Der Perspektivplan (vorgestellt im Mai 2013) bildet die Grundlage für die weiteren Planungsschritte (städtebauliche Wettbewerbe, Bebauungsplänen etc.). Fest steht, dass die Kasernenfläche künftig überwiegend zu Wohnzwecken genutzt werden soll. Darüber hinaus soll das bestehende Stadtteilzentrum Gremmendorf auf dem Bereich der heutigen Kasernenfläche weiter entwickelt werden. Das Fahrtenangebot für das Gewerbegebiet Loddenheide soll stufenweise der Fahrgastnachfrage entsprechend ausgeweitet werden. Mit der optionalen Verlängerung der Linie 17 soll der Bereich der ehemaligen York-Kaserne erschlossen werden.

- Ausweitung der Taktfolge der Linie 17 (Südast) auf einen durchgängigen 20'-Takt. Ab der Haltestelle Stadtwerke wird dieser Takt gesplittet. Die Bereiche Industrieweg und Siemensstraße werden im 20'-/40'-Takt erschlossen. Im 60'-Takt werden die Fahrten über den Albersloher Weg in das Gewerbegebiet Loddenheide und weiter bis zur Endhaltestelle Krögerweg geführt. Zu prüfen ist eine ortsnahe Anbindung der Agentur für Arbeit über eine neu einzurichtende Umweltspur. Ab der Haltestelle Gautzsch wird die Linie 17 wieder im 20'-Takt geführt. Abhängig von der Realisierung des Wohnbaugebietes im Bereich der ehemaligen York-Kaserne wird die Linie 17 bis zum Albersloher Weg verlängert und dort mit den Linien 6 und 8 verknüpft.

- Abhängig von der Fahrgastnachfrage soll das Fahrtenangebot, als spezifisches Angebot insbesondere für den Berufsverkehr, in der Hauptverkehrszeit verdichtet werden.
- Ergänzend zur vorgenannten Überplanung der Linie 17 ist die Haltestellensituation des Albersloher Weges im Bereich des Gewerbegebietes Loddeneide zu optimieren.

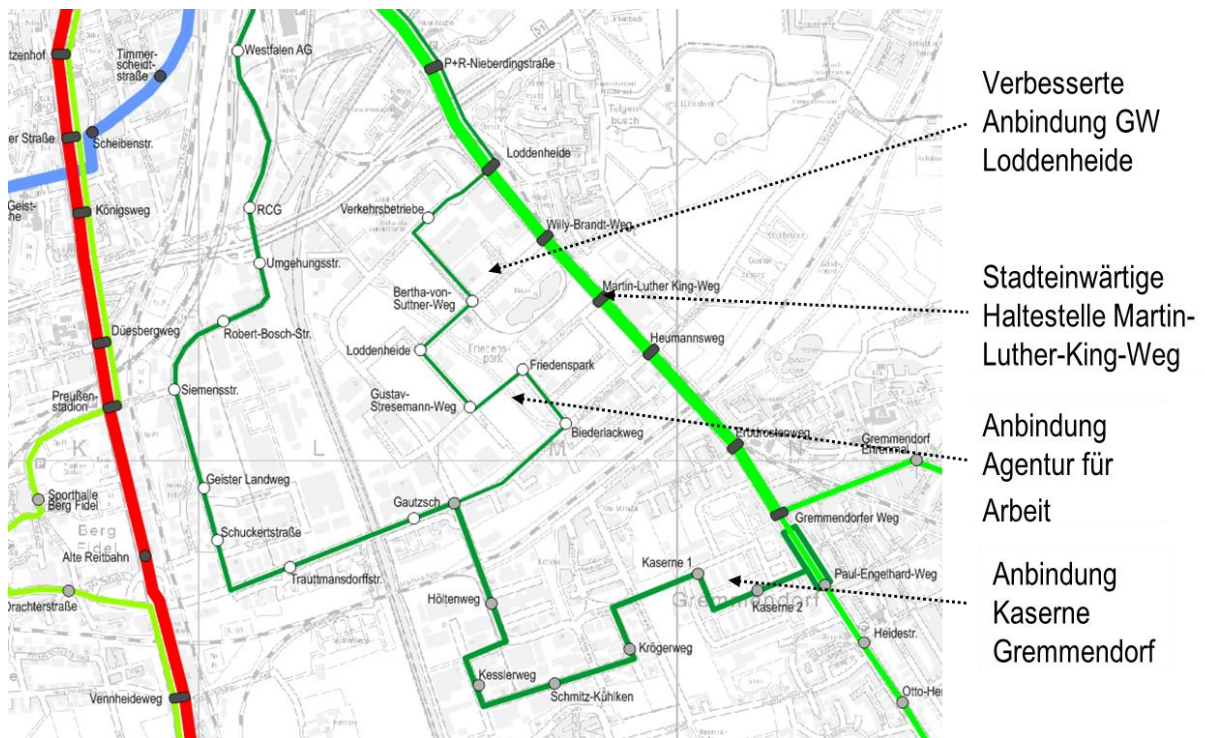


Abbildung 38 Linienwegmaßnahmen Loddeneide / ehemalige York-Kaserne Gremmendorf

10.1.8 Hansa-BusinessPark

Im Rahmen der verkehrlichen Ausbauplanung wurde bereits die Erschließung und Anbindung des Industrie- und Gewerbegebietes Hansa-BusinessPark diskutiert. Entsprechend der Ansiedlung von Betrieben und Entwicklung der Fahrgastnachfrage erfolgt die Umsetzung stufenweise. Mit Fahrplanwechsel 2012 wurde bereits die Erschließung des Gewerbegebietes und die Anbindung aus und in Richtung Amelsbüren (einschließlich Bahnhofpunkt) bzw. Hilstrup durch die Einrichtung der Taxibuslinie 1 mit Anschluss an die Stadtbuslinie 1 realisiert. Darüber hinaus wurde eine zusätzliche Haltestelle Hansa-Business-Park auf dem Kappenberger Damm (Linie 7/R41) eingerichtet. Als weitere Stufen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Mit fortschreitender Gewerbeansiedlung und steigender Fahrgastnachfrage werden in der zweiten Phase die heute am Kriegerweg endenden Fahrten der Linie 7 über den Bereich Hansa-BusinessPark bis zum Alexianer Krankenhaus verlängert. Damit wird der Hansa-BusinessPark im 20'-Takt an das Stadtbussystem angebunden. Die Taxibusverbindung Amelsbüren - Gewerbegebiet Gropiusstraße - Hansa-BusinessPark bleibt auch in der zweiten Phase bestehen. Zusammen mit der Stadtbuslinie 1 bildet sie die Querspange von und nach Hilstrup.
- Sollte mit der vollständigen Gewerbeansiedlung die Fahrgastnachfrage im Tangentialverkehr nach Amelsbüren und Hilstrup sowie im Bahn-Bus-Anschlussverkehr weiter steigen, ist die Taxibusverbindung auf eine Linienebusverbindung umzustellen. Dazu könnte eine der stündlich drei Fahrten der Linie 7 über den Hansa-Business-Park und das Gewerbegebiet Gropiusstraße bis zum Bahnhof Amelsbüren verlängert werden. Ab der Haltestelle Davertstraße besteht Anschluss auf die Linie 1 aus und in Richtung Hilstrup. Alternativ dazu könnte auch die Stadtteilverbindung Wolbeck - Hilstrup, die nach aktuellem Planungsstand im Gewerbegebiet Hansestraße endet, über das Hilstruper Gewerbegebiet Gropiusstraße bis in den Hansa-BusinessPark verlängert werden.

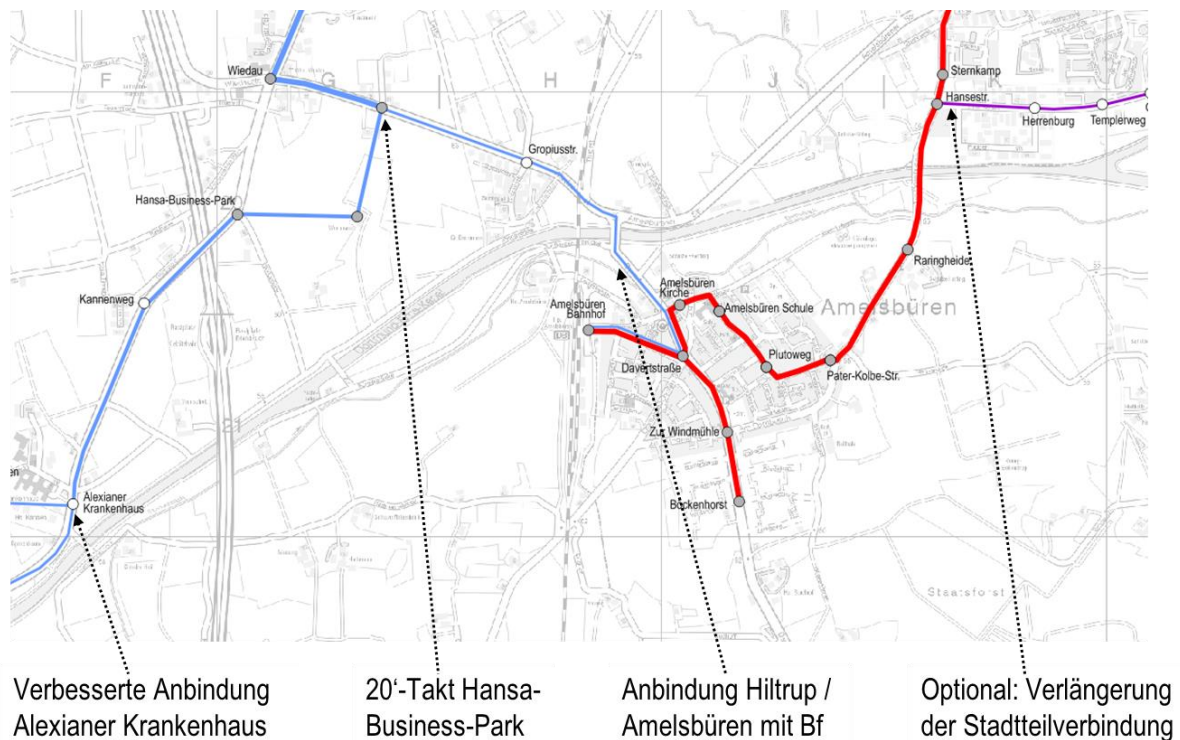


Abbildung 39 Linienwegmaßnahmen Hansa-BusinessPark

10.1.9 Finanzielle Auswirkungen

Eine Zielsetzung der Liniennetzoptimierungen des 3. Nahverkehrsplanes ist die nachfragegerechte und zugleich wirtschaftlich effiziente Gestaltung des Bedienungsangebotes. Dazu sollte das Leistungsangebot entsprechend der festgestellten Fahrgastnachfrage und den zu erwartenden Fahrgastpotenzialen möglichst kostenneutral umverteilt werden. Die Abschätzung der betriebsbedingten Mehr- bzw. Minderkosten (vgl. Tabelle 6) der einzelnen Maßnahmen verdeutlicht die ausgewogene Planung des zukünftigen Liniennetzes.

Nach der Abschätzung der betrieblichen Mehr- bzw. Minderaufwände ist die Summe aller Linienwegmaßnahmen des Tagesnetzes weitestgehend kostenneutral. Das größte Einsparpotenzial besteht durch die nachfragebedingte Rücknahme des 10'-Taktes in Handorf auf einen 20'-Takt. Dabei ist die geplante Taktverdichtung zur Hauptverkehrszeit kostenmäßig berücksichtigt. Die größten Mehrkosten aber auch höchsten Fahrastpotenziale sind durch die Überplanung des Angebotes im südlichen Innenstadtbereich, durch die Angebotsoptimierung in Nienberge, durch die verbesserte Anbindung und Erschließung des Gewerbegebietes Loddenheide und der ehemaligen York Kaserne sowie durch die Tangentialverbindung und Stadtteilerschließung Hiltrup - Wolbeck zu erwarten. Be-

rücksichtigt man ferner, dass durch die Rücknahme des Angebotes auf schwach nachgefragten Streckenabschnitten nur geringe Einnahmeverluste ausgelöst, aber durch die Angebotsverbesserung an anderer Stelle zusätzliche Fahrgeldeinnahmen generiert werden, dürfte die vorgeschlagene Linienüberplanung zugleich kundenorientiert und wirtschaftlich effizient sein.

Maßnahme		Mehr- aufwand	Minder- aufwand
Kernstadt	Ringlinie mit Neuerschließung und dezentralen Umstiegen		100.000 €
	Taktverdichtung im südlichen Innenstadtbereich	450.000 €	
	10'-Takt Hbf-Coesfelder Kreuz über Nordtangente	- €	- €
	Verbesserte Anbindung Altstadt, 10'-Takt Schlossplatz	50.000 €	
	Streckung der Linienführung Sentruper Höhe / Maikotten		50.000 €
Handorf / Sudmühle / Gelmer	Nachfragegerechte Angebotsanpassung Handorf		400.000 €
	Verknüpfung Warendorfer Straße / Wolbecker Straße	- €	- €
Coerde / Kinderhaus / Sprakel	Angebotsoptimierung Kinderhaus/Grevener Str./Nienkamp		50.000 €
	Kinderhaus - Sprakel (Stadtbus & TaxiBus)		100.000 €
Gievenbeck / Nienberge / Roxel	Durchgängige 10'-Vertaktung Gievenbeck-Wolbecker Str.	- €	- €
	Angebotsoptimierung Nienberge, 20'-Takt Steinfurter Str.	100.000 €	
	Angebotsanpassung Nienberge-Gievenbeck, 60'-Takt		100.000 €
Hiltrup / Wolbeck	Entflechtung und verbesserte Anbindung der Altstadt	- €	- €
	Tangentialverbindung und Stadtteilerschließung	100.000 €	
Loddenheide / York Kaserne	Zentrale Erschließung im 60'-Takt (bis 20'-Takt HVZ)	100.000 €	
	Erschließung York Kaserne, Linienverlängerung	50.000 €	
Summe		850.000 €	800.000 €
Saldo		50.000 €	

Tabelle 6 Mehr- und Minderaufwand der Linienüberplanung im Tagesnetz

10.2 Linienführung im Altstadtbereich

Der zentrale Bereich der Münsteraner Altstadt ist durch die Promenade begrenzt. Dieser wird von acht Stadtbuslinien jeweils im 20'-Takt erschlossen. Die Stadtbuslinien 1/14, 2/10, 11/22 und 12/13 sind fahrplantechnisch aufeinander abgestimmt und bieten aus und in Richtung Hauptbahnhof einen 10'- bzw. 5'-Takt. Über die heute bedienten Haltestellen wird der zentrale Bereich der Münsteraner Altstadt nahezu flächendeckend im 200 m Radius rund um die Haltestellen erschlossen.

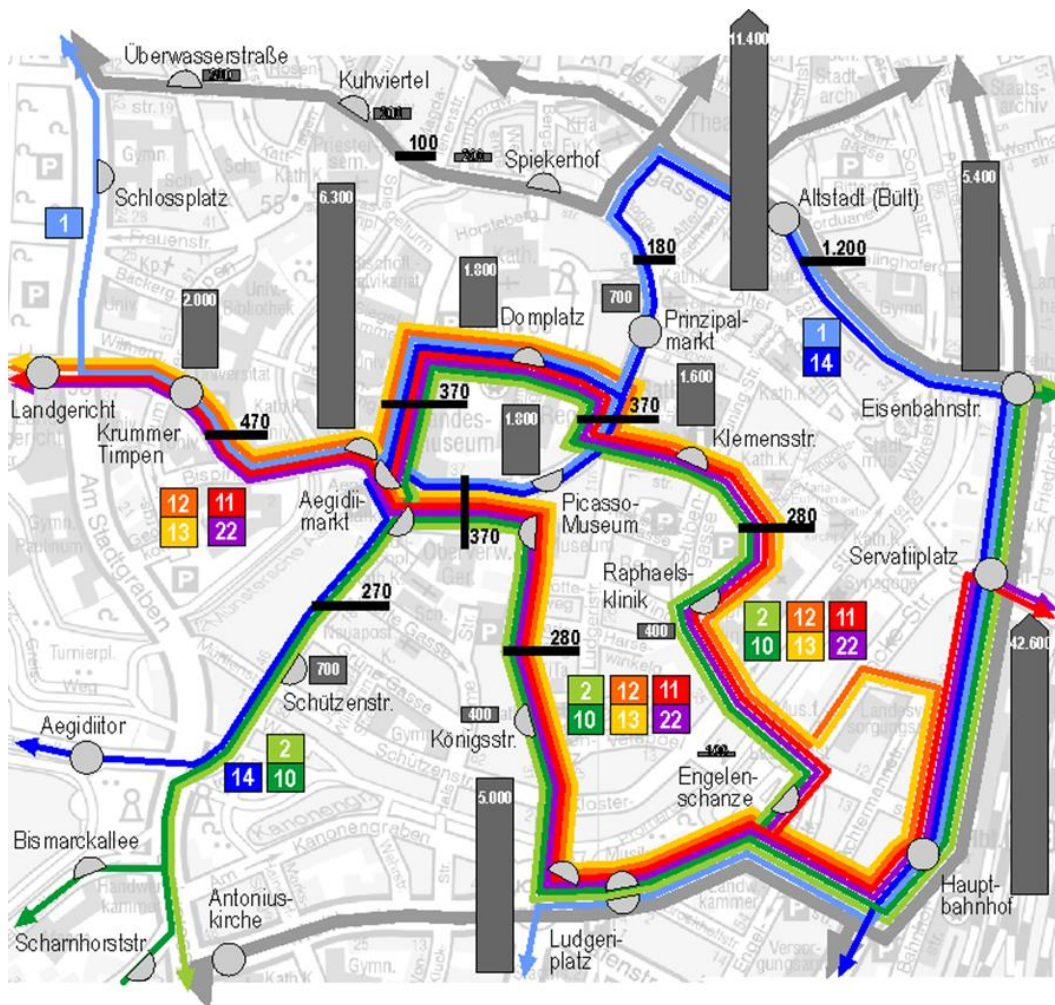


Abbildung 40 ÖPNV-Angebot und -Nachfrage in der Innenstadt

Die zentralen Altstadt Haltestellen Aegidiimarkt, Picasso-Museum, Klemensstraße, Prinzipsmarkt und Domplatz werden werktags von ca. 12.200 Ein- bzw. Aussteigern genutzt. Das entspricht ca. 6 % des gesamten Fahrgastaufkommens im Stadtbusverkehr. Mehr als die Hälfte der Fahrgäste nutzt dabei die Haltestelle Aegidiimarkt. Die nördlich gelegene Haltestelle Altstadt / Bült wird von ca. 11.400

Fahrgästen frequentiert. Die südlich gelegene Haltestelle Ludgeriplatz wird von ca. 5.000 Fahrgästen pro Werktag genutzt. Im Querschnitt Klemensstraße und Königsstraße werden auf der "Domachse" mit den Linien 2/10, 11/22 und 12/13 ca. 7.000 Fahrgäste pro Werktag befördert. Etwa die Hälfte der Fahrgäste auf den Domachsenlinien hat die Haltestellen im Altstadtbereich als Quelle bzw. Ziel. Die andere Hälfte der Fahrgäste fährt über den Altstadtbereich hinaus.

