

# **Eingaben aus der poli- tischen Beratungskette**

## **Anlagen 2.1 bis 2.40**

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>2.1</b>	Ratsmitglied	Email an die Verwaltung	2.13
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Kostenermittlung für den Busverkehr tauglichen Ausbau der Emmerbach-Brücke zur Anbindung des Friedhofs Hohe Ward/Freibad Hiltrup durch Verlängerung der Stadtbuslinie 9.			
<b>Status Quo:</b>			
Die Stadtbuslinie 9 endet heute in Hiltrup Ost an der Haltestelle Franz-Marc-Weg. Der Friedhof Hohe Ward kann über die TaxiBus-Linie 9 im 60'-Takt erreicht werden. Das Freibad Hiltrup wird nicht mit dem ÖPNV bedient.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Beibehaltung des Status Quo.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Die geschätzten Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 1.620.000 €. Ob und zu welchem Preis der erforderliche Grunderwerb getätigt werden kann, ist noch zu prüfen. Der Ausbau des Adolf-Wentrup-Weges erfordert ein B-Plan-Verfahren.			
<b>→ Der Sachverhalt ist außerhalb des 3. Nahvehplanes zu prüfen</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.2</b>	Sachkundige Bürgerin (AUB)	Email Stadtwerke Beschwerdemanagement	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Sicherstellung der Anbindung des südlichen Innenstadtbereiches/Clemenshospital an den Waldfriedhof Lauheide			
<b>Status Quo:</b>			
Die Anbindung des südlichen Innenstadtbereiches/Clemenshospital an den Waldfriedhof Lauheide erfolgt heute in Direktfahrt mit der Stadtbuslinie 2 im 60'-Takt.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Der südliche Innenstadtbereich wird zukünftig, wie auch heute, von den Linien 2 und 7 bedient. Geändert hat sich der Linienvverlauf: <u>Linie 2:</u> Clemenshospital - Kappenberger Damm - Grüner Grund - Friedrich-Ebert-Straße - Hauptbahnhof - Eisenbahnstraße und weiter auf dem "alten" Linienvweg der 7 mit einer stündlichen Anbindung des Waldfriedhof Lauheide. Also in Direktfahrt mit einer Fahrzeit von etwa 47 Minuten und damit 7 Minuten schneller als heute. <u>Linie 7:</u> Ottmarsbochholt - Kappenberger Damm - Friedrich-Ebert-Straße - Hauptbahnhof - Eisenbahnstraße - Bült und weiter über Neutor - Steinfurter Straße - Nienberge - Altenberge. Dabei bilden die 2 und die 7 ab der Haltestelle Düesbergpark bis zur Haltestelle Eisenbahnstraße einen 10'-Takt.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
In Anbetracht des bestehenden Fahrgastaufkommens und der Verkehrsverflechtungen wird die Linienvführung der Stadtbuslinien 2, 5 und 7 beibehalten. Durch die Verknüpfung des Südastes der Stadtbuslinie 2 mit dem Nordast der Stadtbuslinie 7 aus und in Richtung Gelmer und der stündlichen Verlängerung zum Waldfriedhof Lauheide bleibt die direkte Anbindung des Südviertels und damit des Clemenshospitals an den Waldfriedhof Lauheide im 60'-Takt erhalten.			
<b>→ Der Anregung wurde bereits im Entwurf Rechnung getragen</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.3</b>	SPD Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<p>Die Verwaltung wird beauftragt, die Einrichtung einer Umsteigehaltestelle auf der Hammer Straße im Abschnitt zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Metzger Straße zu prüfen, um wechselseitige Umsteigeverbindungen zwischen den Linienabschnitten Richtung Ludgeriplatz, Richtung Geistviertel / Kappenberger Damm, Richtung Friedrich-Ebert-Straße und Richtung Berg Fidel - Hilstrup zu ermöglichen.</p>			
<b>Status Quo:</b>			
<p>Der Haltestellenbereich Metzger Straße/Scheibenstraße ist gegenwärtig nicht als Umstiegshaltestelle ausgebaut.</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>Durch die Angebotsoptimierung 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. Im Bereich der heutigen Haltestelle Metzger Straße kreuzen diese Linien den Korridor Hammer Straße mit den Linien 1, 9 und 5, die im weiteren Verlauf den zentralen Altstadtbereich erschließen.</p>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p>In Anbetracht des bestehenden Fahrgastaufkommens und der Verkehrsverflechtungen wird die Linienführung der Stadtbuslinien 2, 5 und 7 beibehalten. Somit können die Direktverbindungen zu den Schulen und Dienstleistungseinrichtung im Bereich der Weseler Straße für das Südviertel und den Regionalverkehr aus Richtung Ottmarsbochholt sichergestellt werden. Die Führung der Stadtbuslinie 2 über die Geiststraße sichert die direkte und zeitlich attraktive Anbindung des Südviertels an die zentrale Altstadt.</p> <p>Im Hinblick auf den Umstieg zu den Altstadtlinien 1 und 9 ist die Einrichtung einer Umstiegshaltestelle wünschenswert. Zur baulichen Machbarkeit und zur Abschätzung der Kosten hat die Verwaltung ein Gutachten vergeben.</p>			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.4</b>	SPD Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	3.9, 4.13
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Verwaltung stellt die Vorteile, Nutzen und Aufwendungen dar, die die in der Anregung Nr. 104/2013 (gem. §24 GO) gewünschte Verlängerung der regionalen Schnellbusse in die Gewerbegebiete Zentrum Nord und Loddenheide bedeuten würde, und welche Synergien dadurch entstehen könnten.			
<b>Status Quo:</b>			
Die Schnellbuslinien aus dem Münsterland enden derzeit entweder am Hauptbahnhof (S20, S30, S70, S75 und S90) oder an der Haltestelle „Altstadt Bült“ (S60 und S90).			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Als Prüfauftrag ist im 3. Nahverkehrsplan formuliert: „Darüber hinaus ist die Durchbindung einzelner Schnellbuslinien über den Hauptbahnhof hinaus z. B. in die Gewerbegebiete Zentrum Nord und Loddenheide zu prüfen.“			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Darüber hinaus ist die Durchbindung einzelner Schnellbuslinien über den Hauptbahnhof hinaus z. B. in die Gewerbegebiete Zentrum Nord und Loddenheide zu prüfen.			
<u>Erläuterung:</u> Eine erste Überprüfung hat ergeben, dass derzeit einzig die Schnellbuslinie S60 für eine Verlängerung in das Dienstleistungsgebiet Zentrum Nord geeignet ist. Diese Maßnahme ist mit dem Betreiber, der Regionalverkehr Münsterland GmbH, sowie dem zuständigen Aufgabenträger Kreis Coesfeld abgestimmt und wird zeitnah umgesetzt.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.5</b>	SPD Fraktion im ASSVW	Antrag der SPD Fraktion	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen und darzustellen, wie die perspektivische Bedienung des Geländes der ehemaligen York-Kaserne außerhalb des Bedienungszeitfensters der Linie 17 gewährleistet werden kann.			
<b>Status Quo:</b>			
Über die Haltestellen Gremmendorfer Weg und Erbdrostenweg sind mehr als 50 % des Geländes im 300 m Radius auch am Wochenende erschlossen.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Das neu entstehende Wohngebiet wird neben der Anbindung durch die Stadtbuslinien 6 und 8 (10'-Takt) auf dem Albersloher Weg zusätzlich durch eine Verlängerung der Stadtbuslinie 17 über die Haltestelle Krögerweg hinaus im 20'-Takt montags bis freitags zentral erschlossen. Am Wochenende erfolgt die Anbindung durch die Stadtbuslinie 6 und 8 im 10'-Takt.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
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. Am Wochenende erfolgt die Anbindung durch die Stadtbuslinien 6 und 8 über die Haltestellen auf dem Albersloher Weg.  Die Haltestelle „Paul-Engelhard-Weg“ wird zusätzlich als B+R-Haltestelle ausgebaut.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.6</b>	SPD Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	2.8, 2.11, 2.33
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<p>Kinderhaus ist einer der größten Stadtteile ohne Schienenanschluss. Die Verwaltung wird daher mit der Prüfung beauftragt, ob und wie als zusätzliches Angebot in den Spitzenstunden die Einrichtung von neuen, schnellen Direktbussen in die Stadt möglich ist.</p>			
<b>Status Quo:</b>			
<p>Der Stadtteil Kinderhaus wird von 4 Stadtbuslinien im 20'-Takt bedient. Die Fahrzeit ab der Haltestelle „Idenbrockplatz“ bzw. „Kinderhaus Schulzentrum“ bis zum Hauptbahnhof beträgt je nach Stadtbuslinie zwischen 26 Minuten (Linie 6) und 28 Minuten (Linie 15).</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>Mit der Realisierung der Umweltspur Wienburgpark und der Erschließung des Gewerbegebietes Nienkamp werden die Linien 15 und 16 gestreckt, ohne Einschleifung Nienkamp, über die Grevener Straße geführt. Damit wird dem Stadtteil Kinderhaus über die Grevener Straße eine durchgängig schnelle Verbindung im 10'-Takt geboten. Eine Schnellbusverbindung in und aus Richtung Innenstadt ist für den Stadtteil Kinderhaus nicht vorgesehen.</p>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p><u>Erläuterung:</u> Mit der gestreckten Linienführung der Linie 15 und der Vertaktung der Linie 16, wird für den Stadtteil Kinderhaus ein durchgängiger 10'-Takt ab Brüningheide über die Grevener Straße zum Hauptbahnhof geboten. Die Fahrzeit der Linie 15 reduziert sich von heute 28 Minuten auf ca. 24 Minuten. Aufgrund der dann gestreckten Linienführung sind weitere Fahrzeitgewinne durch das Auflassen einzelner Haltestellen (SchnellBus), auch auf der Grundlage von Fahrversuchen, nicht zu realisieren.</p>			
<b>→ Der Anregung wird nicht gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.7</b>	SPD Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	2.19, 2.31, 2.32
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Verlegung der Haltestelle Am Burloh wird nach wie vor kritisch gesehen. Die Verwaltung wird beauftragt, die Gründe, die aus ihrer Sicht für die Haltestelle sprechen darzulegen und ggf. einen Alternativstandort im Kreuzungsbereich "Am Burloh" darzustellen.			
<b>Status Quo:</b>			
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.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
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 nicht notwendig.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Aufgrund der Linienüberplanung im Korridor Kinderhaus würde diese Haltestelle zukünftig nur noch vom 60'-Takt des Tangentialverkehrs Kinderhaus – Coerde bedient. Bei einem Verzicht auf die geplante Haltestelle müssen die im Einzugsbereich wohnenden Anwohner auf die benachbarte Haltestelle „Janningsweg“ (in ca. 200m Entfernung) ausweichen.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.8</b>	SPD Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	2.6, 2.11, 2.33
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Verwaltung wird beauftragt, für den Stadtteil Handorf in der Hauptverkehrszeit die Einrichtung von schnellen Direktbussen zu prüfen, die einerseits für Handorf in den Spitzenstunden den 10-Minuten-Takt sicher stellen und wegen der attraktiveren Fahrzeit zusätzliche Fahrgäste gewinnen können.			