Die hohe Bedeutung der zentralen Erreichbarkeit der Altstadt für einen Großteil der Fahrgäste im Stadtbussystem Münster ist unbestritten. Mit dem behindertengerechten Ausbau der stark nachgefragten Haltestellen Klemensstraße, Picasso-Museum und Domplatz wurde dieser Bedeutung Rechnung getragen. Neben den Belangen der Fahrgäste mit dem Ziel Altstadt sind aber auch weitergehende Ansprüche anderer Fahrgastverbindungen und die Interessen von Besuchern der Münsteraner Altstadt sowie städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen. Diese Ansprüche sind bei einer Bewertung der Linienführung im zentralen Altstadtbereich zu beachten:

- Mit mehr als 1.000 Fahrgästen pro Werktag ist die Verbindung Haltestelle Hauptbahnhof - Haltestelle Coesfelder Kreuz die mit Abstand am stärksten nachgefragte im Stadtbussystem. Mit Ausnahme der Linie 5 werden alle diese Verbindung bedienenden Linien über den zentralen Altstadtbereich geführt. Mit einer Fahrzeit von 17 Minuten ist dieser Linienweg gut 5 Minuten länger als die Führung über die Nordtangente bzw. Ludgeriplatz.
- Insgesamt werden die Klemensstraße und die Königsstraße im Einrichtungsverkehr von jeweils 280 Bussen pro Werktag frequentiert. Der Prinzipalmarkt wird von 180 Fahrzeugen im Zweirichtungsverkehr befahren. Die Busfrequenz im Bereich Michaelisplatz, Domplatz und Rothenburg liegt bei ca. 370 Fahrzeugen pro Werktag.
- Aufgrund von Veranstaltungen rund um den Prinzipalmarkt wird der zentrale Altstadtbereich bis zu 20 Mal pro Jahr über Stunden und zum Teil Tage für den Linienverkehr gesperrt. Die erforderlichen Umleitungen sind aufwändig betrieblich zu planen und an die Kunden zu kommunizieren. Insgesamt ist die Linienführung durch den Altstadtbereich, aus den unterschiedlichsten Gründen (Markttag, Weihnachtsmärkte, Rückstaus vor Parkhäusern) vergleichsweise stör- und damit verspätungsanfällig.

Wertvolle Erkenntnisse zum Fahrgastverhalten bei einer Änderung der Linienführung konnten in den vergangenen Jahren im Rahmen der baustellenbedingten Sperrungen und Umleitungen im zentralen Altstadtbereich gesammelt werden. Mit Vollsperrung des Bereichs rund um den Domplatz und Aegidiimarkt in 2013

mussten sechs der acht "Altstadtlinien" über die Nordtangente / Bült bzw. über Moltkestraße / Ludgeriplatz umgeleitet werden und konnten so den zentralen Altstadtbereich nicht erschließen. Trotz der deutlich schlechteren Erreichbarkeit der Münsteraner Altstadt in den vergangenen Jahren, ist insgesamt eine deutliche Steigerung der Fahrgastnachfrage im Stadtbussystem festzustellen. Von 2009 (erste Baumaßnahme: Sperrung Königsstraße) bis 2013 ist das Fahrgastaufkommen von ca. 32 Mio. Fahrgästen auf fast 38 Mio. Kunden gestiegen.

Allerdings ist festzustellen, dass die Steigerung 2012 - 2013 auf den von der Umleitung 2013 betroffenen "Altstadtlinien" moderater ausfiel als auf den übrigen Stadtbuslinien. Die im zentralen Altstadtbereich verbliebenen Linien 11 und 22 legten dagegen anders als die aus der Altstadt in 2013 herausgenommenen Linien überproportional zu. Insgesamt belegen die Ergebnisse die Bedeutung der zentralen Erreichbarkeit der Münsteraner Altstadt für die Kunden. Allerdings scheinen die nördlich bzw. südlich gelegenen Haltestellen Altstadt/Bült und Ludgeriplatz für viele Fahrgäste mit Ziel Altstadt eine akzeptable Alternative zu sein.

Vor dem Hintergrund der vielfältigen Ansprüche und Interessen sowie den Erkenntnissen und Erfahrungen mit den Umleitungsführungen der vergangenen Jahren, soll das Bedienungskonzept des zentralen Altstadtbereiches mit der Zielperspektive 4. Nahverkehrsplan überprüft und gegebenenfalls überplant werden. Zielsetzung dabei ist es, die Erschließung des zentralen Altstadtbereiches mit dem Stadtbusverkehr auch zukünftig sicherzustellen. Das dazu notwendige Bedienungsangebot oder die Busfrequentierung soll dabei so stadtverträglich wie möglich gestaltet werden. Hierbei sind insbesondere die Fahrzeuggröße und Antriebsart (Verbrauch, Emissionen) angesprochen.

Mit der vollständigen Elektrifizierung der Stadtbuslinie 14 ab 2015 wird ein Pilotprojekt gestartet, das im Hinblick auf ein unter den Gesichtspunkten Stadtverträglichkeit und Nachhaltigkeit alternatives Bedienungskonzept insbesondere im Altstadtbereich erste Praxiserfahrungen liefern wird.

10.3 Abend- und Nachtnetz

10.3.1 Vorbemerkungen

Auf der Grundlage des 2. Nahverkehrsplanes wurde zum Fahrplanwechsel 2006 das heute betriebene Abend- und Nachtbusnetz eingeführt. Zielsetzung war es, im Sinne der Begreifbarkeit und Transparenz für den Fahrgast ein Liniennetz im Abend- und Nachtverkehr mit angepassten Takten anzubieten. Zudem wurde am Wochenende der durchlaufende Betrieb im Nachtbusverkehr eingeführt. Seit Umsetzung dieser Maßnahmen konnte die Fahrgastnachfrage ab 21:00 Uhr um mehr als 25 % gesteigert werden. 2011 wurden werktags von 21:00 bis 2:00 Uhr

durchschnittlich je Nacht ca. 3.500 Fahrgäste befördert. Am Wochenende nutzen im durchlaufenden Betrieb in der Zeit von 0:00 bis 6:00 Uhr ca. 1.800 Fahrgäste je Nacht das Nachtbusangebot. Anders als in der Vergangenheit sind auch die Rückfahrten in den frühen Morgenstunden stark nachgefragt.

10.3.2 Handlungs- und Maßnahmenswerpunkte

Die Takte und Betriebszeiten des Nachtbussystems wurden auf der Grundlage aktueller Fahrgastzählungen überprüft. Hieraus leiten sich Empfehlungen auch für eine Überplanung des Nachtnetzes ab. Diese berücksichtigen ferner die Linienänderungen des Tagesnetzes und die Entwicklungen im Freizeit- und Gastronomiebereich. Wie auch im Tagesnetz wird das Abend- und Nachtbusnetz nachfragegerecht optimiert. Überkapazitäten sollen abgebaut und neue Fahrgastpotenziale erschlossen werden. Im Sinne einer Leistungsumverteilung wird das Angebot gegenüber dem Status Quo kostenneutral gestaltet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der Studierenden am Fahrgastaufkommen im Nachtbusnetz ca. 35 %, auf einzelnen Linien bis zu 50 %, beträgt. Im Tagesnetz liegt der Anteil der Studierenden hingegen bei ca. 25 %.

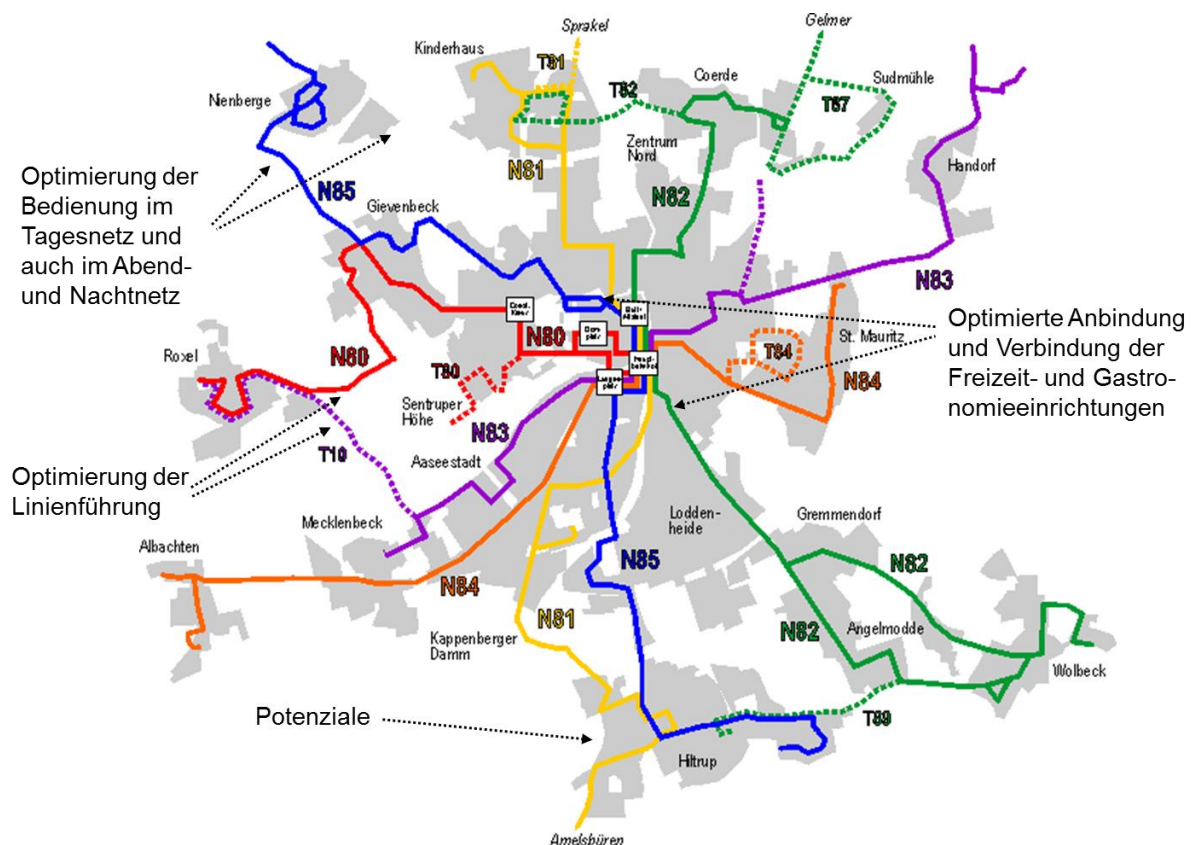


Abbildung 41 Handlungs- und Maßnahmenswerpunkte

10.3.3 Linienwegmaßnahmen

Im Hinblick auf eine nachfragegerechte Gestaltung des Abend- und Nachtbusverkehrs sollen die Nachtbuslinien im Rahmen des 3. Nahverkehrsplanes wie folgt geändert werden:

Roxel

Der Stadtteil Roxel wird heute im Abend- und Nachtverkehr mit der Nachtbuslinie N80 angebunden. Durch die Führung der Linie über Gievenbeck beträgt die Fahrzeit von der Haltestelle Hauptbahnhof bis Roxel Mitte 30 Minuten.

Zukünftig soll die Anbindung des Stadtteils Roxel durch die Verlängerung der N83 erfolgen (siehe Abbildung 42). Ab der Haltestelle Mecklenbecker Straße wird die Nachtbuslinie über den Dingbänger Weg und Altenroxel Richtung Roxel geführt. Die heutige Taxibuslinie T10, die die Stadtteilverbindung Roxel - Mecklenbeck im Abend- und Nachtverkehr bedient - kann damit eingestellt werden. Die Fahrzeit vom Hauptbahnhof bis Roxel Mitte verkürzt sich von 30 auf 25 Minuten. Die Anbindung des Bereichs Mecklenbeck Meckmannweg und Christoph-Bernhard-Graben erfolgt durch Einschleifung der N84. Die Fahrzeit aus und in Richtung Albachten verlängert sich um 2-3 Minuten.

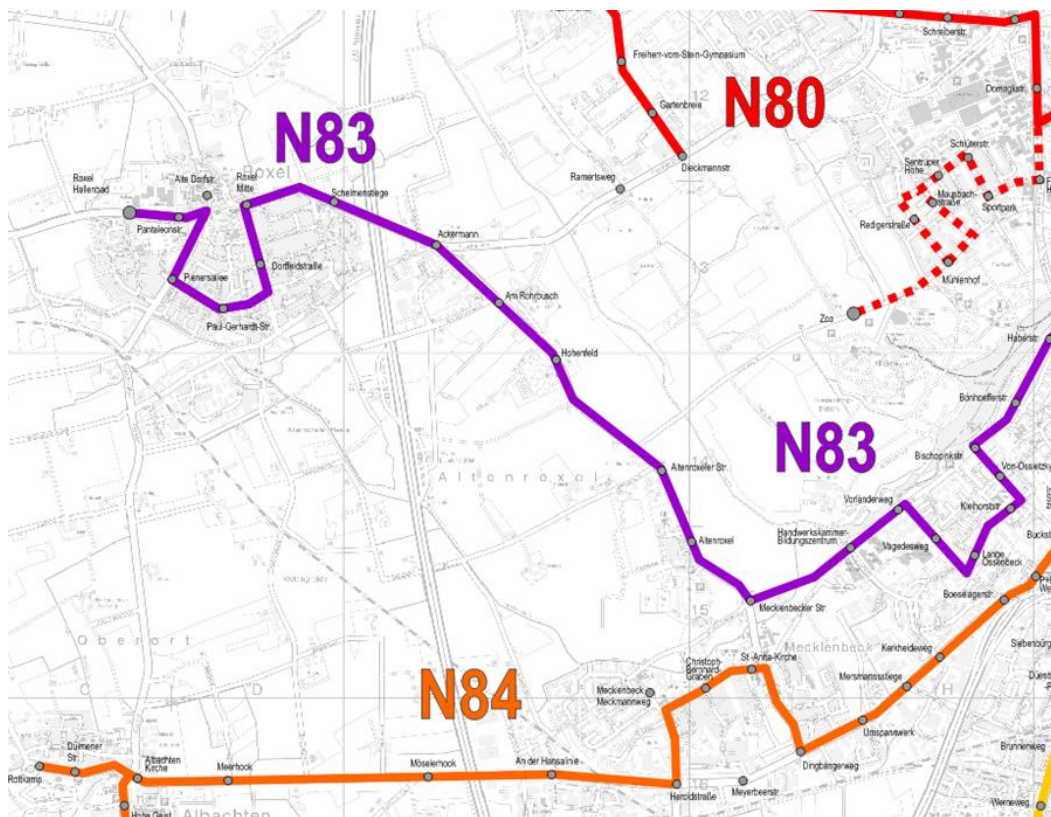


Abbildung 42 Linienwegmaßnahme im Nachbusnetz, Stadtteil Roxel

Hiltrup

Der Stadtteil Hiltrup wird heute im Abend- und Nachtverkehr durch die Nachtbuslinien N81 und N85 erschlossen. Städtebaulich wird gegenwärtig im Bereich Hiltrup West, westlich der Meesenstiege, ein umfangreiches Neubaugebiet mit großem Fahrgastpotenzial realisiert. Im Tagesverkehr haben sich die Fahrgastzahlen an der Haltestelle Meesenstiege von ca. 100 Fahrgästen pro Werktag in 2005 auf ca. 250 Fahrgäste in 2012 mehr als verdoppelt.

Die Anbindung des Neubaugebietes im Abend- und Nachtverkehr soll durch einen Tausch der Linienäste auf der N81 und N85 (neu N82) erfolgen (vgl. Abbildung 43). Ab der Haltestelle Haus Herding soll die N81 über die Meesenstiege, die Amelsbürener Straße und die Marktallee Richtung Hiltrup West / Franz-Marc-Weg geführt werden. Die neue N82 (vormals die Linie N85) wird ab der Haltestelle An der Alten Kirche über die Hohe Geest, die Marktallee, die Amelsbürener Straße und die Straße am Dornbusch Richtung Amelsbüren geführt.