<b>Status Quo:</b>			
Der Stadtteil Handorf wird über die Warendorfer Straße von den Stadtbuslinie 2 und 10 im 10'-Takt bedient. Die Linie 10 wird über das Wohngebiet am Hornbach zur Endhaltestelle „Fachklinik Hornheide“ geführt. Die Linie 2 endet an der Haltestelle „Handorf Kaserne“ mit stündlicher Verlängerung zum Waldfriedhof Lauheide. Die Fahrzeit mit der Stadtbuslinie 2 bzw. 10 beträgt ab der Haltestelle „Handorf Mitte“ bis zum Hauptbahnhof 20 Minuten.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Die unterdurchschnittliche 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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Auch nach Rücknahme der Linie 2 bleibt in der Hauptverkehrszeit der 10'-Takt für den Ortsteil Handorf erhalten. Zur Vermeidung von Parallelverkehren soll die Linie 2 in der Hauptverkehrszeit ab der Haltestelle „Danziger Freiheit“ bis zur Haltestelle „Handorf Kaserne“ verlängert werden. Daher sind ab der Haltestelle Danziger Freiheit bis zum Hauptbahnhof alle Haltestellen mit zu bedienen (10-Takt mit der Linie 10).			
<u>Erläuterung:</u> Fahrversuche haben gezeigt, dass die bestehende Fahrzeit von der Haltestelle „Handorf Mitte“ bis zum Hauptbahnhof (20 Minuten) im günstigsten Fall unter den o.g. genannten Rahmenbedingungen auf 18 Minuten reduziert werden kann. Dabei würden zwischen den Haltestellen „Handorf Mitte“ und „Danziger Freiheit“ keine weiteren Haltestellen bedient. Von ca. 3.300 Ein-/Aussteigern werden damit lediglich ca. 1.000 Ein-/Aussteiger erreicht.			
<b>→ Der Anregung wird nicht gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>2.9</b>	SPD Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Verwaltung wird beauftragt, wie zwischen Albachten und Roxel auch zwischen Roxel und Nienberge die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten, vertakteten Verbindung darzustellen. Dabei ist auch die Einbeziehung von Häger zu prüfen.			
<b>Status Quo:</b>			
Es besteht heute schon eine stündliche Umsteigeverbindung (von der R63/R64 zur Stadtbuslinie 1/5)) mit einer Gesamtfahrzeit von ca. 25 bis 30 Minuten.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Wie Status Quo.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Die zu erwartende Fahrgastnachfrage rechtfertigt keine direkte Stadtbusverbindung. In Abstimmung mit der Westfalen Bus GmbH ist die Anbindung des Ortsteiles Häger an Nienberge zu prüfen.			
<p>→ Der Anregung wird in Bezug auf eine Direktverbind Nienberge – Roxel nicht gefolgt</p> <p>→ Die Anregung wird in Bezug auf die verbesserte Anbindung des OT Häger in der fahrplantechnischen Umsetzung berücksichtigt</p>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.10</b>	SPD Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	2.23, 2.26, 2.27, 5.1
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Verwaltung wird beauftragt, die Beibehaltung der Linie 12 (ehemals 22) auch in der Sommerzeit, gegebenenfalls mit kleineren Fahrzeugen, zu prüfen.			
<b>Status Quo:</b>			
Das Auenviertel wird durch die Linie 11 über die Toppheide von Norden und durch die Linie 22 über die Roxeler Straße von Süden jeweils im 20'-Takt erschlossen. Ab Hauptbahnhof bietet die Linie 11 mit der Linie 12 den 10'-Takt für Gievenbeck-Toppheide. Auf der Wolbecker Straße wird dagegen die Linie 11 mit der Linie 22 im 10'-Takt geführt. Damit ist ein durchgängiger 10'-Takt über Hauptbahnhof und den Altstadtbereich nicht gegeben.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Aus Gesamtstädtischer Sicht wird zur Angebotsoptimierung eine durchgängige 10'-Vertaktung der Linien 11 und 22 in Gievenbeck über Altstadt/Hauptbahnhof bis Wolbecker Straße vorgeschlagen. 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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Die Linien 11 und 22 bilden zukünftig den durchgehenden 10'-Takt für die Relation Wolbecker Straße - Hauptbahnhof - Altstadt - Toppheide - Rüschausweg (Linie 11 bis Dieckmannstraße). An Stelle der Linie 22 wird die Linie 12 im 20'-Takt, mit Verstärkerfahrten zur HVZ, über Roxeler Straße und die Dieckmannstraße bis zur Endhaltestelle Rüschausweg geführt. Damit werden wie heute alle innerstädtischen Schulen erreicht. Im Vergleich zum Status Quo wird das Angebot nicht verschlechtert.			
Alle Stadtbuslinie werden im 20'-Takt betrieben, alle innerstädtischen Schulen werden wie heute erreicht.			
Aufgrund des neuen Erschließungskonzeptes wird die Stadtbuslinie 12 wie heute ganzjährig im 20'-Takt betrieben. Die Fahrgastnachfrage auf der Stadtbuslinie 13 in den Sommersemesterferien wird überprüft.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.11</b>	SPD Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	2.6, 2.8, 2.11, 2.33
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<p>Gievenbeck ist einer der größten Stadtteile ohne Schienenanschluss. Die Verwaltung wird daher mit der Prüfung beauftragt, ob und wie als zusätzliches Angebot in den Spitzenstunden die Einrichtung von neuen, schnellen Direktbussen, zum Beispiel vom Auenviertel in die Stadt möglich ist.</p>			
<b>Status Quo:</b>			
<p>Der Stadtteil Gievenbeck und mit Auenviertel wird heute von vier Stadtbuslinien im 20'-Takt bedient. Die Fahrzeit ab der Haltestelle „Rüschhausweg“ bis zum Hauptbahnhof beträgt heute 30, bis in den zentralen Altstadtbereich (Haltestelle „Aegidiimarkt“) 20 Minuten. Mit der Stadtbuslinie 5 beträgt die Fahrzeit für die Relation „Rüschhausweg“ – Hauptbahnhof 23 Minuten.</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>Eine Schnellbusverbindung in und aus Richtung Innenstadt ist für den Stadtteil Gievenbeck nicht vorgesehen.</p>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p>Gievenbeck wird über zwei Hauptachsen jeweils im 10'-Takt erschlossen. Aufgrund der fast durchgängig hohen Nachfrage an allen Haltestellen ist ein Auflassen einer fahrzeitrelevanten Anzahl von Haltestellen nicht möglich. Eine alternative, schnellere Linienführung ist in dem Korridor nicht möglich.</p> <p>Es ist für Auenviertel vorgesehen auf der Stadtbuslinie 12 in der Hauptverkehrszeit zusätzlichen Verstärkerfahrten einzusetzen.</p>			
<b>→ Der Anregung wird nicht gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>2.12</b>	SPD Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	2.29
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Verwaltung wird beauftragt, die heutige Nachfrage im Nachtnetz zwischen Gievenbeck und Roxel darzustellen und in dem Zusammenhang eine bedarfsgesteuerte Verbindung zu prüfen.			
<b>Status Quo:</b>			
Heute besteht mit der Nachtbuslinie N80 eine Direktverbindung im Abend- und Nachtnetz zwischen den Stadtteilen Gievenbeck und Roxel. Durch die Führung der Linie N80 über Gievenbeck beträgt die Fahrzeit von der Haltestelle Hauptbahnhof bis Roxel Mitte 30 Minuten.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Zukünftig soll die Anbindung des Stadtteils Roxel durch die Verlängerung der N83 erfolgen. 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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Auf der Grundlage einer aktuellen Fahrgastbefragung (Quelle – Ziel) auf der N80 wird das heutige Bedienungsangebot mit der Linienführung der N80 vom Hauptbahnhof über Gievenbeck nach Roxel beibehalten.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.13</b>	SPD Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	2.1
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Verwaltung wird beauftragt, die Anbindung des Friedhofs Hohe Ward und des Freibads zu prüfen und die infrastrukturellen Voraussetzungen, Kosten, Nutzen und Einsparungen durch den Wegfall des TaxiBusses und zusätzliche Kunden darzustellen.			
<b>Status Quo:</b>			
Die Stadtbuslinie 9 endet heute in Hiltrup Ost an der Haltestelle Franz-Marc-Weg. Der Friedhof Hohe Ward kann über die TaxiBus-Linie 9 im 60'-Takt erreicht werden. Das Freibad Hiltrup wird nicht mit dem ÖPNV bedient.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Beibehaltung des Status Quo.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p><u>Erläuterung:</u> Grundsätzlich ist eine Anbindung des Friedhofs Hohe Ward durch die Verlängerung der Stadtbuslinie 9 über den Adolf-Wentrup-Weg betrieblich möglich. Im Vergleich zu den heutigen Taxibuskosten ist der betriebliche Mehraufwand zur Anbindung des Friedhofes etwa kostenneutral.</p> <p>Zur Umsetzung sind allerdings infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Die geschätzten Infrastrukturkosten belaufen sich auf ca. 1.620.000 € (nur Baukosten). Ob und zu welchem Preis der erforderliche Grunderwerb getätigt werden kann, ist noch zu prüfen. Der Ausbau des Adolf-Wentrup-Weges erfordert ein B-Plan-Verfahren. Kostenaufstellung siehe Anlage.</p> <p>Eine Anbindung des Freibades Hiltrup an das Stadtbussystem ist aufgrund der sehr spezifischen, saisonal eingeschränkten Fahrgastnachfrage kritisch zu beurteilen. Darüber hinaus entstehen zusätzliche Infrastruktur- und Betriebskosten (Bau einer Buswende, betriebliche Mehrleistung).</p>			
<b>→ Der Prüfauftrag ist damit erledigt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.14</b>	SPD Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Verwaltung wird beauftragt darzustellen, wie bis zum Inkrafttreten des Nahverkehrsplanes die Verfügbarkeit von Fahrzeugen für TaxiBus-Linien so erhöht werden kann, dass auch Menschen im Rollstuhl diese Linien nutzen können.			
<b>Status Quo:</b>			
Bei den Taxibusangeboten kann gegenwärtig keine verbindliche Verfügbarkeit barrierefreier Fahrzeuge gewährleistet werden, da das Taxigewerbe nicht über eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen verfügt.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
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 vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Bei den Taxibusangeboten kann gegenwärtig nicht verbindlich gewährleistet werden, dass ein barrierefreies Fahrzeug für den Einsatz zur Verfügung steht, da das Taxigewerbe nicht über eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen verfügt. Gemeinsam mit den Stadtwerken Münster wird angestrebt, die Verfügbarkeit an barrierefreien Taxen zu erhöhen.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>2.15</b>	SPD Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	-
<b>Inhalt der Anregung</b>			
Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, wie die Barrierefreiheit, die NutzerInnen-Freundlichkeit, der Verkehrsfluss und die Aufenthaltsqualität an der zentralen Haltestelle Hauptbahnhof nach Fertigstellung des neuen Empfangsgebäudes erhöht werden kann.			