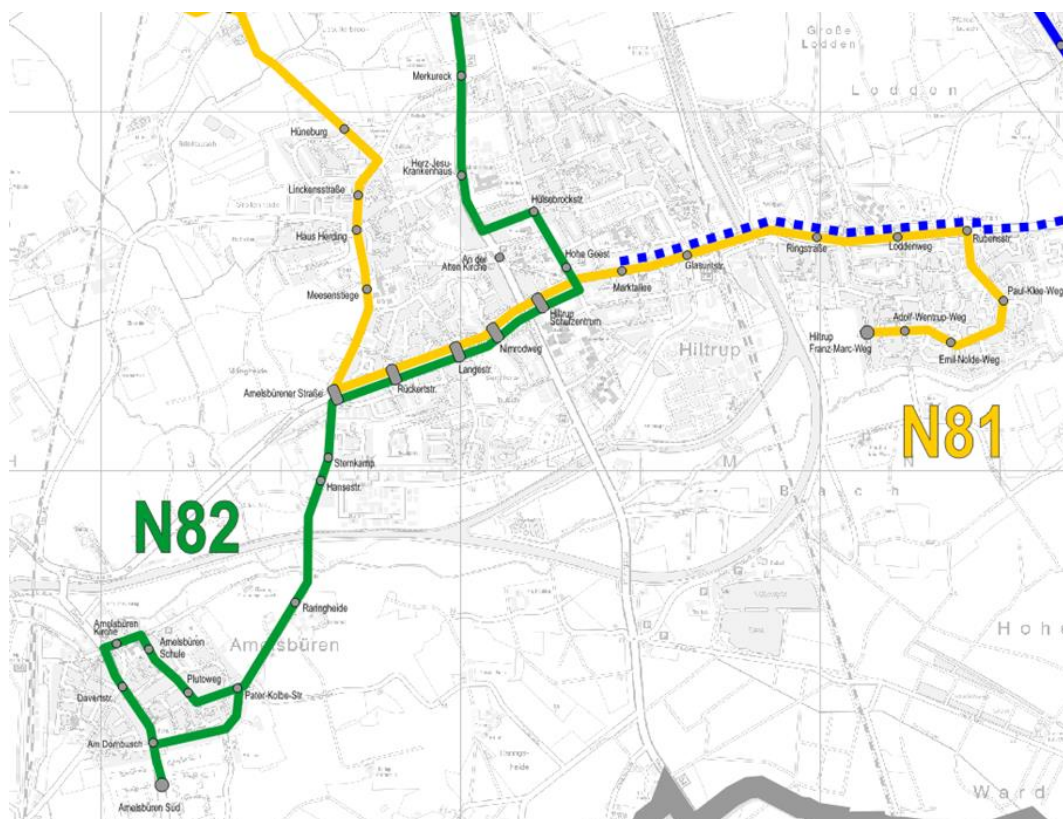


Abbildung 43 Linienwegmaßnahme im Nachtbusnetz, Stadtteil Hiltrup

„Freizeitachse“ Albersloher Weg – Kuhviertel – Horstmarer Landweg

Die Freizeit- und Gastronomieeinrichtungen, aber auch das Freizeitverhalten, haben sich in den letzten Jahren spürbar gewandelt. Aufgrund der Erschließung von aufkommensstarken Freizeit- und Gastronomiebereichen sowie von Studentenwohnheimen weisen der Südast der Nachtbuslinie N82 sowie der Westast der N85 das höchste Fahrgastaufkommen im Abend- und Nachtverkehr auf. Die N82 erschließt die gastronomischen und Freizeiteinrichtungen im Bereich Albersloher Weg und am Hafen, die N85 erschließt das Kuhviertel und bindet die Studentenwohnheime im Bereich Horstmarer Landweg an (Abbildung 44).

Durch eine Verknüpfung dieser beiden aufkommensstarken Linienäste kann die Verbindung Hafen-Kuhviertel-Horstmarer Landweg zukünftig in Direktfahrt angeboten werden. Die vorgenannte Durchbindung erleichtert zudem den Einsatz gezielter Verstärkerbusse und Taktverdichter auf dieser stark nachgefragten Achse.

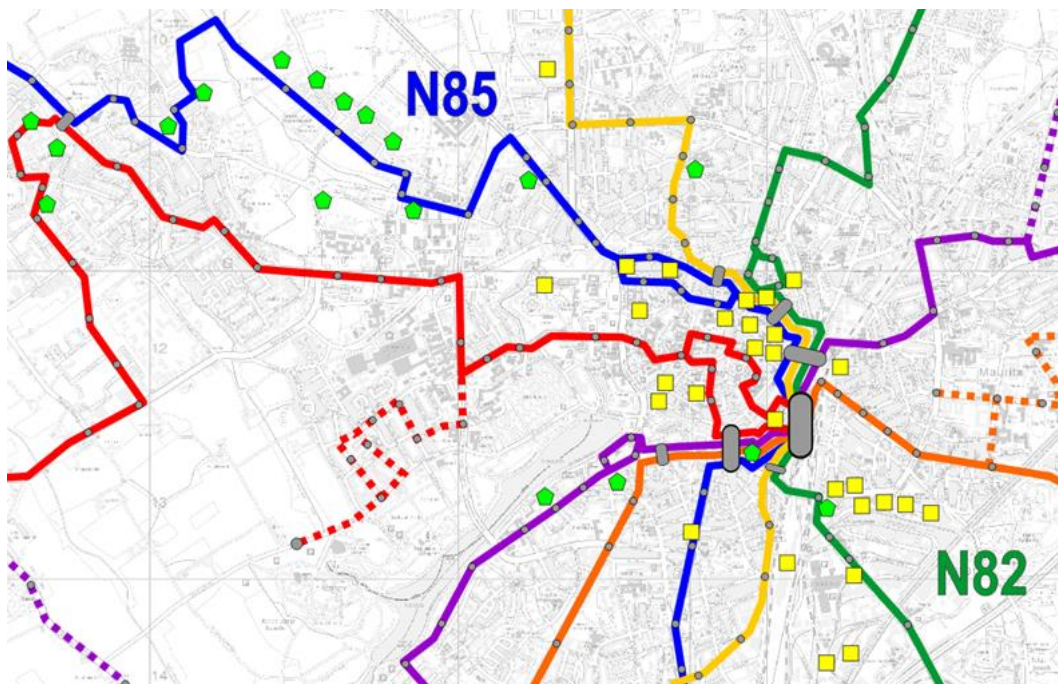


Abbildung 44 Studentenwohnheime (grün), Freizeit- und Gastronomieeinrichtungen (gelb)

Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens auf der Achse Albersloher Weg - Hafen - Kuhviertel - Horstmarer Landweg (Abbildung 45) soll die Taktfolge auf diesem Streckenabschnitt zunächst versuchsweise in den Wochenendnächten (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) verdichtet werden. Von der Haltestelle Alte Sternwarte ggf. Rüschausweg über den Hauptbahnhof bis in den Bereich

Halle Münsterland soll im Abendverkehr ab 21:00 Uhr ein 15'-Takt und im Nachtverkehr ab 0:00 Uhr ein 35'-Takt geboten werden. Perspektivisch kann dieses Angebot bei wachsender Nachfrage auch auf die Werktage ausgeweitet werden. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls eine Verlängerung der Fahrten auf dem Südast bis Angermodde Waldsiedlung zu prüfen. Dann könnte auch die heutige unübersichtliche, alternierende bzw. Ringführung der N82 in Richtung Wolbeck/Angermodde/Gelmer verbessert werden.

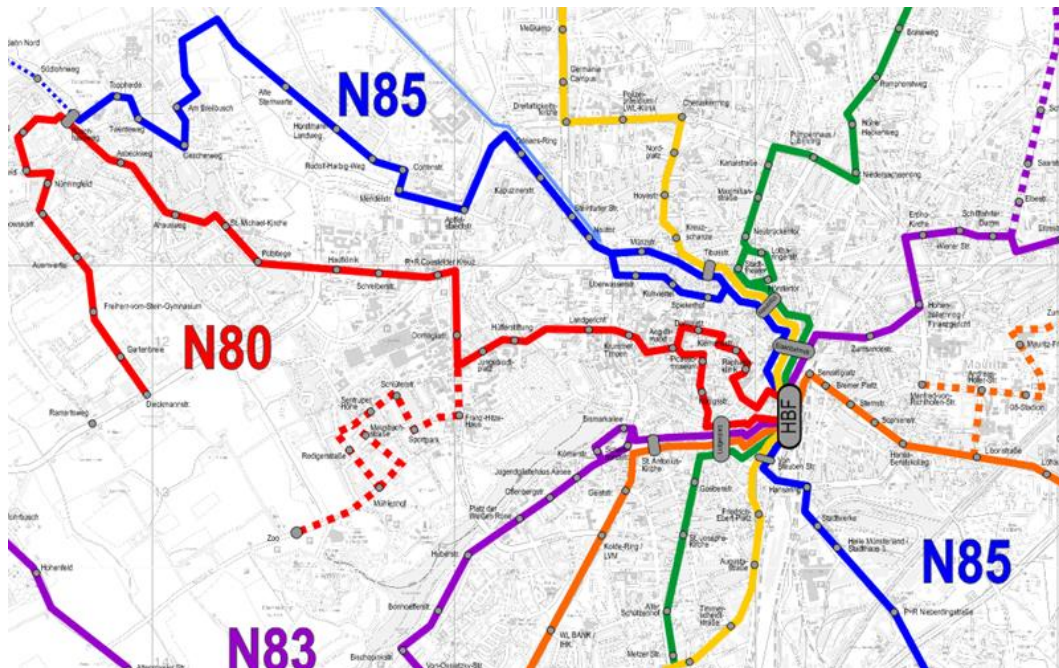


Abbildung 45 Optimierte Linienführung N85 (neu)

Nienberge

Im Tagesnetz bis gegen 21:00 Uhr soll dem Stadtteil Nienberge mit dem neuen 20'-Takt der Linien R72/R73 eine schnelle und direkte Verbindung über die Greverer Straße Richtung Zentrum/Hauptbahnhof geboten werden. Ab 21:00 Uhr bis 24:00 Uhr wird die R73 heute schon im 60'-Takt bis Altenberge und zukünftig auch mit zentraler Erschließung in Nienberge geführt.

Vorbehaltlich der Überprüfung der Fahrgastzahlen aus und in Richtung Nienberge und vor dem Hintergrund einer zukünftigen Erschließung mit der R73 im 60'-Takt ist zu prüfen, ob die N85 eingekürzt am Rüschausweg in Gievenbeck enden kann. In diesem Falle sollte im Abendverkehr, halbstündig versetzt zu den Fahrten der R73, und im Nachtverkehr im 70'-Takt ein Taxibus ab der Haltestelle Rüschausweg aus und in Richtung Nienberge als Ersatz angeboten werden.

10.3.4 Betriebszeiten der Nachtbusse

Die mit Abstand am stärksten frequentierten Streckenabschnitte im Abendverkehr sind der Nordast der N85 aus und in Richtung Alte Sternwarte / Nienberge und der Südast der N82 bis in den Bereich Haverkamp. Die Besetzung pro Fahrt liegt z.T. deutlich über 40 Fahrgästen. Ähnlich stark wird die N80 Richtung Gievenbeck genutzt. Die Maximalbesetzung auf der N81 und N82 schwankt zwischen 30 und 40 Fahrgästen pro Fahrt. Die geringste Frequentierung ist auf der N83 und der N84 festzustellen. Zeit- und -lastrichtungsbezogen werden maximal 20 bis 30 Fahrgäste pro Fahrt befördert.

Mit dem Ziel, die Betriebszeiten der Nachtbusse auf Änderungsbedarfe zu überprüfen, wurden die Besetzung in den Zeitlagen des durchlaufenden Betriebes am Wochenende und die der letzten Fahrt zum Rundumanschluss werktags um 1:15 Uhr anhand einer zweiwöchigen Fahrgastbefragung im Frühjahr 2013 analysiert. Zu den Rundumanschlusszeiten des durchlaufenden Betriebes am Wochenende um 2:25, 3:35, 4:45 und 5:55 Uhr liegt die Besetzung jeder Fahrt der N80 und auf dem Nordast der N85 z.T. bei deutlich über 50 Fahrgästen. Auch zum Rundumanschluss um 4:45 Uhr werden noch mehr als 60 Fahrgäste pro Fahrt befördert. Die Frequentierung je Fahrt der N81 und N82 schwankt zwischen 20 bis 30 Fahrgästen. Die N83 und N84 wird je Zeitlage von 10 bis 30 Kunden genutzt. Die letzte Fahrt werktags zum Rundumanschluss um 1:15 Uhr wird tendenziell auf allen Nachtbuslinien geringer frequentiert. Die Besetzung schwankt jedoch immer noch zwischen 10 und 30 Fahrgästen.

Aufgrund der festgestellten hohen Fahrgastnachfrage sollte sowohl das durchlaufende Angebot am Wochenende wie auch der Rundumanschluss werktags um 1:15 Uhr beibehalten werden. Das gute Nachtbusangebot, honoriert durch die hohe Fahrgastnachfrage, ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Stadtbussystems in der Universitätsstadt Münster mit ihren über 50.000 Studierenden.

10.4 Stadt-Umland-Verkehr

10.4.1 Bestehende Stadt-Umland-Kooperationen

Das Oberzentrum Münster wird von 8 Regionalbahnstrecken und insgesamt 18 vertakteten Regionalbuslinien mit dem Umland verbunden. Im Stadtgebiet Münster stellen 18 Stadtbuslinien die innerstädtische Erschließung und Bedienung sicher. In der Vergangenheit und auch aktuell haben vertaktete Regionalbuslinien im Stadtgebiet von Münster Stadtbusfunktionen zur Erschließung und Anbindung von Außenstadtteilen übernommen. Erfolgreichstes Beispiel hierfür ist die Kooperation von RVM und Stadtwerken auf der Linie 22 zwischen Wolbeck und Gievenbeck. Die aus dem Kreis Warendorf kommenden Regionalbuslinien R22 und

R32 bilden ab Wolbeck einen 20'-Takt über die Wolbecker Straße bis zum Hauptbahnhof und weiter durch die Altstadt zum Coesfelder Kreuz und über das Auenviertel bis nach Gievenbeck. Für diese bereits 2006 realisierte Kooperation hatte der 2. NVP die Grundlage gelegt. Durch die direkte Anbindung der Münstertaler Altstadt und der universitären Einrichtungen konnten auch die regionalen Fahrgastzahlen auf dieser Linie gesteigert werden.

Ähnlich erfolgreich wie die Kooperation auf der Linie 22 kann die bereits seit vielen Jahren praktizierte Einbindung der Regionalbuslinie R41 (RVM) bewertet werden. Diese im 60'-Takt betriebene Linie von Ottmarsbocholt nach Münster Hauptbahnhof ist in den 20'-Takt der Stadtbuslinie 7 integriert, so dass ein unwirtschaftlicher Parallelverkehr vermieden wird. Mit der Durchbindung als Stadtbuslinie 7 ab Hauptbahnhof bis nach Gelmer bietet sie den regionalen Fahrgästen die Anbindung an die zentrale Haltestelle Altstadt/Bült. Beide Beispiele zeigen, dass eine erfolgreiche Kooperation zwischen Stadt- und Regionalbuslinien mit einer Verbesserung des Bedienungsangebotes für die Fahrgäste und wirtschaftlichen Vorteilen für die Unternehmen möglich ist.

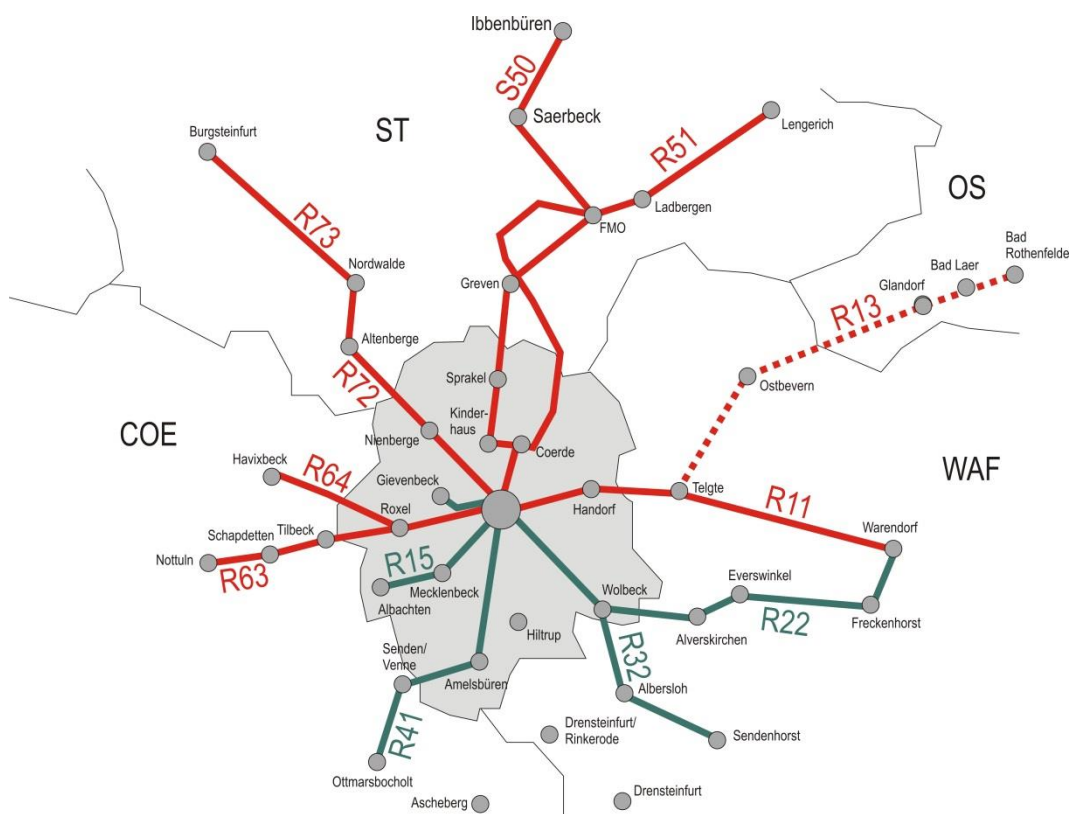


Abbildung 46 Regionalbuslinien und bestehende Kooperationen (grün)

Neben den aufgeführten erfolgreichen Stadtbus-/Regionalbuskooperationen gibt es weitere Korridore die im Hinblick auf die innerstädtische Erschließung vertiefend im Rahmen des auf Fachebene mit den Münsterlandkreisen abgestimmten Stadt-Umland-Konzepts untersucht wurden.

10.4.2 Weiterentwicklung der Kooperation nach Korridoren

Korridor Warendorfer Straße – Telgte – Warendorf

Im Korridor Warendorfer Straße – Telgte – Warendorf verkehrt die Regionalbuslinien R11 (Westfalenbus) im 60'-Takt. In Münster wird die Linie über die Warendorfer Straße, den östlichen Innenstadtring und die Wolbecker Straße zum Hauptbahnhof geführt. Dabei stellt die Regionalbuslinie die Anbindung des St. Franziskus-Hospital für Fahrgäste aus dem Kreis Warendorf sicher. Die Stadtbuslinien 2 und 10 (SWMS) werden ebenfalls über die Warendorfer Straße geführt. Der 20-minütige Grundtakt der beiden Stadtbuslinien ergänzt sich heute zu einem 10'-Takt für den Stadtteil Handorf und die Warendorfer Straße. Ab Hauptbahnhof werden die Linien über den Altstadtbereich und die universitären Einrichtungen weiter Richtung Mecklenbeck/Roxel und Geistviertel geführt. Ein Parallelverkehr mit der R11 besteht im Abschnitt Hohenzollernring - Handorf Bahnhof.

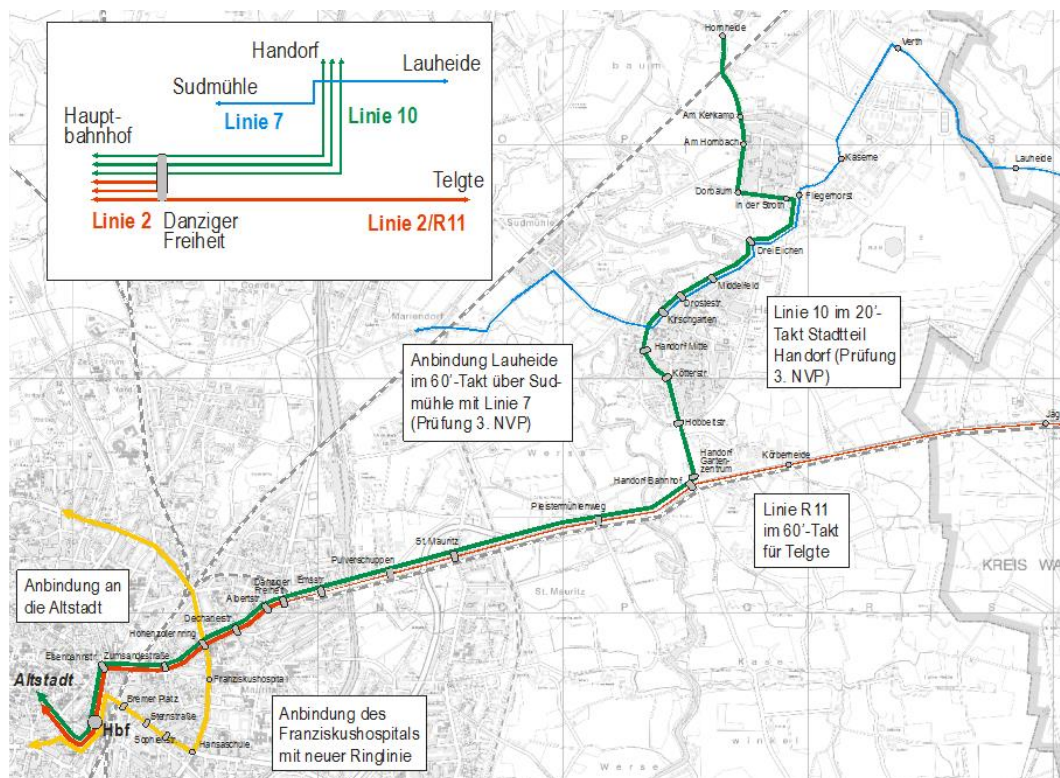


Abbildung 47 Korridor Warendorfer Straße - Telgte - Warendorf

Mit der geplanten Rücknahme der Linie 2 bis zur Endhaltestelle Danziger Freiheit und der Anbindung des St. Franziskus-Hospitals über die neue Ringlinie, könnten die stündlichen Fahrten der R11 in den 20'-Takt der Linie 2 eingebunden werden. Durch die Vermeidung der Parallelfahrten auf der Warendorfer Straße würde die Wirtschaftlichkeit der Regional- und Stadtbuslinie verbessert. Die regionalen Fahrgäste würden zudem eine Direktverbindung in die Münsteraner Altstadt und an die universitären Einrichtungen erhalten. Allerdings könnten das St. Franziskus-Hospital nur noch mit einem etwas längeren Fußweg oder Umstieg in die neue Ringlinie und das Hansa-Berufskolleg nur noch mit Umstieg erreicht werden. Daher sollen ergänzende Fahrgastbefragungen durchgeführt werden.

Korridor Gievenbeck / Roxel – Havixbeck / Nottuln

Im Korridor Gievenbeck / Roxel und weiter in Richtung Havixbeck und Nottuln verkehren die Regionalbuslinien R63 und R64 der Firma Veelker. Beide Linien bieten, über den Stadtteil Roxel und die Roxeler Straße kommend, einen 60'-Takt aus und in Richtung Nottuln bzw. Havixbeck. Auf der Roxeler Straße werden die Linien im Abschnitt Coesfelder Kreuz bis Roxel Mitte parallel zur Stadtbuslinie 1 geführt (vgl. Abbildung 48). Bei einer Überplanung bzw. Kooperation in diesem Korridor ist vor allem der Bahn-/Busanschluss am Bahnhof Havixbeck sicherzustellen. In Roxel ist der 20'-Takt über die Paul-Gerhard-Straße zu gewährleisten.

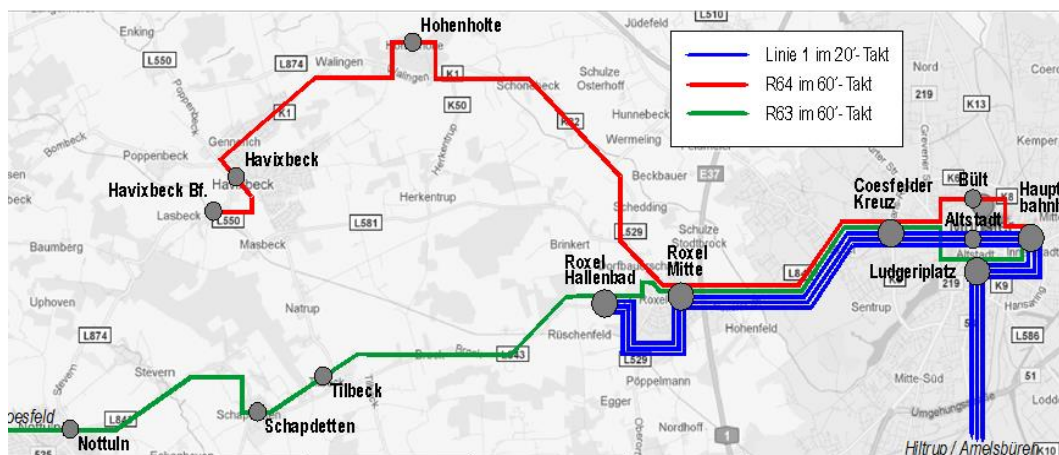


Abbildung 48 Linienangebot im Korridor Gievenbeck/Roxel - Havixbeck/Nottuln

Zielsetzung einer Kooperation wäre es, die unwirtschaftlichen Parallelverkehre durch Integration der Regionalbuslinien in das Fahrtenangebot der Stadtbuslinie 1 abzubauen (vgl. Abbildung 49). Dabei muss allerdings beachtet bzw. geprüft werden, dass sich das Fahrtenangebot im Korridor Gievenbeck-Roxel von heute 5 auf 3 Fahrten reduzieren würde. Ggf. muss das Angebot in der Hauptverkehrszeit aufgestockt werden. Weiterhin ist zu beachten, dass die Linie 1 in ihrem ge-

samten Verlauf von Roxel über den Hauptbahnhof bis Amelsbüren zwingend mit Gelenkbussen zu betreiben ist. Diese würden bei einer Kooperation auch bis in die Region nach Nottuln bzw. Havixbeck fahren. Abschließend sind die Fahrgastverflechtungen und das Fahrgastaufkommen auf den Regionalbuslinien zu berücksichtigen. Für die regionalen Fahrgäste würde sich die Fahrzeit bis zum Hauptbahnhof durch die Einschleifung in Roxel bzw. die Führung durch den Altstadtbereich um ca. 8. Minuten verlängern, die Altstadt könnte aber dafür ohne Umstieg in Direktfahrt erreicht werden.

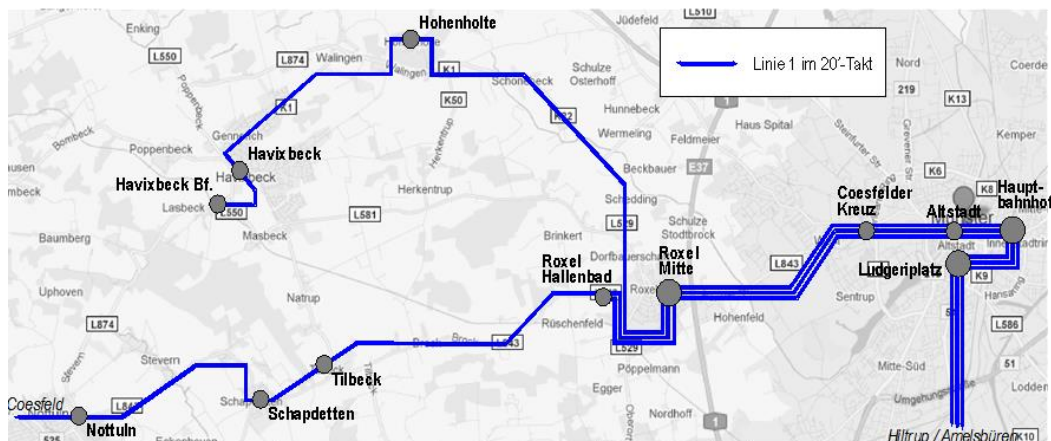


Abbildung 49 Konzept Korridor Gievenbeck / Roxel – Havixbeck / Nottuln

Unter Beachtung der vorgenannten erschwerenden Rahmenbedingungen bzw. noch zu klärender offener Fragen sollen weitergehende Abstimmungsgespräche mit dem Aufgabenträger Kreis Coesfeld und der Fa. Veelker geführt werden.

Korridor Steinfurter Straße – Nienberge – Altenberge

Die Regionalbuslinien R72 und R73 der RVM und der WB werden im Korridor Steinfurter Straße – Nienberge - Altenberge im 60'-Takt betrieben, der sich ab Altenberge fahrplantechnisch zu einem 30'-Takt über die Steinfurter Straße in Richtung Münster ergänzt. Der Stadtteil Nienberge wird allerdings nur nördlich über die Altenberger Straße angebunden. Primär wird Nienberge durch den 20'-Takt der vergleichsweise "langsamen" Linie 5 über Gievenbeck erschlossen.

Im Hinblick auf die häufiger nachgefragte Stadtteilverbindung Nienberge - Kinderhaus ist der heutige Umstieg zwischen den Stadtbuslinien 16 im 20'-Takt und den Regionalbuslinien R72/73 (30'-Takt) unbefriedigend. Die Anschlüsse an der Haltestelle Wilkinghege passen nur einmal je Stunde.

In Anbetracht der Fahrgastentwicklung im Korridor Münster Zentrum - Nienberge - Altenberge sowie der peripheren Erschließung des Stadtteils Nienberge, sollen

die Regionalbuslinien R72/R73 in Kooperation mit den SWMS auf einen 20'-Takt verdichtet und in Nienberge zentral über die Hülshoffstraße - mit zusätzlichen Haltestellen - geführt werden. Neben einer zentralen Erschließung wird so dem Stadtteil eine direkte und schnelle Führung über die Steinfurter Straße in Richtung Zentrum im 20'-Takt geboten (vgl. Abbildung 50). Noch zu prüfen ist die konkrete Linienführung in Nienberge über das Gewerbegebiet Haus Uhlenkotten bzw. die Altenberger Straße. Durch die Taktverdichtung der Regionalbuslinien kann der Anschluss zur Linie 16 am Knoten Wilkinghege aus und in Richtung Kinderhaus optimiert werden (alle 20 Minuten).

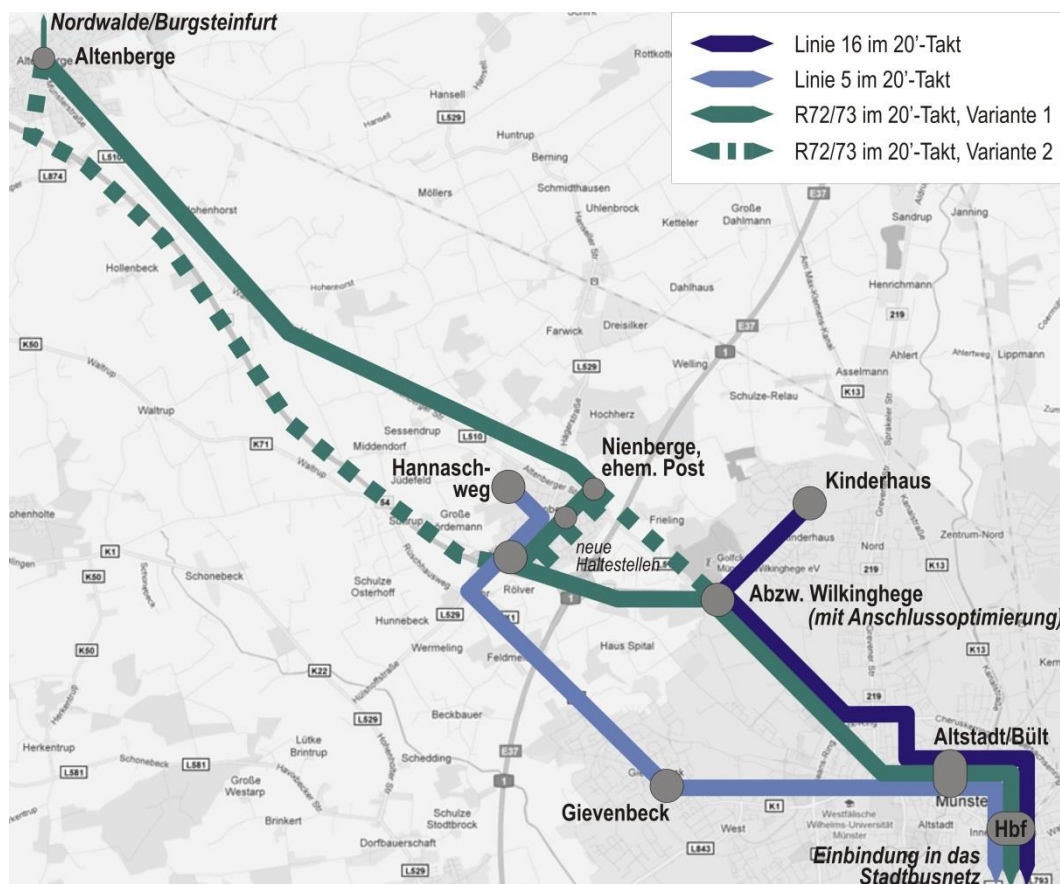


Abbildung 50 Konzept Korridor Steinfurter Straße - Nienberge - Altenberge

Mit der neuen schnellen Verbindung für den Stadtteil Nienberge im 20'-Takt über die Steinfurter Straße ist zu prüfen, ob das Fahrtenangebot der dann deutlich weniger attraktiven Linie 5 im Stadtteilverkehr zwischen Gievenbeck und Nienberge auf einen 60'-Takt zurückgenommen werden kann.

Prioritäten im Stadt-Umland-Verkehr

Die Konzepte zur Integration der Regionalbuslinien in das Stadtbussystem sind für die einzelnen Korridore im Hinblick auf finanzielle Synergieeffekte, Vor- bzw. Nachteile für die Fahrgäste sowie die Realisierungschancen unterschiedlich zu bewerten (vgl. Tabelle 7). Auf Arbeitsebene hat es weiterführende Gespräche mit den Vertretern der Aufgabenträger der Kreise Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie mit den beteiligten Verkehrsunternehmen gegeben. Auf dieser Grundlage ergibt sich eine zeitliche Prioritätenreihung für die Umsetzung der Kooperationen.

Korridor	Bewertung aus Sicht der Fahrgäste	Synergien und Kosten	Anmerkung und Prioritäten
Warendorfer Straße -Telgte- Warendorf	- Verbesserung der Stadt-Umlandverbindung mit direkter Anbindung an Altstadt/ Universität - Hansa-Berufskolleg und St. Franziskus-Hospital können aus der Region nur noch mit Umstieg bzw. längeren Fußwegen erreicht werden	Abbau des Parallelverkehrs Linie 2 und R11 mit einer Ersparnis von ca. 90.000 €/a	- Abstimmung mit dem Aufgabenträger Kreis Warendorf - Fahrgasterhebungen - Realisierung frühestens nach Übernahmen in den NVP Kreis Warendorf
Gievenbeck/Roxel-Havixbeck / Notuln	- Regionale Fahrgäste mit direkter Anbindung an die Altstadt und die universitären Einrichtungen - Direkte Anbindung Hammer Straße und Hiltrup (Linie 1) - Fahrzeitverlängerung bis 3 Min durch Einschleifung Roxel - Reduzierung der Fahrten im Korridor Roxel von 5 auf 3 / Stunde (geringere Platzkapazität)	- Abbau des Parallelverkehrs Linie 1/R63 /R64, Ersparnis ca. 400.000 €/a - Zusätzlicher Aufwand für Verstärker und Taktverdichter in der Hauptverkehrszeit - Verschleppung von Gelenkbuskapazitäten in die Region	- Abstimmung des Konzeptes mit dem Kreis Coesfeld - Erhebungen zur Ermittlung des Fahrgastaufkommen und der -verflechtungen - Weitergehende Gespräche mit AT und VU zum Einsatz und Kostenübernahme der Gelenkzüge - Realisierung frühestens nach Übernahme in den NVP Kreis Coesfeld
Steinfurter Straße - Nienberge - Altenberge	- Taktverdichtung im Korridor Münster - Altenberge - optimierte Erschließung und schnelle Verbindung für Nienberge - optimierte Umsteigeverbindung Richtung Kinderhaus - Fahrzeitverlängerung für regionale Fahrgäste	- Mehraufwand ca. 110.000 €/a - Einbindung in das Stadtbussystem / Durchbindung über den Hauptbahnhof hinaus erforderlich	- Konzept ist mit dem Aufgabenträger Kreis Steinfurt und mit den beteiligten Verkehrsunternehmen RVM und WB abgestimmt - Betriebliche Planung ist weitestgehend abgeschlossen - das Konzept ist umsetzungsreif

Tabelle 7 Bewertung und Prioritäten der Stadt-Umland-Kooperationen

Abgesehen von der empfohlenen Taktverdichtung im Korridor (Altenberge-) Nienberge - Münster Hauptbahnhof können alle weiteren Stadt-Umland-Kooperationen zurzeit nur als Option betrachtet werden. Diese sind zu weiteren Konkre-

tisierung nachrichtlich in diesen Nahverkehrsplan aufgenommen worden. Im Rahmen der Abstimmung mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sind die in Kapitel 9 festgelegten Qualitätsstandards verbindlich zu berücksichtigen. Ferner sind die noch offenen Fragen, insbesondere zu den jeweiligen Fahrgastverflechtungen, zu prüfen.