<b>Status Quo:</b>			
Mit ca. 35.000 Ein- und Aussteigern pro Werktag, bei ca. 2.000 An- und Abfahrten, 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.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Wie Status Quo.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<u>Erläuterung:</u> Die grundsätzlichen Qualitätsstandards zur Gestaltung von Haltestellen/Verknüpfungspunkten sind umfassend im 3. Nahverkehrsplan dargelegt.  In der konkreten Detail- und verkehrlichen Ausbauplanung werden die Belange behinderter Menschen berücksichtigt.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>2.16</b>	SPD Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Verwaltung wird beauftragt, aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Neugestaltung der zentralen Haltestelle Altstadt/Bült zu prüfen und darzustellen. In die Überlegung ist auch die teilweise Nutzung des Parkplatzes am Bült und des Freiraums nördlich der Einmündung Hörsterstraße einzubeziehen.			
<b>Status Quo:</b>			
Mit ca. 10.000 Ein- und Aussteigern pro Werktag, bei ca. 1.400 An- und Abfahrten, ist die Haltestelle „Altstadt/Bült“ die am stärksten frequentierte Haltestelle Altstadtbereich. Besondere Bedeutung hat die Haltestelle für die Ziele Altstadt und Martiniviertel.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Wie Status Quo.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Die grundsätzlichen Qualitätsstandards an Haltestellen/Verknüpfungspunkten sind umfassend im Entwurf 3. NVP dargelegt. Eine Untersuchung zur Verbesserung der städtebaulichen/verkehrlichen Situation am Bült ist in Vorbereitung.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>2.17</b>	SPD Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Verwaltung wird beauftragt, die Umsetzung des Haltestellenprogramms zu überprüfen und weitere Fördermöglichkeiten zu untersuchen, um schnellere Fortschritte bei der Barrierefreiheit zu machen.			
<b>Status Quo:</b>			
Im Rahmen des anspruchsvollen Haltestellenprogramms der Stadt Münster werden jährlich ca. 10 bis 15 Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Mehr als 40 % der Haltestellen sind mit einem 16 cm Hochbord ausgerüstet, womit ein weitgehend niveau- und damit barrierefreier Zugang zum ÖPNV sichergestellt wird.			
Der Haltestellenausbau wird im Wesentlichen aus Mitteln der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW finanziert und unterliegt damit festgelegten Ausbaustandards. Dazu wird jährlich ein Haltestellenausbauprogramm der Verwaltung vorgelegt.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Mit der Vorlage V/0251/2015 zum Programm „Verbesserungen an Haltestellen“ für 2016/2017 wurden die geplanten Standorte zum barrierefreien Um- und Ausbau für die Jahre 2016 und 2017 beschlossen.			
Dabei sind für 2016 aufgrund der Baumaßnahme Greverner Straße zahlreiche Standorte auf dieser Achse vorgesehen. Weitere Standortvorschläge ergeben sich u.a. aus der unmittelbaren Nähe zu Senioren- oder Pflegeeinrichtungen.			
Eine Erweiterung des Programms ist, unabhängig von den zusätzlich erforderlichen Finanzmitteln, aufgrund des hohen planerischen und baulichen Aufwandes personell nicht leistbar.			
<b>→ Der Prüfauftrag ist damit erledigt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.18</b>	FDP Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	3.20
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<p>Neben der Nachtbuslinie, die künftig die Freizeitachse Kuhviertel – Hafenviertel durchgehend bedient und deren Taktung zunächst probeweise an den Wochenenden verdichtet werden wird, sollen auch die Takte der anderen Nachtbuslinien auf die Möglichkeit einer Nachverdichtung hin überprüft werden.</p>			
<b>Status Quo:</b>			
<p>Das NachtBus-Netz wird mit sechs Nachtbuslinien und sieben ergänzenden Taxibuslinien betrieben. 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. 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 Nachtbussystems ist der Rundumanschluss am Hauptbahnhof.</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens auf der Achse Albersloher Weg - Hafen - Kuhviertel - Horstmarer Landweg 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.</p>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p>Abhängig von der Fahrgast- und Erlösentwicklung auf der Achse Albersloher Weg - Hafen - Kuhviertel - Horstmarer Landweg soll die Taktfolge auf diesem Streckenabschnitt perspektivisch in den Wochenendnächten (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) verdichtet werden. Von der Haltestelle Alte Sternwarte ggf. Rüschausweg über den Hauptbahnhof bis in den Bereich MCC Halle Münsterland könnte versuchsweise im Abendverkehr ab 21:00 Uhr ein 15'-Takt und im Nachtverkehr ab 0:00 Uhr ein 35'-Takt geboten werden.</p>			
<b>Erläuterung:</b>			
<p>Gleiches gilt auch für andere nachfragestarke Nachtbuslinien. Mit den neu beschafften Zählbussen wird Auslastung auf den Fahrten im Nachtbusverkehr laufend überprüft.</p>			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	
<b>2.19</b>	FDP Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	2.7, 2.31, 2.32
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die geplante Haltestelle an der Grevener Straße 311 wird nunmehr endgültig nicht weiter in die Überbelegungen der Stadt zur Entwicklung des Busnetzes einbezogen und folglich nicht realisiert.			
<b>Status Quo:</b>			
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.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
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 nicht notwendig.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Aufgrund der Linienüberplanung im Korridor Kinderhaus würde diese Haltestelle zukünftig nur noch vom 60'-Takt des Tangentialverkehrs Kinderhaus – Coerde bedient. Bei einem Verzicht auf die geplante Haltestelle müssen die im Einzugsbereich wohnenden Anwohner auf die benachbarte Haltestelle „Janningsweg“ (in ca. 200m Entfernung) ausweichen.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.20</b>	FDP Fraktion im ASSVW	Antrag im ASSVW	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die im Entwurf genannte Reaktivierung der WLE als „verkehrspolitisches Ziel der Stadt Münster, des Kreises Warendorf und des Zweckverbandes SPNV Münsterland“ wird nicht weiter verfolgt.			
<b>Status Quo:</b>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<b>Reaktivierung der WLE</b>			
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).			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) ist für Münster und das Münsterland ein herausragendes Verkehrsprojekt und Bestandteil des Regionalplans. Die zügige Umsetzung der WLE-Reaktivierung ist das erklärte verkehrspolitische Ziel der Stadt Münster, des Kreises Warendorf und des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM). Der aktuelle Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) enthält die WLE als vordringliches Reaktivierungsprojekt. Im aktuellen Bedarfsplan des Landes wird die WLE als Projekt des „weiteren Bedarfes“ dargestellt.			
<b>→ Der Anregung wird nicht gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.21</b>	Bezirksvertretung West	BV West	2.22, 2.28
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Kapitel 10.1.5 Gievenbeck Nienberge / Roxel			
Die Regionalbusse R72/73 folgen weiterhin dem bisherigen Streckenverlauf.			
<b>Status Quo:</b>			
<p>Die Regionalbusse R72/73 werden heute im 30'-Takt von Altenberge über die Steinfurter Straße in Richtung Münster Hauptbahnhof geführt. Dabei bedienen sie den Stadtteil Nienberge nur im Zuge der Altenberger Straße. Ein vertakteter Anschluss an der Haltestelle Wilkinghege in Richtung Kinderhaus besteht nicht. Die Fahrzeit zum Hauptbahnhof beträgt ab der Haltestelle „Hägerstraße“ 22 Minuten.</p> <p>Die Erschließung des Stadtteiles Nienberge erfolgt mit der Stadtbuslinie 5 im 20'-Takt über Gievenbeck. Die Fahrzeit mit der Linie 5 zum Hauptbahnhof beträgt ab der Haltestelle „Hermann-Hesse-Straße“ 31 Minuten.</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>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 einer schnellen 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. 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.</p>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p>Ausweitung des Regionalbusangebotes R72/R73 auf einen 20'-Takt durch eine Kooperation zwischen SWMS, RVM und WB über den heutigen Linienweg Steinfurter Straße – Altenberger Straße. Die Stadtbuslinie 5 von und nach Nienberge wird weiterhin im 20'-Takt betrieben.</p>			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.22</b>	Bezirksvertretung West	BV West	2.21, 2.28
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Kapitel 10.1.5 Gievenbeck / Nienberge / Roxel  Der 20'-Takt der Linie 5 soll beibehalten werden.			
<b>Status Quo:</b>			
Die Erschließung des Stadtteiles Nienberge erfolgt mit der Stadtbuslinie 5 im 20'-Takt über Gievenbeck. Die Fahrzeit mit der Linie 5 zum Hauptbahnhof beträgt ab der Haltestelle „Hermann-Hesse-Straße“ 31 Minuten.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
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 einer schnellen 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. 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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Ausweitung des Regionalbusangebotes R72/R73 auf einen 20'-Takt durch eine Kooperation zwischen SWMS, RVM und WB über den heutigen Linienweg Steinfurter Straße – Altenberger Straße. Die Stadtbuslinie 5 von und nach Nienberge wird weiterhin im 20'-Takt betrieben.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.23</b>	Bezirksvertretung West	BV West	2.10, 2.26, 2.27, 5.1
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<p>Kapitel 10.1.5 Gievenbeck / Nienberge / Roxel</p> <p>Der Fahrplan der neuen Linie 12 soll in den Semesterferien nicht reduziert werden.</p>			
<b>Status Quo:</b>			
<p>Der Stadtteil Gievenbeck und mit Auenviertel wird heute von vier Stadtbuslinien im 20'-Takt bedient. Ab Hauptbahnhof bietet die Linie 11 mit der Linie 12 ganzjährig den 10'-Takt für Gievenbeck-Toppheide. Auf der Wolbecker Straße wird dagegen die Linie 11 mit der Linie 22 im 10'-Takt geführt. Damit ist ein durchgängiger 10'-Takt über Hauptbahnhof und den Altstadtbereich nicht gegeben.</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>Aus gesamtstädtischer Sicht wird zur Angebotsoptimierung eine durchgängige 10'-Vertaktung der Linien 11 und 22 in Gievenbeck über Altstadt/Hauptbahnhof bis Wolbecker Straße vorgeschlagen. 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. Gemeinsam mit den Linien 12 und 13 kann dann mit den Linien 11/22 ein 5'-Takt zwischen Hauptbahnhof und Coesfelder Kreuz geboten werden.</p>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p>Die Linien 11 und 22 bilden zukünftig den durchgehenden 10'-Takt für die Relation Wolbecker Straße - Hauptbahnhof - Altstadt - Toppheide - Rüschausweg (Linie 11 bis Dieckmannstraße). An Stelle der Linie 22 wird die Linie 12 im 20'-Takt, mit Verstärkerfahrten zur HVZ, über Roxeler Straße und die Dieckmannstraße bis zur Endhaltestelle Rüschausweg geführt. Damit werden wie heute alle innerstädtischen Schulen erreicht. Im Vergleich zum Status Quo wird das Angebot nicht verschlechtert.</p> <p>Alle Stadtbuslinie werden im 20'-Takt betrieben, alle innerstädtischen Schulen werden wie heute erreicht.</p> <p>Aufgrund des neuen Erschließungskonzeptes wird die Stadtbuslinie 12 wie heute ganzjährig im 20'-Takt betrieben. Die Fahrgastnachfrage auf der Stadtbuslinie 13 in den Sommersemesterferien wird überprüft.</p>			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Lfd. Nr.	Eingaber	Eingabe über	Anlage Nr.