10.5 Infrastruktur des Stadtbussystems

10.5.1 Haltestellen

Für die Weiterführung des seit Jahren verfolgten Haltestellenprogramms sind die gesetzlichen Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes maßgeblich relevant. Ohne den Nachweis des barrierefreien Zugangs sind Haltestellen nicht förderfähig. Zielvorgaben für den Neu- und Umbau von Haltestellen sind ausführlich in Kapitel 9.5.4 „Beförderungsstandards Infrastruktur“ beschrieben.

Im ÖPNV-Liniennetz der Stadt Münster wurden in den vergangenen Jahren 491 Haltestellen und damit etwa 44 % des Bestandes mit einem erhöhten 16 cm Hochbord ausgebaut. 383 Haltestellen verfügen inzwischen über Blindenleiteinrichtungen. Sowohl mit Hochbord als auch mit Blindenleiteinrichtungen konnten inzwischen 331 Haltestellen neu bzw. umgebaut werden (**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

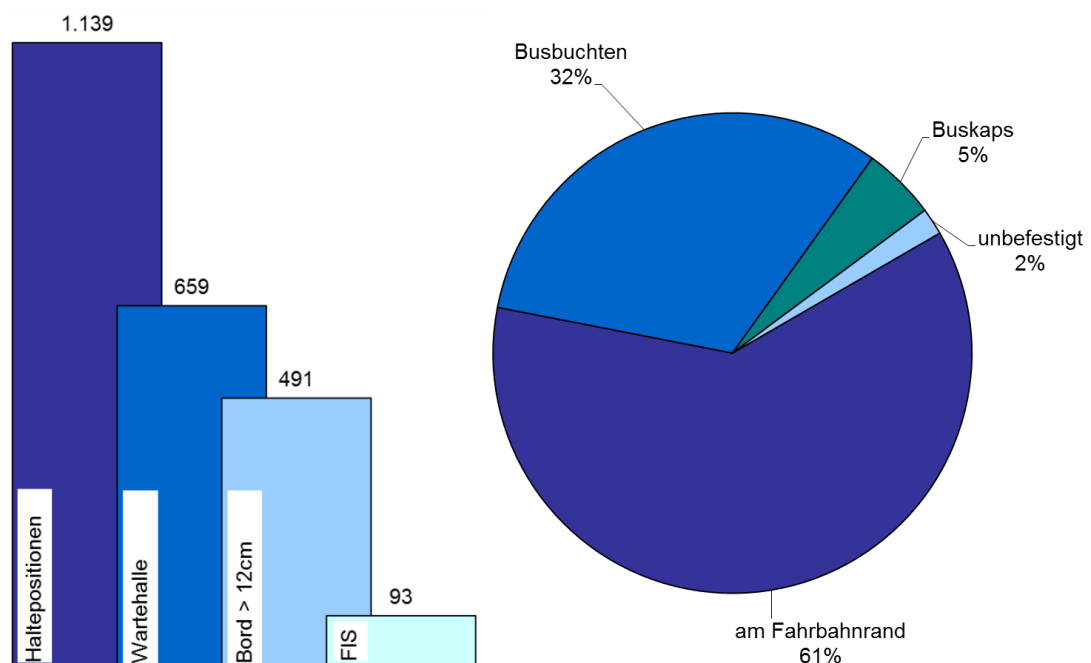


Abbildung 51 Haltestellen (Stand September 2013)

Prioritäten für 2014

Mit der Vorlage V/0292/2013 Programm „Verbesserungen an Haltestellen“ für 2014/2015 wurden bereits folgende Haltestellen zum Aus- bzw. Umbau für die Jahre 2014 und 2015 beschlossen

- Haltestelle „Rumphorstweg“, Hoher Heckenweg, stadteinwärts
- Haltestelle „Timmerscheidtstraße“, Friedrich-Ebert-Straße, stadteinwärts

Diese beiden Haltestellen werden aus der ÖPNV-Pauschale des Landes nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG finanziert.

Die Förderung der nachfolgenden Haltestellen ist beim Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe beantragt. Die Fördererwartung beträgt dabei 75 % der förderfähigen Kosten.

- Haltestellen „Düesbergpark“, Kappenberger Damm, stadteinwärts/stadtauswärts
- Haltestelle „Düesbergpark“, Düesbergweg, stadtauswärts
- Haltestellen „Schützenstraße“, Aegidiistraße, stadteinwärts/stadtauswärts
- Haltestellen „Werneweg“, Kappenberger Damm, stadteinwärts/stadtauswärts
- Haltestellen „Brunnenweg“, Kappenberger Damm, stadteinwärts/stadtauswärts
- Haltestelle „Roxel Hallenbad“, Buswende

Unabhängig vom Haltestellenprogramm soll zudem in 2014 die Buswende „Meckmannweg“ auf dem Meckmannweg barrierefrei ausgebaut werden (Abbildung 52).

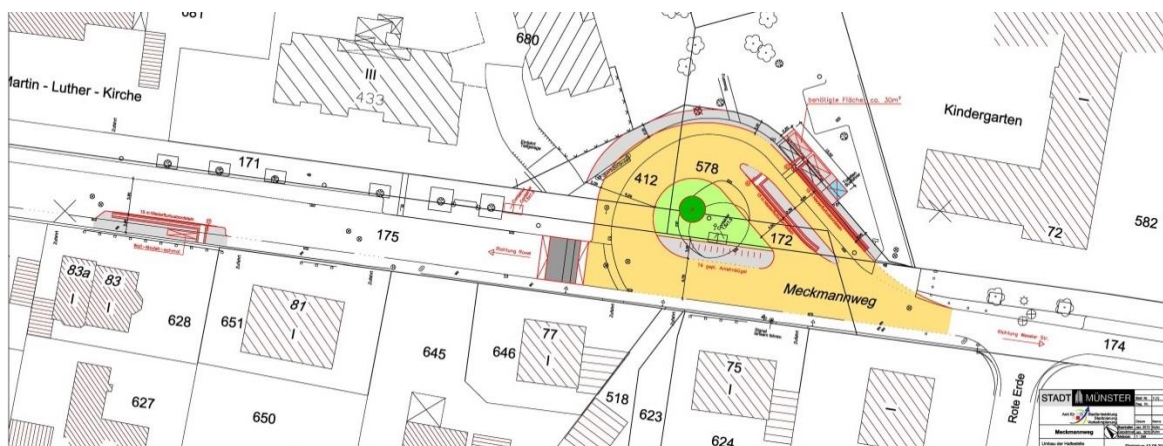


Abbildung 52 Verkehrstechnischer Entwurf Buswende Meckmannweg

Prioritäten für 2015:

Die Prioritätenliste sieht für 2015 den barrierefreien Umbau an folgenden Haltestellen vor:

- Haltestellen „Dreizehner Straße“, Grevener Straße, stadteinwärts/stadt-
auswärts
- Haltestellen „Ermlandweg A/B“, Grevener Straße, stadteinwärts/stadt-
auswärts
- Haltestelle „Krummer Timpen“, Universitätsstraße, stadteinwärts
- Haltestellen „Bonhoefferstraße“, Mecklenbecker Straße, stadteinwärts/
stadtauswärts
- Haltestellen „Corrensstraße“, Corrensstraße, stadteinwärts/stadtauswärts
- Haltestelle „Überwasserstraße“, Überwasserstraße, stadtauswärts

Ergänzend zu den im Haltestellenprogramm vorgeschlagenen Haltestellen wurden im Rahmen der politischen Beratung die Haltestellen Ehrenmal, Sültemeyer/Klostermann, Kurhaus (Wolbeck) sowie die Haltestelle Inselbogen (Kappenberger Damm) vorgeschlagen:

10.5.2 Dynamische Fahrgastinformation

Seit 2002 wurde im Stadtgebiet Münster das dynamische Fahrgast-Informationssystem (FIS) mit zusätzlicher Sprachansage in bisher sieben Baustufen eingeführt. Mittlerweile sind 93 FIS-Anzeigen aufgestellt worden.

Im Jahr 2009 und abschließend in 2010 wurde die Technik der älteren Anlagen im Hard- und Softwarebereich komplett erneuert und damit die Zuverlässigkeit nochmals deutlich verbessert. Momentan werden sukzessive die roten LED-Displays der ersten drei Baustufen in der Reihenfolge der Dringlichkeit durch moderne gelbe LED-Displays ersetzt.

Die Auswahl der Standorte für die FIS-Anzeiger erfolgte nach folgenden Kriterien:

- Anzahl der Fahrgäste
- Anzahl der bedienenden Linien
- Anschlussinformation zum Nahverkehr an wichtigen P+R-Anlagen und Stadtteilzentren
- Anzahl der jährlichen erforderlichen Umleitungsfahrten für z.B. Stadtfeste, Sportveranstaltungen wie Marathon und Giro sowie sonstige Sonderveranstaltungen

Insbesondere bei geplanten oder akut erforderlichen Umleitungsfahrten im Altbereich sind die FIS-Anzeigen eine wichtige Informationsquelle für die Fahrgäste. Durch die FIS-Anzeiger können die Fahrgäste schnell und aktuell über die Umleitungssituation und die am nächsten gelegenen und bedienten Haltestellen informiert werden. Dies entspricht auch den Ergebnissen des aktuellen Kundenbarometers 2013, demnach die Kunden des ÖPNV aktuelle Verkehrsnachrichten insbesondere über Störungen und Umleitungen wünschen.

Aktuell kommen Anlagen mit einer gelben LED-Schrift in den Displays zum Einsatz. Grund dafür ist, dass die Technik der Anlagen weiterentwickelt wurde. So hat sich bei nahezu allen Anlagen in Deutschland aufgrund besserer Lesbarkeit eine gelbe Schrift bei der LED-Technik durchgesetzt und bewährt. Diese Anzeigenart wird auch von Vertretern der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen favorisiert.

Die Finanzierung erfolgte durch die Stadtwerke Münster GmbH mit Fördermitteln des Landes/des Zweckverbandes NWL. Die Betriebs- und Unterhaltungskosten trägt die Stadtwerke Münster GmbH.



Die Ausstattung der Haltestellen mit FIS-Anzeigern im Stadtgebiet konnte mit den Standorten der siebten Baustufe im Jahr 2013 weitestgehend abgeschlossen werden. Zusätzliche Anzeigen werden nur noch nach Prüfung im Einzelfall ergänzt.

10.5.3 Neue Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Zuge der Linienwegmaßnahmen

Für die zur Optimierung des Liniennetzes im Kernstadtbereich geplante Ringlinie (vgl. Kapitel 10.1.2) ist neben den bereits bestehenden Haltestellen der Bau zusätzlicher Haltestellen auf dem Niedersachsenring und Kaiser-Wilhelm-Ring erforderlich. Im Einzelnen sind dies:

Haltestelle Erphostraße, Kaiser-Wilhelm-Ring

Die geplante Haltestelle auf der Ostseite soll als Halt am Fahrbahnrand ausgebaut werden. Die Planung sieht einen 16 cm Hochbord, eine Blindenleitlinie und die Aufstellung einer Wartehalle vor. Durch eine Änderung der Mittelmarkierung steht eine ausreichende Fahrstreifenbreite zur Vorbeifahrt am haltenden Bus zur Verfügung. Diese Haltestelle kann zunächst ohne Umbau im Bestand eingerichtet werden.

Kosten Ausbau Halteposition Ostseite: ca. 22.000 €

Für die Einrichtung der Haltestelle auf der Westseite zum Halt am Fahrbahnrand muss ein Teil des vorhandenen Parkstreifens zurückgebaut werden. Es würden drei Stellplätze entfallen. Die Haltestelle soll mit einem 16 cm Hochbord und einer Blindenleitlinie ausgestattet werden.

Kosten Ausbau Halteposition Westseite: ca. 80.000 €

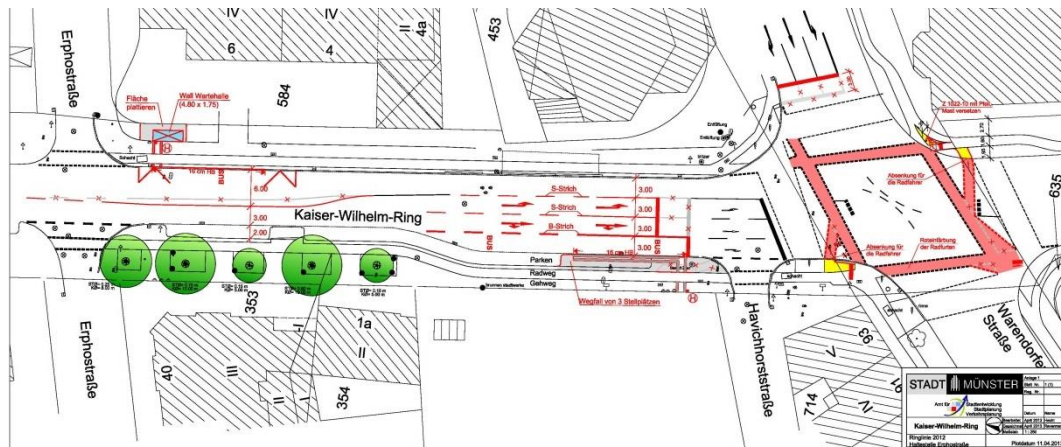


Abbildung 53 Verkehrstechnischer Entwurf Haltestelle Erphostraße

Haltestelle Ostmarkstraße, Kaiser-Wilhelm-Straße

Die östliche Halteposition soll zu Beginn der Fahrbahnaufweitung vor dem Knotenpunkt als Halt am Fahrbahnrand ausgebaut werden. Die Planung sieht einen

16 cm Hochbord und eine Blindenleitlinie vor. Eine Fläche für die Aufstellung einer Wartehalle steht nicht zur Verfügung. Diese östliche Halteposition kann zunächst ohne Umbau im Bestand eingerichtet werden.

Kosten Ausbau Halteposition Ostseite: ca. 14.000 €

Auf der Westseite soll die Halteposition am Ende der Verflechtungsstrecke als Buskap angelegt werden. Damit können von sechs Stellplätzen drei erhalten bleiben. Auf einer Länge von 18 m wird der Parkstreifen zurückgebaut und als Aufstellfläche umgebaut. Die Planung sieht einen 16 cm Hochbord sowie eine Blindenleitlinie vor.

Kosten Ausbau Halteposition Ostseite: ca. 47.000 €

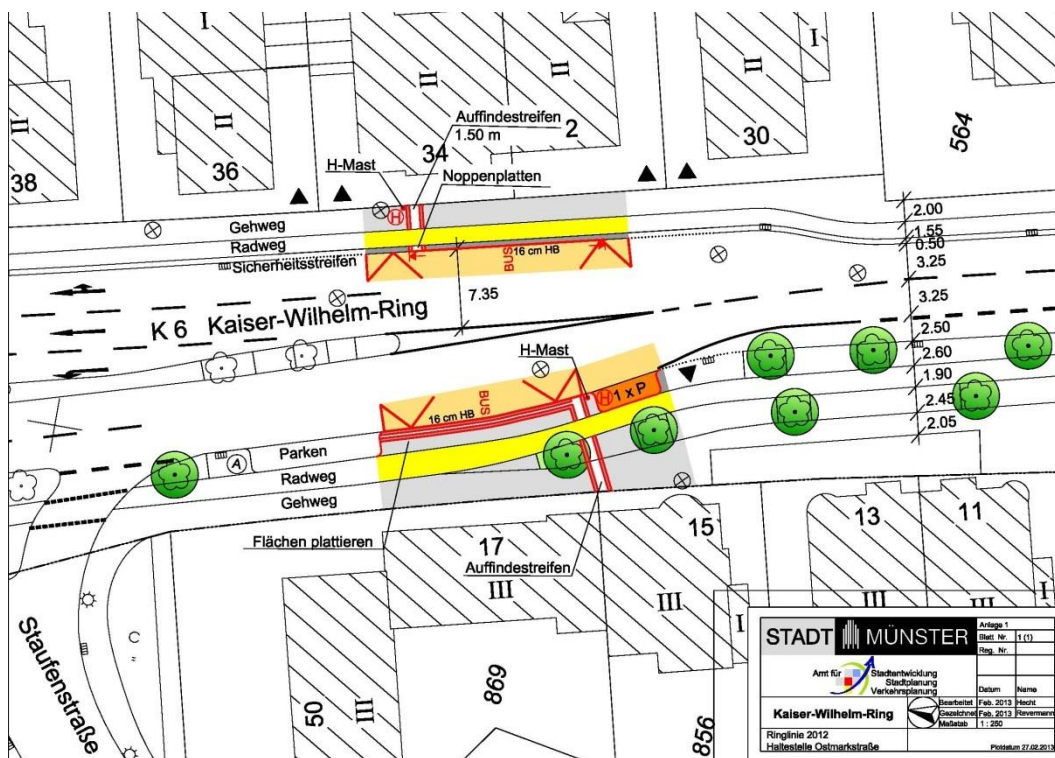


Abbildung 54 Verkehrstechnischer Entwurf Haltestelle Ostmarkstraße

Haltestelle Schleswiger Straße, Niedersachsenring

Die östliche Haltestelle soll unmittelbar vor dem Knotenpunkt als Buskap angelegt werden. Auf einer Länge von 18 m soll der Parkstreifen zurückgebaut und als Aufstellfläche umgebaut werden. Es entfallen zwei Stellplätze. Die Planung sieht einen 16 cm Hochbord und eine Blindenleitlinie vor.

Kosten Ausbau Halteposition Ostseite: ca. 27.000 €

Auf der Westseite soll die Haltestelle vor dem Knotenpunkt als Halt am Fahrbahnrand angelegt werden. Die Planung sieht einen 16 cm Hochbord und eine Blindenleitlinie vor. Eine Wartehalle könnte in der angrenzenden Grünfläche aufgestellt werden.

Die westliche Haltestelle könnte zunächst ohne Umbau im Bestand eingerichtet werden.

Kosten Ausbau Halteposition Ostseite:

ca. 17.000 €

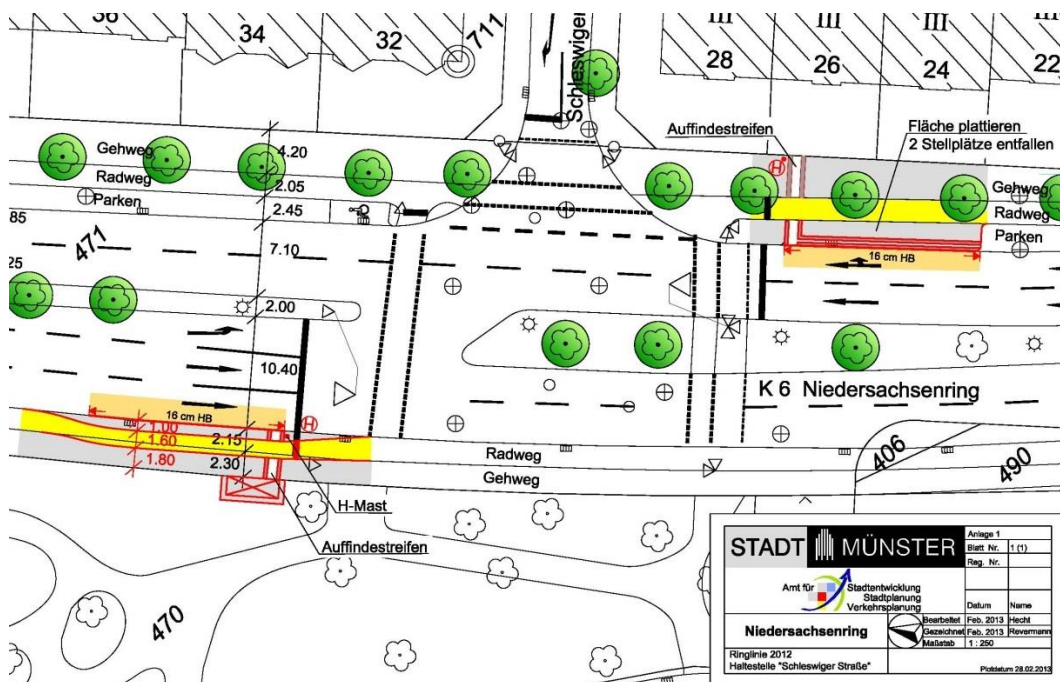


Abbildung 55 Verkehrstechnischer Entwurf Haltestelle Schleswiger Straße

Um die Erreichbarkeit der neuen Bushaltestellen auch für blinde und sehbehinderte Menschen zu ermöglichen, sollte diese Ampelanlage mit sechs Blindensignalgebern ausgestattet werden.

Kosten Blindensignalgeber:

ca. 14.500 €

Kosten Änderung Versorgung Steuergerät:

ca. 1.000 €

Die Ausrüstung der Ampelanlage mit Blindensignalgebern ist förderfähig.

Haltestelle Am Burloh, Grevener Straße

Die Planung der Halteposition Am Burloh geht zurück auf die Überplanung der Linienführung im Stadtteil Kinderhaus, die mit dem Fahrplanwechsel 2007 umgesetzt wurde. Dabei wurde die Linie 6 in die Westhoffstraße verlegt und die Linie 15 von der Kristiansandstraße kommend über die Grevener Straße und den Bröderichweg weiter in das Gewerbegebiet Nienkamp geführt. Mit dieser Führung konnte die südlich des Knotens Grevener Straße / Bröderichweg stadteinwärts gelegene Haltestelle Am Burloh nicht mehr bedient werden. In der Diskussion um die neue Linienführung in Kinderhaus wurde dieses Erschließungsdefizit von Politikern und Bürgern kritisiert.

Mit der Neuordnung des ÖPNV-Angebotes im Stadtteil Kinderhaus ist zur Optimierung der Erschließung des Bereichs Am Burloh die Einrichtung der Haltestelle Am Burloh auf der Grevener Straße nördlich des Knotens notwendig.

Kosten Haltestellenkap: ca. 15.000 €

Eigenanteil: 3.000 €

Zum Vergleich:

Kosten Busbucht: ca. 133.500 €

Eigenanteil: 26.700 €

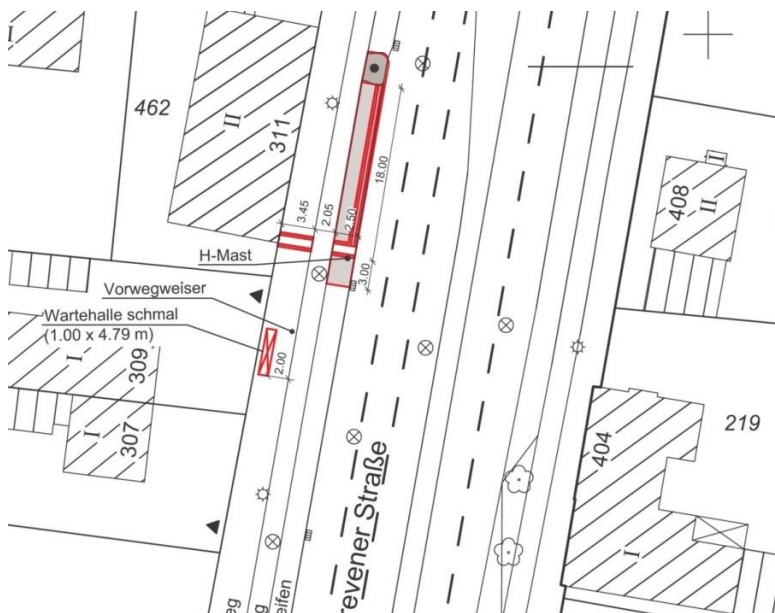


Abbildung 56 Haltestelle Burloh, Grevener Straße

Haltestelle Martin-Luther-King-Weg, Albersloher Weg

Der östliche Bereich des Gewerbegebietes Loddenheide ist über einen 10'-Takt der Linien 6 und 8 im Zuge des Albersloher Weges sehr gut an das ÖPNV-Netz angebunden. Mit Ausnahme der Haltestelle Martin-Luther-King-Weg werden alle Haltestellen im Zweirichtungsverkehr bedient. Insbesondere im Zusammenhang mit der Bundesagentur für Arbeit und dem geplanten Neubau der Oberfinanzdirektion ist die Einrichtung der stadteinwärtigen Halteposition in Höhe des Martin-Luther-King-Weges sinnvoll.

Unter den jetzigen Gegebenheiten ist die Anlage einer Busbucht wegen der unmittelbar nordöstlich des Albersloher Weges liegenden WLE-Gleises nicht möglich. Als Haltestellenausbau kommt daher nur eine Fahrbahnrandhaltestelle in Betracht (Abbildung 57).

Zur Schaffung der erforderlichen Aufstellfläche von 3,50 m Breite müsste der Albersloher Weg auf einer Länge von ca. 75 m unter Inanspruchnahme der Mittelinsel um ca. 1,80 m nach Südwesten verschwenkt werden. Auf der Mittelinsel müssten zwei Bäume entfallen. Die vorhandene Lichtsignalanlage Albersloher Weg / Martin-Luther-King-Weg müsste um die Anlage einer Fußgängerfurt erweitert werden.

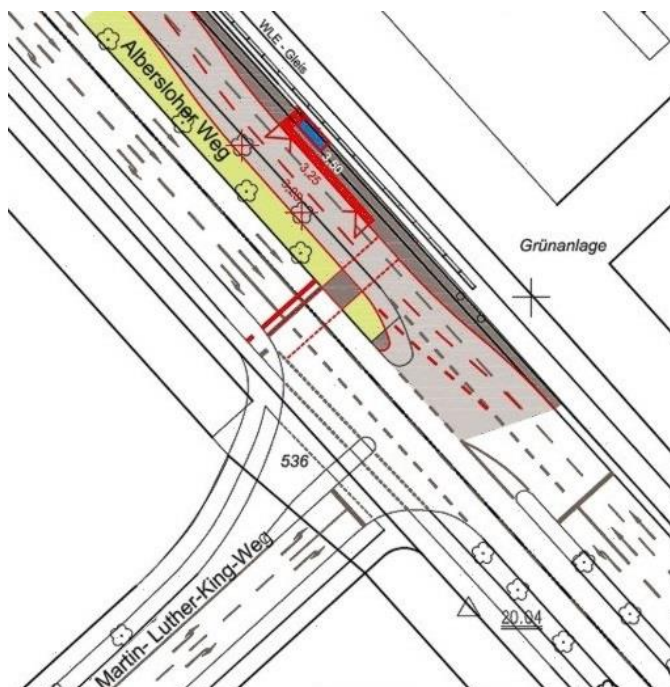


Abbildung 57 Haltestelle Martin-Luther-King-Weg, Albersloher Weg

Die im Vergleich zur bisherigen Einschätzung der Planung geänderten Rahmenbedingungen wie der zwischenzeitlich erfolgten Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h und der Ansiedlung der Oberfinanzdirektion lassen nun die Einrichtung dieser Halteposition zu.

Kosten	ca. 120.000 €
Eigenanteil	ca. 24.000 €

Neue Haltestellen Handorf-Gelmer-Sudmühle

Die Haltestelle In der Stroth stadteinwärts sollte barrierefrei ausgebaut werden (15.000 €). Der Aufbau einer Wartehalle ist zu prüfen, da dieser nur auf privater Fläche möglich ist.

Die Anlage einer Haltestelle Borggreneweg ist technisch möglich. In der stadteinwärtigen Richtung ist die Aufstellung einer Wartehalle nicht möglich.

Ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle Immelmannstraße in Höhe Dorbaumstraße ist nicht möglich, da auf einer Länge von 65 m Zufahrten bestehen und nur ein schmaler Gehweg vorhanden ist. Stadteinwärts ist ebenfalls nur ein schmaler Gehweg vorhanden, so dass keine Wartehalle und keine Wartefläche für Fahrgäste geschaffen werden kann.

Neue Haltestellen Gewerbegebiet Hansestraße

Im Gewerbegebiet sind an der Hansestraße als Nebenanlagen auf der Nordseite lediglich ein ca. 1,50 m breiter Gehweg und ein ca. 1,50 m breiter Radweg vorhanden. Ferner besteht auf der Nordseite durchgängig ein Haltverbot. Die geringe Breite der Nebenanlagen lässt ohne Grunderwerb weder die Schaffung von sicheren Auftrittsflächen noch das Aufstellen von Wartehallen zu.

Die Nebenanlagen auf der Südseite der Hansestraße haben die gleiche Breite wie auf der Nordseite. Allerdings ist hier zusätzlich durchgehend ein Parkstreifen mit Baumscheiben vorhanden. Im Bereich des Parkstreifens ließe sich zumindest eine Auftrittsfläche anlegen. Das Aufstellen von Wartehallen ist hier jedoch ohne Grunderwerb ebenfalls nicht möglich.

Somit käme für die Einrichtung neuer Haltestellen lediglich das Aufstellen eines Haltestellenmastes wie an der bereits vorhandenen Haltestelle „Herrenburg“ in Betracht.

Verknüpfung / Buswende im Bereich Warendorfer Straße / Mondstraße

Zur Verknüpfung des Korridors Warendorfer Straße und des Stadtteiles Handorf mit der Stadtbuslinie 11 und dem Korridor Wolbecker Straße ist eine Verlängerung der Linie 11 bis zur Warendorfer Straße und die Einrichtung eines Wende- bzw. Verknüpfungspunktes erforderlich. Die hierfür geeignete Fläche ist im Planfeststellungsbeschluss als Ausgleichsfläche ausgewiesen. Es besteht folglich Abstimmungsbedarf mit dem Landesbetrieb Straßen NRW.

Alternativ wäre zu prüfen, eine Verknüpfung unmittelbar südlich des Bahnüberganges an der Mondstraße einzurichten. Hier handelt es sich allerdings um ein Privatgrundstück.

10.5.4 Umweltpuren und Busspuren/-schleusen

Grundsätzlich sind alle im Stadtgebiet Münster bestehenden Busspuren zu erhalten. Neue Busspuren sind zur Sicherung der Störungsfreiheit des ÖPNV einzurichten, wo dies von den Platzverhältnissen und unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs möglich ist.

Bussonderspuren ermöglichen es den Bussen in staugefährdeten Bereichen ungehindert am Kfz-Pulk vorbeizufahren und dann über Busschleusen vor den Lichtsignalanlagen auf den für den Linienverlauf benötigten Fahrstreifen des Individualverkehrs einzufahren. Auf Bussonderspuren als eigener Fahrweg kann der Busverkehr in stauanfälligen Bereichen am effektivsten beschleunigt und in seiner Pünktlichkeit stabilisiert werden.

Im Stadtgebiet Münster sind in den letzten 20 Jahren bereits mehr als 10 Kilometer Busspuren auf den Hauptachsen des ÖV eingerichtet worden. Am Ende von Busspuren werden zur ungehinderten Einfahrt in die Knotenpunkte, wenn sich der Bus wieder verkehrssicher in den allgemeinen Kfz-Verkehr einfädeln muss, durch die in den Bussen und an der Strecke verbaute Technik zusätzliche kurze Grünzeit-Fenster geschaltet. Die Ampelanlagen sind hier zumeist mit Sondersignalen ausgerüstet. Die Einfahrt an diesen Stellen erfolgt üblicherweise über Busschleusen, von denen es zurzeit 19 im Stadtgebiet gibt.

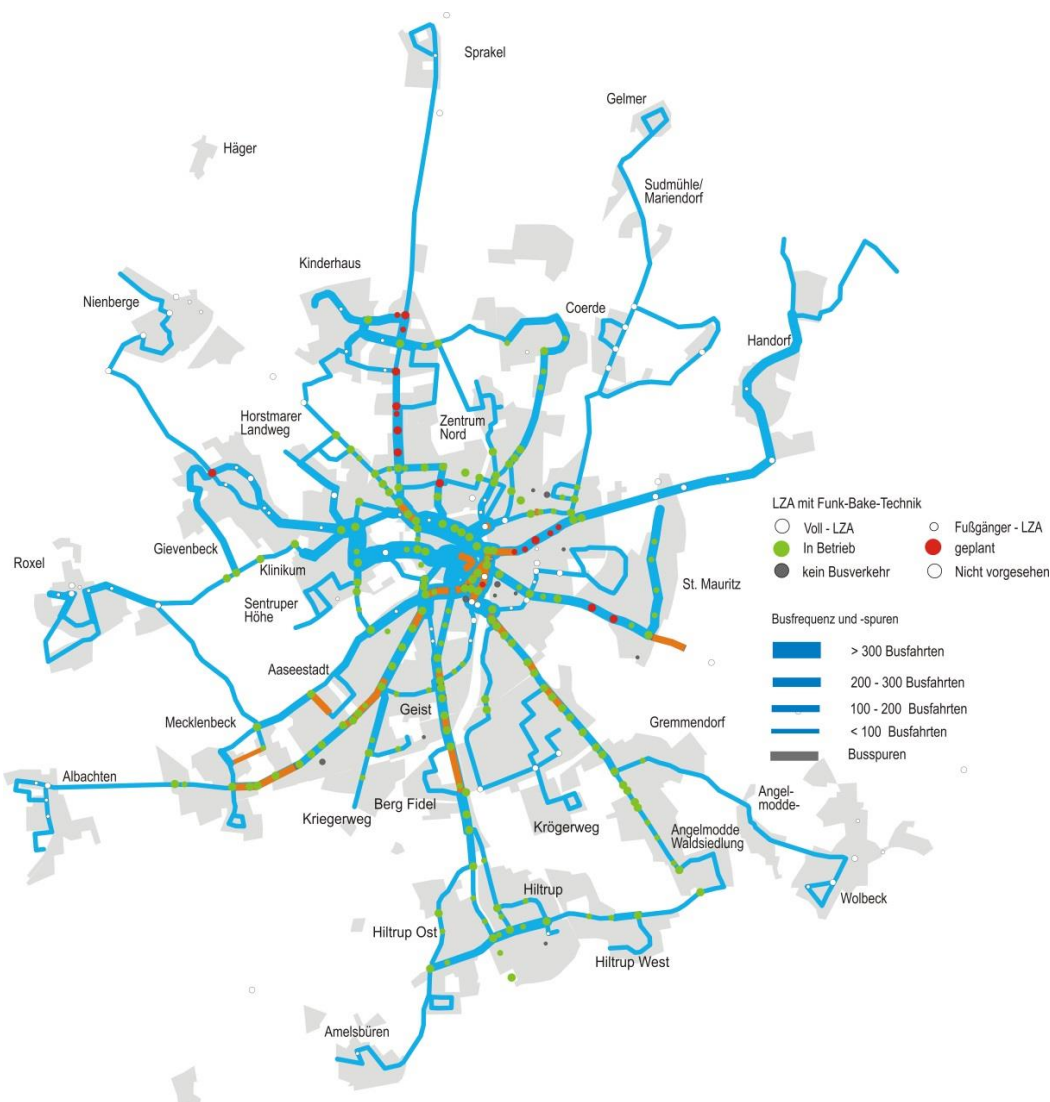


Abbildung 58 Lichtsignalanlagen und Busspuren

Alternativ zur Ausweisung reiner Busspuren (mit und ohne Taxi-Freigabe) kann es in bestimmten Bereichen sinnvoll sein, sogenannte Umweltspuren einzurichten. Diese Fahrstreifen dürfen dann nur von den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Bus, Fahrrad, u.U. auch Taxi) genutzt werden. Ende der neunziger Jahre wurde in Münster die erste separat geführte Umweltspur eingerichtet. In Mecklenbeck wird hiermit auf einer Länge von 600 m das Wohngebiet Mecklenbeck-Mitte erschlossen.