<b>2.24</b>	Bezirksvertretung West	BV West	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<p>Kapitel 10.1.5 Gievenbeck / Nienberge / Roxel</p> <p>Für die neue Linie 12 schlagen wir folgende Linienführungen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Roxeler Straße – Landgericht – Am Stadtgraben – Antoniuskirche – Ludgeriplatz – Hauptbahnhof oder alternativ</li> <li>• Roxeler Straße – Coesfelder Kreuz – Rishon-Le-Zion-Ring – Kolde-Ring – Antoniuskirche – Hauptbahnhof</li> </ul>			
<b>Status Quo:</b>			
<p>Die Linien 12 und 13 bedienen vom Hauptbahnhof über Domplatz und Coesfelder Kreuz im 10'-Takt den Stadtteil Gievenbeck. Sie sichern damit zusammen mit den Stadtbuslinien 11 und 22 (10'-Takt) eine ausreichende Bedienung dieser nachfragestarken Achse.</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>Auch im Entwurf des 3. Nahverkehrsplanes sind die Stadtbuslinien 12 und 13 aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage zwischen Hauptbahnhof, Domplatz/Picasso Museum und Coesfelder Kreuz als Taktverdichter zu den Stadtbuslinien 11 und 22 vorgesehen.</p>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p>Die Linien 11 und 22 bilden zukünftig den durchgehenden 10'-Takt für die Relation Wolbecker Straße - Hauptbahnhof - Altstadt - Toppheide - Rüschausweg (Linie 11 bis Dieckmannstraße). An Stelle der Linie 22 wird die Linie 12 im 20'-Takt mit Verstärkerfahrten zur Hauptverkehrszeit über Roxeler Straße und die Dieckmannstraße bis zur Endhaltestelle Rüschausweg geführt. Damit werden wie heute alle innerstädtischen Schulen erreicht.</p> <p>Auch mit dieser Umstellung werden die Linien 12 und 13 aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens auf der Achse Hauptbahnhof – Domplatz/Picasso Museum – Coesfelder Kreuz als Taktverdichtung zu den Linien 11 und 22 benötigt.</p> <p>Mit dem neuen Linienkonzept für das Auenviertel sollen auf der Stadtbuslinie 12 zusätzliche Verstärkerfahrten auf der Stadtbuslinie 12 eingesetzt werden. Über die neue Ringlinie, die in der Hauptverkehrszeit ebenfalls im 10'-Takt betrieben wird, besteht an der Haltestelle Coesfelder Kreuz ein zeitnahe, bahnsteiggleicher Umstieg in Richtung Antoniuskirche.</p>			
<b>→ Der Anregung wird nicht gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>2.25</b>	Bezirksvertretung West	BV West	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<p>Kapitel 10.1.5 Gievenbeck / Nienberge / Roxel</p> <p>Die Oxford-Kaserne soll im Nahverkehrsplan aufgenommen werden.</p>			
<b>Status Quo:</b>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Keine konzeptionelle Aussage			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Bei Bedarf kann das Gelände der ehemaligen Oxford-Kaserne durch eine Stadtbuslinie auf der Roxeler Straße im 20'-Takt erschlossen werden.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>2.26</b>	Bezirksvertretung West	BV West	2.10, 2.23, 2.27, 5.1
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Der Nahverkehrsplan berücksichtigt eine Taktverdichtung der Linie 22 (10'-Takt) während der Stoßzeiten des Schüler- und Berufsverkehrs, wie sie bereits am 08.03.2012 von der SPD-Fraktion gefordert wurde.			
<b>Status Quo:</b>			
Der Stadtteil Gievenbeck mit dem Auenviertel wird heute von vier Stadtbuslinien im 20'-Takt bedient. Ab Hauptbahnhof bietet die Linie 11 mit der Linie 12 ganzjährig den 10'-Takt für Gievenbeck-Toppheide. Auf der Wolbecker Straße wird dagegen die Linie 11 mit der Linie 22 im 10'-Takt geführt. Damit ist ein durchgängiger 10'-Takt über Hauptbahnhof und den Altstadtbereich nicht gegeben. Die Linie 22 wird ab der Haltestelle „Coesfelder Kreuz“ über die Roxeler Straße die Dieckmannstraße bis zur Haltestelle „Rüschhausweg“ geführt.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Die Linien 11 und 22 bilden zukünftig den durchgehenden 10'-Takt für die Relation Wolbecker Straße - Hauptbahnhof - Altstadt - Toppheide - Rüschhausweg (Linie 11 bis Dieckmannstraße). An Stelle der Linie 22 wird die Linie 12 im 20'-Takt mit Verstärkerfahrten zur Hauptverkehrszeit über Roxeler Straße und die Dieckmannstraße bis zur Endhaltestelle Rüschhausweg geführt.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<u>Erläuterung:</u> Mit dem Einsatz von Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit auf der Stadtbuslinie 12 wird dem Antrag inhaltlich gefolgt. Damit werden wie heute alle innerstädtischen Schulen erreicht. Das Bedienungsangebot für das Auenviertel wird verbessert.			
<b>→ Der Anregung wird nicht gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>2.27</b>	Bezirksvertretung West	BV West	2.10, 2.23, 2.26, 5.1
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Linie 22 (künftig 12) bleibt in den Sommermonaten erhalten und fährt weiterhin nach Wolbeck.			