Umweltspur Wienburgpark

Detaillierte Untersuchungen lassen für den Korridor Kinderhaus ein erhebliches verkehrliches und damit einhergehend auch betriebliches Optimierungspotential erkennen. Dazu ist eine Überplanung der Linienführung im Korridor Kinderhaus erforderlich, die eine gestreckte Führung des 10'-Taktes der Linien 15 und 16 über die Grevener Straße ermöglicht. Diese Maßnahme kann realisiert werden, wenn die Linie 17 dann als "reine Gewerbelinie" (spezifische Anforderungen) zukünftig auch das Gewerbegebiet Nienkamp erschließt. Ermöglicht werden kann diese Linienführung jedoch nur durch eine Führung der Linie entlang des heutigen Geh- und Radweges durch den Wienburgpark (ehemalige Germania-Gleistrasse). Diese als ca. 500 m lange Umweltspur auszubauende Fahrbahn wäre in ihrer Dimensionierung vergleichbar der Umweltspur in Mecklenbeck und würde ausschließlich von der Linie 17 montags bis freitags bis ca. 19:00 Uhr im 20'-Takt befahren (3 Fahrten je Stunde und Richtung).

In der Abbildung 59 ist das Gesamtkonzept für den Korridor Coerde/Kinderhaus/Sprakel mit der Durchfahrung des Wienburgparkes dargestellt. Bisher ist die ehemalige Gleistrasse für die Einrichtung eines Bahnradweges im Rahmen des Alleenradwegprogramms vorgesehen und wurde daher mit der Zweckbindung Radweg erworben.

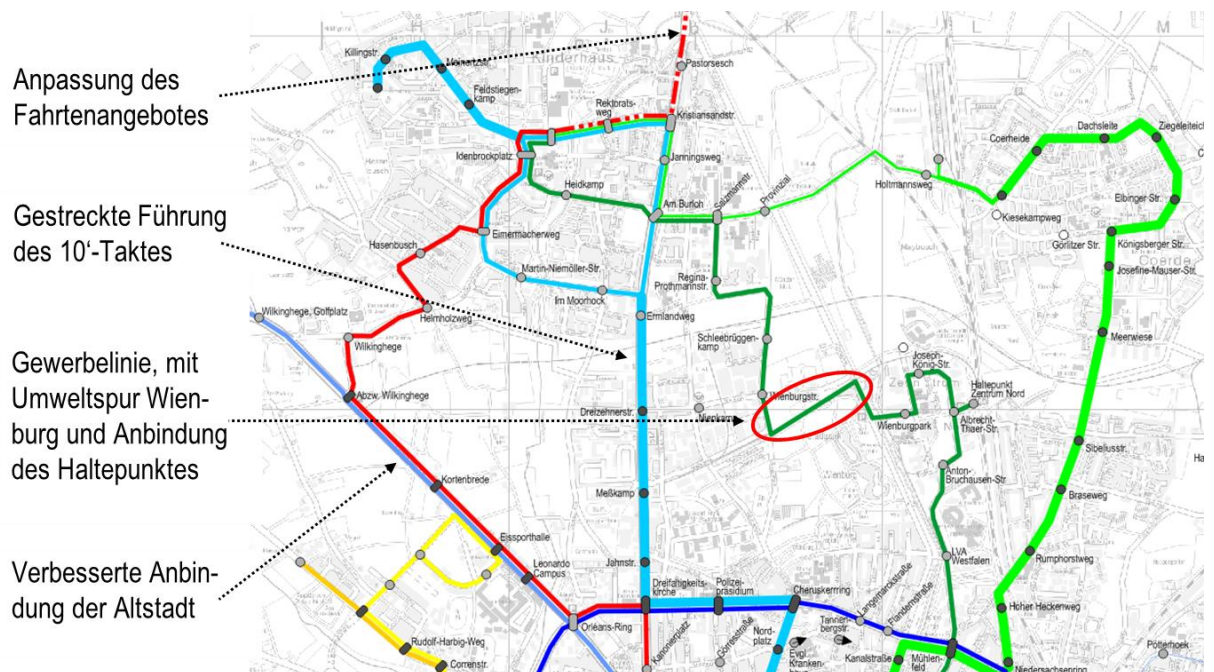


Abbildung 59 ÖV-Konzept Korridor Coerde/Kinderhaus/Sprakel

Bei einer Ausweisung als Umweltspur müsste das Einvernehmen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) eingeholt werden. Ferner wäre der Querschnitt so aufzuweiten, dass ein gefahrloses Begegnen Bus/Rad möglich wird (Aufweitung der Fahrbahn auf min 4,50 m). Zudem muss wirksam das Befahren durch sonstige Kraftfahrzeuge ausgeschlossen und eine mögliche Begegnung Bus/Bus vorgesehen werden (Ausweichstelle mit 6,50 m Breite z.B. im Zusammenhang mit einer Haltestelle). Insgesamt sind bei der Ausweisung als Umweltspur und dem damit erforderlichen Infrastrukturausbau Umweltbelange berührt, die im Rahmen der weiteren Prüfung abzuwägen sind.

Umweltspur Loddenheide

Zur inneren Erschließung des Gewerbegebietes Loddenheide soll künftig ein Ast der Linie 17 herausgezogen werden. Die vorhandene Wegeverbindung zwischen Gustav-Stresemann-Weg und Martin-Luther-King-Weg ist im Bebauungsplan Nr. 404 als Rad- und Gehweg ausgewiesen und auch so gewidmet. Für den Ausbau zur Umweltspur müsste eine Bebauungsplanänderung durchgeführt werden.

Fußgänger und ÖPNV sollten hier nicht im Mischverkehr geführt werden. Der Ausbau zur Umweltspur müsste somit nach dem bewährten Standard der Umweltspur in Mecklenbeck mit einem separaten Gehweg erfolgen. Zudem muss wirksam das Befahren durch sonstige Kfz ausgeschlossen und die notwendige Begegnung Bus/Bus über eine Ausweichstelle mit 6,50 m Breite ermöglicht werden.

Eine Überprüfung der Schleppkurven zeigt, dass ein Ausbau des Rad- und Gehweges zur Umweltspur ohne Grunderwerb nicht möglich ist. Das Flurstück 462 im Einmündungsbereich Martin-Luther-King-Weg befindet sich im Privatbesitz (vgl. Abbildung 60). Auf diesem Grundstück befinden sich direkt neben dem Rad- und Gehweg auch Entlüftungen einer Fernwärmeleitung, so dass für eine Umsetzung unter Umständen von einem erheblichen baulichen und finanziellen Aufwand ausgegangen werden muss.

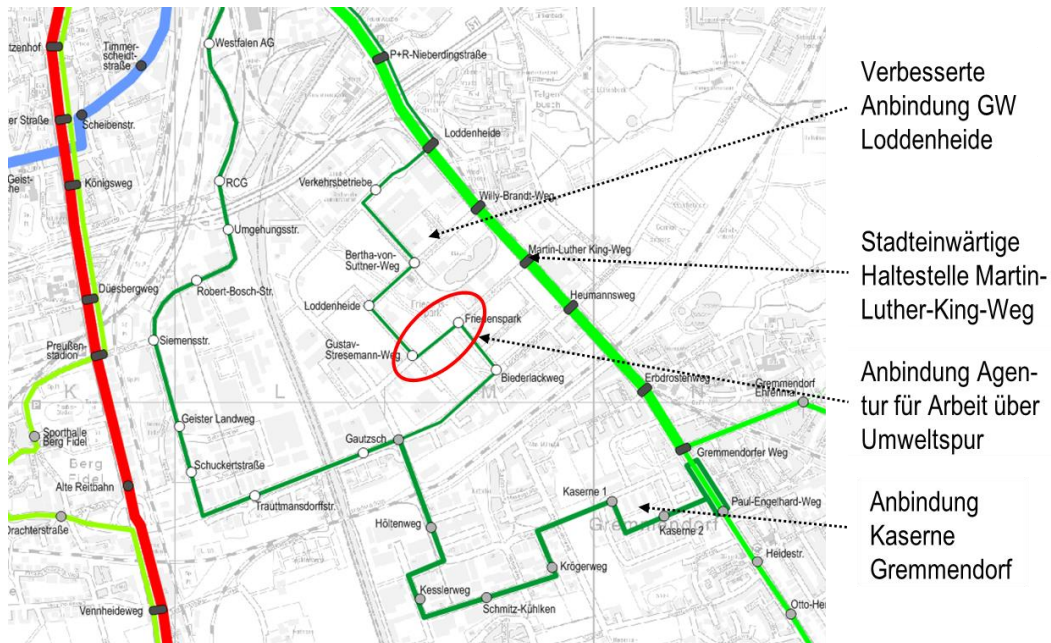


Abbildung 60 Umweltspur Lodenheide

10.5.5 Lichtsignalanlagen

Grundsätze der Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen

Im Hinblick auf positive Umweltwirkungen, eine höhere Fahrplanstabilität, eine Verbesserung der Kundenzufriedenheit und eine betriebliche Optimierung ist die technische Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Gesamtverkehrs zu optimieren.

Die Priorisierung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen gegenüber dem Individualverkehr geht von dem Ansatz aus, dass während einer Grünphase in einem Bus i.d.R. deutlich mehr Personen eine Kreuzung passieren als in einem PKW. Daher ist es allgemein anerkannt, Linienbusse gegenüber dem Individualverkehr zu bevorzugen. So können Verlustzeiten des ÖPNV an Lichtsignalanlagen vermieden werden. Erreichbar sind stabilere Fahrzeiten mit einer besseren Pünktlichkeit, die die Attraktivität des ÖPNV signifikant erhöhen. Gleichzeitig kann die Produktivität verbunden mit einer Kostensenkung verbessert werden.

Busbeschleunigung in Münster

In Münster wird seit 1996 ein vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) definiertes Funk-Bake-System eingesetzt. Dieses Funk-Bake-System wird auch in den umliegenden Städten Osnabrück und Hamm sowie den Mittelzentren des angrenzenden Münsterlandes verwendet. Regionale Verkehrsunternehmen können damit das gleiche Funk-Bake-System in Münster, den umliegenden Städten und in der Region nutzen.

Mittlerweile verfügen alle in Münster eingesetzten Busse über eine entsprechende Ausrüstung. Die technischen und organisatorischen Voraussetzungen für die Lichtsignalbeeinflussung wurden mit den umliegenden Kreisen und Städten abgestimmt.

Bei der Stadt Münster ist auch weiterhin die VDV-konforme Funk-Bake-Ausrüstung zur Nutzung der Busbeschleunigung einzusetzen. Alternativ ist inzwischen, bei entsprechendem Nachweis der Genauigkeit, die zur Busbeschleunigung erforderliche Standortverfolgung der Fahrzeuge über GPS zulässig.

Zurzeit sind in Münster 140 von 270 Lichtsignalanlagen mit der notwendigen Technik zur Lichtsignalbeeinflussung ausgestattet. Die Stadt Münster als Aufgabenträger wird alle Lichtsignalanlagen im Zuge der ÖPNV-Hauptachsen (mindestens 20'-Takt) sukzessive mit einer ÖPNV-Beschleunigung ausstatten. Bei Lichtsignalanlagen, die nur im geringem Umfang vom Busverkehr befahren werden (z. B. Stundentakt einer Linie) bzw. bei sporadisch befahrenen Richtungen (einzelne Nachtbusfahrten) erfolgt die Entscheidung zur Ausrüstung mit einer Busbeschleunigung nach einem Kosten-Nutzen-Abgleich im Einzelfall.

Die Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Münster werden in Baustufen erneuert, von denen bereits zwei umgesetzt wurden. Für die dritte Baustufe wurde bereits ein Förderantrag gestellt. Lichtsignalanlagen mit vorhandenen ÖPNV-Beeinflussungen und Funk-Bake-Technik werden in das neue System übernommen. Bei Bedarf werden Anlagen nachgerüstet bzw. wird die Lichtsignalsteuerung an Veränderungen angepasst und optimiert.

Abgeschlossen sind bisher:

- A Modellachse Albersloher Weg (24 LSA)
- B Steinfurter Str./Weseler Str. (33 LSA)
- D1 II Nordtangente (10 LSA)
- D2 Danziger Freiheit (3 LSA, davon zwei mit Bahnsicherung)

E II Westtangente (10 LSA)

Geplant sind die folgenden Achsen vorbehaltlich der erforderlichen Beschlüsse:

C I. Nordtangente und Bahnhofsbereich (voraussichtlich 2014)

D3 II Osttangente (voraussichtlich 2015)

Vorbehaltlich der Bewilligung der Fördermittel und der Beschlüsse später die Achsen (Reihenfolge noch nicht festgelegt):

F2 Hammer Straße

H Grevener Straße

I Zweispurige Weseler Straße

In späteren Jahren sollen die überwiegend in den Außenbereichen bestehenden Lichtsignalanlagen erneuert und an den Verkehrsrechner angeschlossen werden.

Die Kosten für die stationäre Infrastruktur (Baken, Funkempfänger, LSA-Programme) sowie deren Pflege und Anpassung an Linienänderungen trägt die Stadt Münster als Aufgabenträger. Dazu werden die Förderprogramme des Landes genutzt. Die Verkehrsunternehmen sind für die fahrzeugseitige Ausrüstung und Datenpflege zuständig.

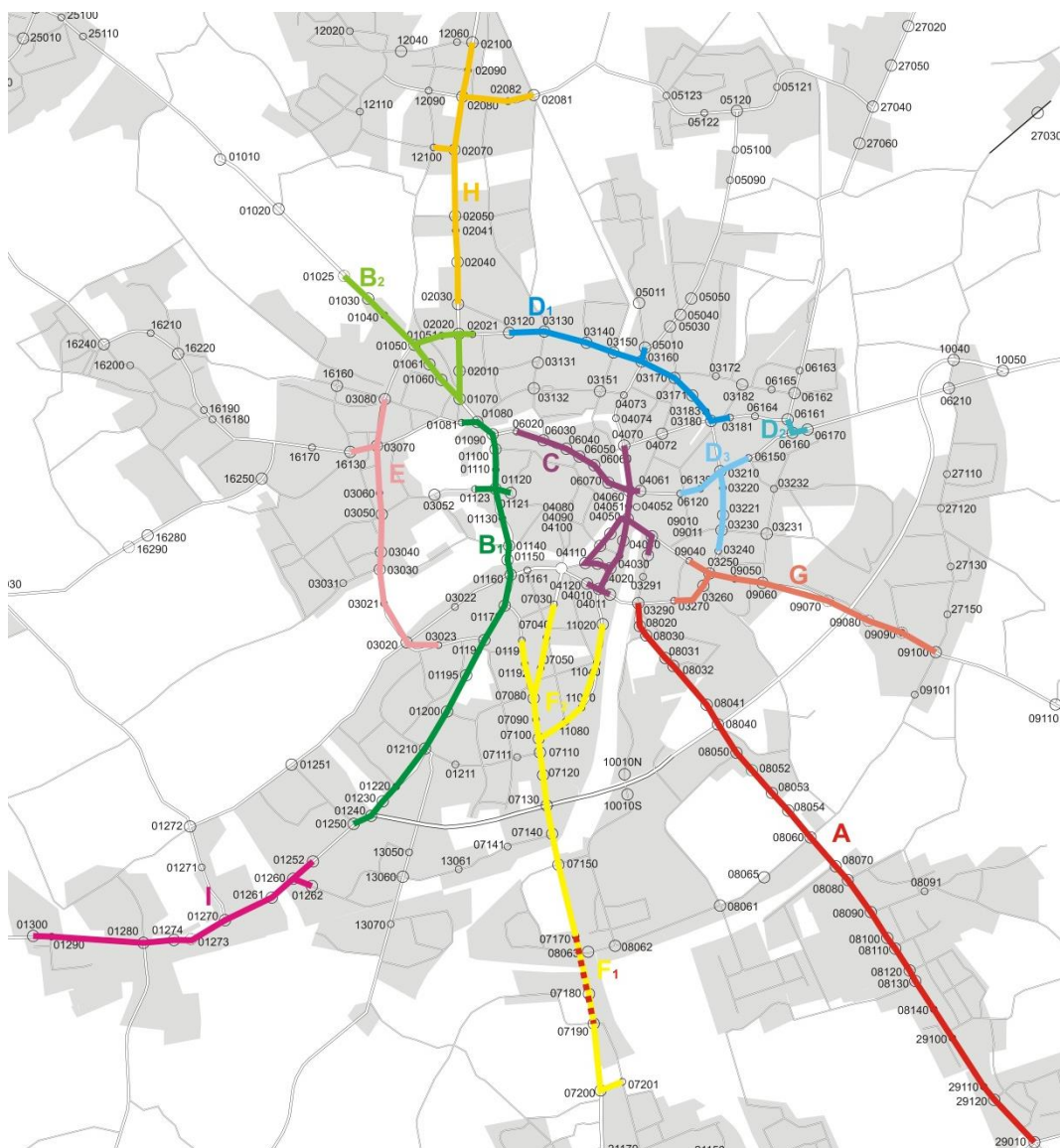


Abbildung 61 Achsen des Verkehrssteuerungssystems

Qualitätssicherung

Zur Optimierungen der Busbeschleunigung sind in den nächsten Jahren weitere Untersuchungen zur Verkehrsqualität durchzuführen. Dabei sollen Schwachstellen identifiziert und Lösungsansätze unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrs aufgezeigt werden.

Mit dem rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) der Stadtwerke Münster GmbH, der Qualitätsanalyse des Verkehrsteuerungssystems und durch fahrzeugbezogene Messungen sollen Reisezeitanalysen durchgeführt werden. Die damit gewonnenen Informationen zu den Verlustzeiten an den Lichtsignalanla-

gen lassen sehr differenzierte Rückschlüsse über die Qualität der Busbeschleunigung zu. Durch diese Ist-Analyse und Ursachenforschung sollen neben den Verlustzeiten an den Lichtsignalanlagen auch die Zeitverluste der Busse an Haltestellen sowie die mittlere Fahrgeschwindigkeit erfasst werden. Auf Grundlage der Ergebnisse kann eine Potenzialanalyse möglicher Fahrzeiterparnisse und damit verbundenen betrieblichen Einsparungen durchgeführt werden.

Fahr- und Verlustzeitmessung in Münster haben auf den bisher beschleunigten Achsen bewiesen, dass durchschnittliche Geschwindigkeiten von ca. 25 bis 30 km/h im Busverkehr möglich sind. Außerhalb dieser beschleunigten Bereiche liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit der Busse deutlich unter 20 km/h. Gemeinsames Ziel der Stadt Münster und der Verkehrsunternehmen ist es, eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 22 km/h und mehr auf den Hauptachsen bei besserer Fahrplanstabilität zu erreichen. Die dafür notwendigen Maßnahmen sind den zuständigen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.

10.6 Schienenpersonennahverkehr

10.6.1 Vorbemerkungen

Ziel ist es, die überregionale und regionale Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster durch einen qualitativ hochwertigen und leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehr sicherzustellen und in der Zukunft zu verbessern. Der hohe Anteil des SPNV am Modal Split in den Schienenkorridoren ist bezeichnend für die gute Fahrgastakzeptanz des bestehenden Angebotes. Dieses Angebot gilt es langfristig zu halten und weiter zu optimieren.

Als Grundlage des Bedienungsangebotes ist mit dem Ausbau des landesweiten integrierten Taktfahrplan (ITF 2) ein Fahrplanangebot im Münsterland realisiert worden, dass eine mindestens stündliche Bedienung, auf nachfragestarken Verbindungen wie z. B. nach Hamm, Essen oder Rheine auch einen weiter verdichteten Fahrplan von/nach Münster bietet.

Mit der Weiterentwicklung des ITF NRW wurden zusätzliche Verbesserungen wie die Verdichtung des Wochenendfahrplans im Stundentakt umgesetzt. Ferner wurden die Spätverkehre, insbesondere an den Wochenenden, ausgeweitet.

Ein Ziel des weiterentwickelten ITF NRW war die direkte stündliche Verbindung aller Oberzentren in NRW mit der Landeshauptstadt Düsseldorf, der größten Stadt Köln sowie in den Ruhrgebietskorridor. So besteht seit 2011 eine Direktverbindung mit dem Regionalexpress RE 2 von Münster nach Düsseldorf (-Düsseldorf Flughafen) im Stundentakt. Ebenfalls gibt es eine stündliche Anbindung mit dem RE 7 an Köln. Ins Ruhrgebiet bestehen Verbindungen mit der Re-

gionalbahn RB 50 nach Dortmund sowie nach Essen und Duisburg mit dem RE
2. Eine Anbindung an den Ruhrgebietskorridor Dortmund-Bochum-Essen-Duisburg soll längerfristig mit dem geplanten Rhein-Ruhr-Express (RRX) umgesetzt werden.

10.6.2 Angebotsmaßnahmen

Mit der Weiterentwicklung des ITF Grundangebotes haben sich Angebot und Nachfrage im SPNV verändert. Auf vielen Strecken bestehen aufgrund der verkehrlichen Anforderungen teilweise deutlich längere Bedienungszeiten. Ausgerichtet an den Nachfragezahlen von 2008/2009 sieht der 1. Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL zukünftig folgende Angebotsverbesserungen vor:

Münster – Osnabrück (Kursbuchstrecke 385 a):

- 30´-Takt Mo-Fr von 6-20 h auf der RB 66
- Anbindung an den Fernverkehr in/aus Richtung Süden

Münster – Bielefeld (Kursbuchstrecke 406):

- Stundentakt Münster - Bielefeld am Wochenende
30´-Takt MS - Beelen in der Hauptverkehrszeit auf der RB 67 nach Ausbau der Infrastruktur
- Anbindung an den Fernverkehr in/aus Richtung Bremen/Hamburg

Münster - Enschede (Kursbuchstrecke 407):

- 30´-Takt in der in der Hauptverkehrszeit (2 zusätzliche Zugpaare) ab 12/2013
- 30´-Takt Münster – Burgsteinfurt Mo-Fr von 6-20 h auf der RB 64 nach Ausbau der Streckeninfrastruktur (langfristig)
Verknüpfung mit der RB 51 in/aus Richtung Coesfeld und Verlängerung bis Hengelo

Münster – Coesfeld (Kursbuchstrecke 408):

- 30´-Takt in der Hauptverkehrszeit auf der RB 63 ab 12/2013
- Anbindung an den Fernverkehr in/aus Richtung Bremen/Hamburg

Münster – Essen (Kursbuchstrecke 425):

- 3 stündliche Fahrt Münster – Essen mit einer zusätzlichen
- RE- oder RRX-Linie
- Verknüpfung mit der RB 51
- Anbindung an den Fernverkehr in/aus Richtung Bremen/Hamburg

Münster – Lünen (Kursbuchstrecke 411):

- zusätzlicher stündlicher RRX Münster – Dortmund nach zweigleisigem Ausbau der Strecke Münster - Lünen
- zusätzliche Halte zwischen Lünen und Münster oder 30´-Takt in der Hauptverkehrszeit auf der RB 50

Innerhalb des Stadtgebietes Münster soll eine stärkere Einbindung des Schienenpersonennahverkehrs in das Stadtbusangebot angestrebt werden. Neben der Optimierung der Bus-Bahn-Anschlüsse an den vorhandenen Bahnhöfen gehören dazu auch die Einrichtung neuer Haltepunkte in Mecklenbeck und Roxel sowie die Reaktivierung der 1. Baustufe der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) Sendenhorst – Münster mit möglicher Durchbindung zum Haltepunkt Zentrum-Nord.

10.6.3 Hauptbahnhof und Haltepunkte

Für die Planung und den Bau der SPNV-Infrastruktur sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen (z. B. DB Netz, DB Station & Service) zuständig. Der Zweckverband NWL wirkt bei den Planungen im Hinblick auf die Belange des SPNV mit. Die Stadt Münster ist zuständig für die Planung, den Bau und den Betrieb der Infrastruktur außerhalb der DB-eigenen Anlagen (P+R-, B+R-Anlagen, Bus-Schiene-Verknüpfung). Für die Ausweitung des vorhandenen Angebotes sind zum Teil erst umfangreiche infrastrukturelle Voraussetzungen zu schaffen. Da nicht alle Maßnahmen aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel zur gleichen Zeit umzusetzen sind, sind eine Prioritätenreihung und eine Aufnahme in das ÖPNV-Förderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen erforderlich. Der 1. SPNV-Nahverkehrsplan des Zweckverbandes NWL macht dazu entsprechende Aussagen.

Hauptbahnhof Münster

Die Stadt Münster bemüht sich schon seit den 80er Jahren, den Bahnhof und das Bahnhofsumfeld städtebaulich und funktional zu verbessern. So wurden schon zahlreiche Verbesserungen wie der Bau der Radstation, die Beseitigung der unterirdischen Querung Bremer Platz, die Umgestaltung Bremer Platz sowie die Verbesserungen auf der Ostseite des Bahnhofs im Bahnhofsumfeld vorgenommen.

In 2013 wurden die Bauarbeiten zur Modernisierung und barrierefreien Ausbau der Verkehrsstation abgeschlossen. Die grundlegende Sanierung beinhaltete im Wesentlichen einen neuen und breiteren südlichen Personentunnel, den Neubau von Rolltreppen und Aufzügen, neue Beleuchtung auf den Bahnsteigen, Wartehäuser und Glaselemente.

Nach wie vor unbefriedigend ist hingegen die bauliche Gestaltung der Empfangsgebäude (West und Ost) einschließlich deren verkehrsfunktionalen Ausgestaltung. Zurzeit wird ein Gesamtkonzept Hauptbahnhof Münster zwischen der DB AG und der Stadt Münster erarbeitet. Dieses sieht bislang jeweils einen Gebäudekomplex vor, der auf der Westseite ein klassisches Empfangsgebäude mit Reiseserviceeinrichtungen, Gastronomie, Handel und Dienstleistungen sowie auf der Ostseite ein Funktionsgebäude mit Gleiszugängen, Radstation, Dienstleistungen, Bahnservicebereich, Büro oder ggf. Hotel enthalten könnte.

Im Zusammenhang mit der Vorplatzgestaltung der Ostseite, u. a. mit den Funktionen Parken, Vorfahrt Taxi, Fernreisebusse und der bereits modernisierten und fertig gestellten Verkehrsstation wird ein ganzheitliches Gesamtbild des Hauptbahnhofs der DB AG in der Stadt Münster angestrebt. Die Projektleitung für die bauliche Umgestaltung des Empfangsgebäudes West liegt bei der DB AG. Für den östlichen Gebäudeteil soll ggf. ein Investor gesucht werden. Die Stadt Münster hat der DB eine Finanzierungsbeteiligung an dem Gesamtprojekt (West- und Ostseite) in Aussicht gestellt.

Haltepunkt Münster-Roxel

An der Kursbuchstrecke 408 Münster - Coesfeld soll die neue Station Münster Roxel eingerichtet werden. Seit 02.11.2013 ist der Bebauungsplan Nr. 487 „Roxel – Pienersallee, neuer DB Haltepunkt“ rechtskräftig. Dieser sieht die Anlage des Haltepunktes an der eingleisigen Strecke mit einem Bahnsteig östlich der Pienersallee vor. Konzeptioneller Hintergrund ist zum einen die Schaffung einer schnellen Verbindung für die Roxeler Bevölkerung in Richtung Innenstadt. Zum anderen soll hiermit eine zielorientierte Umsteigemöglichkeit von der Regionalbahn auf die Stadtbusse für Pendler aus dem westlichen Umland mit Zielen im

Westen des Stadtgebietes, z.B. Unikliniken geschaffen werden. Geplant ist der Haltepunkt als Mobil-Station mit der Möglichkeit eines direkten Bus-Schiene-Umstiegs sowie mit Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen (siehe Abbildung 62). Der Haltepunkt soll von den Stadtbuslinien 1 und 10 bedient werden. Der Ausbau der Bushaltestelle ist entsprechend der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes vorgesehen.

Die Planungen für den Haltepunkt liegen vor. Das Vorhaben wurde in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan NRW aufgenommen. Die Inbetriebnahme wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 angestrebt.



Abbildung 62 Vorentwurf Buswende Haltepunkt Roxel

Haltepunkt Münster-Mecklenbeck

An der Kursbuchstrecke 408, am Abzweig der Baumbergebahn von der Strecke Münster – Essen, soll der neue Haltepunkt Münster-Mecklenbeck eingerichtet werden. Der seit 05.09.2008 rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 486: Mecklenbeck - verlegte Heroldstraße / neuer DB-Haltepunkt sieht die Ausweisung eines neuen Haltepunktes Münster-Mecklenbeck an der Strecke Münster-Coesfeld vor. Die neue Station soll westlich des ehemaligen Haltepunktes Mecklenbeck nahe der

Weseler Straße liegen. Eine Verknüpfung mit den Buslinien auf der Weseler Straße soll über die Haltestelle Meyerbeerstraße erfolgen.

Die Planungen für den Haltepunkt wurden von der Stadt Münster in Abstimmung mit dem ZVM begonnen und in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes aufgenommen. Eine Umsetzung soll zusammen mit der 2. Stufe des Streckenausbaus Münster-Coesfeld (Ertüchtigung für den 30'-Takt) erfolgen.

Haltepunkt Münster-Zentrum Nord

Für die Umsetzung eines Halbstundentaktes auf der Kursbuchstrecke 407 Münster – Burgsteinfurt – Gronau – Enschede wird ein dritter Bahnsteig am Haltepunkt Münster-Zentrum Nord gebaut (erforderlich für Zugbegegnungen). Die notwendigen Umbauten an den Bahnanlagen und im Bahnhofsumfeld erfolgen in enger Abstimmung mit dem Zweckverband und der Stadt Münster. Die Finanzierung dieser Maßnahme soll durch die DB Netz und den Zweckverband SPNV Münsterland erfolgen.

Haltepunkt Münster-Hiltrup

Im Rahmen der 2. Stufe der Modernisierungsoffensive der DB AG (MOF2) soll der Bahnhof Hiltrup ab 2015 modernisiert und barrierefrei umgestaltet werden. In diesem Zusammenhang plant die Stadt Münster die Einrichtung des Bus-Schiene-Verknüpfungspunktes sowie die Erweiterung und Erneuerung der P+R- und B-R-Anlagen (vgl. Abbildung 63).

Die Planung der Buswendeanlage sieht vor, dass sowohl anführende Busse, als auch abführende Busse auf der Ostseite der Bergiusstraße in Höhe der vorhandenen abschließbaren Fahrradabstellanlage mit direktem Zugang zum Bahnsteig halten. Der Ausbau der Bushaltestellen ist barrierefrei geplant. Das Leitsystem der Bushaltestellen sollte mit dem Leitsystem des Hausbahnsteigs verknüpft werden.



Abbildung 63 Vorentwurf Buswende Bahnhof Hiltrup

10.6.4 Reaktivierung der WLE

Die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) bleibt verkehrspolitisches Ziel der Stadt Münster, des Kreises Warendorf und des ZVM. Das Land NRW (im ÖPNV-Bedarfsplan) sowie die Bezirksplanungsbehörde (im Regionalplan) haben der Reaktivierung der WLE ebenfalls eine besondere regionalplanerische Bedeutung und Dringlichkeit bescheinigt. Auch der aktuelle Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) enthält die WLE-Strecke als vordringliches Reaktivierungsprojekt. Im Jahr 2013 hat der ZVM die Vorbereitung einer Vergabe für die Leistungsphase 1 – 4 (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung) sowie die Finanzierung baulich vorbereitender Maßnahmen für die Erschließung des erforderlichen Gleises 21 am Hauptbahnhof Münster beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 16/2013 des ZVM).

Auf der Grundlage einer aktualisierten Machbarkeitsstudie in 2010 ist die Umsetzung in zwei Stufen vorgesehen. Die 1. Ausbaustufe erfolgt mit einem Angebot im 20-Minuten-Takt im Abschnitt Münster – Münster-Wolbeck (ausgerichtet auf den Stadtverkehr Münster) und zwei stündlichen Zügen im Abschnitt Münster-Wolbeck – Sendenhorst.

Die Reaktivierung dieses ca. 26 km langen Abschnittes Münster – Sendenhorst soll als 1. Ausbaustufe in die weiteren Ausbau- und Investitionsplanungen eingebracht werden.

In einer 2. Ausbaustufe ist eine Verlängerung des SPNV über Sendenhorst hinaus im Stundentakt bis Neubeckum geplant.

Für die Reaktivierung des SPNV auf der Strecke der WLE zwischen Münster und Sendenhorst/Neubeckum wird eine umfassende Anpassung des Busangebotes im Schienenkorridor erforderlich, um es nicht zu konkurrierenden Angeboten kommen zu lassen.

Zuständig für die Aufnahme der Planung ist der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) in Abstimmung mit der Stadt Münster und dem Kreis Warendorf.

11 Umsetzung und Finanzierung

Im 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster wurden das Anforderungsprofil für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV-Angebotes in der Stadt Münster sowie daraus abgeleitete Überplanungen des Liniennetzes und die Weiterentwicklung der Infrastruktur beschrieben. Die aufgeführten Maßnahmen wie auch die Prüfaufträge und Handlungsfelder stellen die zentralen Bestandteile des 3. Nahverkehrsplanes dar. Die konkret erläuterten Schritte sollen zur nachhaltigen Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

Voraussetzung für die Umsetzung einzelner Linienwegmaßnahmen ist die Herstellung der erforderlichen Infrastruktur (z.B. Umweltspur Wienburg, Haltestellen Ringlinie). Auf Grund der Abhängigkeiten im Liniennetz können dabei Einzelmaßnahmen in aller Regel nur im Paket (z.B. Korridor Kinderhaus – Sprakel) umgesetzt werden. Linienwegmaßnahmen die einen aufwändigen Neubau von Infrastruktur nicht erfordern, sollen in 2015 unter Beachtung der wirtschaftlichen Balance umgesetzt werden.

Grundsätzlich sind Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV förderfähig. Dazu stehen neben den Mitteln aus Landeszuweisungen (§§ 11 und 12 ÖPNVG) auch Mittel aus der Stellplatzabläse der Stadt Münster zur Verfügung.

Eine Zielsetzung der vorgeschlagenen Linienwegmaßnahmen des 3. Nahverkehrsplanes ist die nachfragegerechte und wirtschaftlich effiziente und ausgewogene Gestaltung des Bedienungsangebotes. Dazu sollte das Leistungsangebot entsprechend der aktuellen Fahrgastnachfrage und den zu erwartenden Fahrgastpotenzialen umverteilt werden. Nach der Abschätzung der Mehr- bzw. Minderkosten ist die Summe aller Linienwegmaßnahmen weitestgehend kostenneutral.

Anlagen werden noch ergänzt