<b>Status Quo:</b>			
Der Stadtteil Gievenbeck und mit Auenviertel wird heute von vier Stadtbuslinien im 20'-Takt bedient. Ab Hauptbahnhof bietet die Linie 11 mit der Linie 12 ganzjährig den 10'-Takt für Gievenbeck-Toppheide. Auf der Wolbecker Straße wird dagegen die Linie 11 mit der Linie 22 im 10'-Takt geführt. Damit ist ein durchgängiger 10'-Takt über Hauptbahnhof und den Altstadtbereich nicht gegeben.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Die Linien 11 und 22 bilden zukünftig den durchgehenden 10'-Takt für die Relation Wolbecker Straße - Hauptbahnhof - Altstadt - Toppheide - Rüschausweg (Linie 11 bis Dieckmannstraße). An Stelle der Linie 22 wird die Linie 12 im 20'-Takt mit Verstärkerfahrten zur Hauptverkehrszeit über Roxeler Straße und die Dieckmannstraße bis zur Endhaltestelle Rüschausweg geführt.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Auch mit dem Entwurf 3. Nahverkehrsplan bleibt das ganzjährige Angebot der Linie 22 in der Relation Gievenbeck - Wolbeck bestehen. Es ändert sich lediglich der Linienweg im Stadtteil Gievenbeck.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>2.28</b>	Bezirksvertretung West	BV West	2.21, 2.22
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Eine Überprüfung der Linie 5 im Hinblick auf eine Reduktion von einem 20- zu einem 60-Minuten-Takt ist nicht erforderlich.			
<b>Status Quo:</b>			
Die Erschließung des Stadtteiles Nienberge erfolgt mit der Stadtbuslinie 5 im 20'-Takt über Gievenbeck. Die Fahrzeit mit der Linie 5 zum Hauptbahnhof beträgt ab der Haltestelle „Hermann-Hesse-Straße“ 31 Minuten.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
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 einer schnellen 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. 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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Ausweitung des Regionalbusangebotes R72/R73 auf einen 20'-Takt durch eine Kooperation zwischen SWMS, RVM und WB über den heutigen Linienweg Steinfurter Straße – Altenberger Straße. Die Stadtbuslinie 5 von und nach Nienberge wird weiterhin im 20'-Takt betrieben.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>2.29</b>	Bezirksvertretung West	BV West	2.12
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Nachtbuslinie N80 verbindet weiterhin abends Gievenbeck und Roxel, statt in Gievenbeck zu enden.			
<b>Status Quo:</b>			
Heute besteht mit der Nachtbuslinie N80 eine Direktverbindung im Abend- und Nachtnetz zwischen den Stadtteilen Gievenbeck und Roxel. Durch die Führung der Linie N80 über Gievenbeck beträgt die Fahrzeit von der Haltestelle Hauptbahnhof bis Roxel Mitte 30 Minuten.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Zukünftig soll die Anbindung des Stadtteils Roxel durch die Verlängerung der N83 erfolgen. 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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Auf der Grundlage einer aktuellen Fahrgastbefragung (Quelle – Ziel) auf der N80 wird das heutige Bedienungsangebot mit der Linienführung der N80 vom Hauptbahnhof über Gievenbeck nach Roxel beibehalten.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>2.30</b>	Bezirksvertretung Nord	BV Nord	4.26
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Kapitel 10.1.4 Coerde / Kinderhaus / Sprakel			
Die Planung der Angebotsanpassung Kinderhaus – Sprakel wird aufgegeben			
<b>Status Quo:</b>			
<p>Der Stadtteil Sprakel wird von der Stadtbuslinie 16 im 20'/40'-Takt im Tagesnetz bedient. Zusätzlich verfügt der Stadtteil über eine gute und schnelle ganztägige Bahnverbindung im 30'-Takt mit 10 Minuten Fahrzeit bis zum Hauptbahnhof.</p> <p>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.</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>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.</p>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p>Aufgrund der guten und schnellen Bahnverbindung Sprakel - Hauptbahnhof (ganztägig im 30'-Takt mit 10 Minuten Fahrzeit) und der geringen Fahrgastnachfrage der Stadtbuslinie 16 soll das Stadtbusangebot Sprakel - Kinderhaus angepasst werden. Nachfragebedingt sollen speziell zu den Zeiten des Schülerverkehrs die Fahrten der Stadtbuslinie von Kinderhaus bis nach Sprakel verlängert werden. Von ca. 8.00 Uhr bis 21.00 Uhr soll darüber hinaus eine neue Stadtbuslinie im 60'-Takt die Stadtteilverbindung zwischen Sprakel und Kinderhaus sicherstellen.</p>			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>2.31</b>	Bezirksvertretung Nord	BV Nord	2.7, 2.19, 2.32
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Kapitel 10.5.3 Neue Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Zuge der Linienwegmaßnahmen			
Die Planung der Haltestelle Am Burloh, Grevener Straße wird aufgegeben. Als Ersatzlösung wird die bestehende Haltestelle südlich des Knotens (am Zimmermannschen Wäldchen) aus- bzw. umgebaut.			
<b>Status Quo:</b>			
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.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Aufgrund der Linienüberplanung im Korridor Kinderhaus würde diese Haltestelle zukünftig nur noch vom 60'-Takt des Tangentialverkehrs Kinderhaus – Coerde bedient. Bei einem Verzicht auf die geplante Haltestelle müssen die im Einzugsbereich wohnenden Anwohner auf die benachbarte Haltestelle „Janningsweg“ (in ca. 200m Entfernung) ausweichen.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.32</b>	Bezirksvertretung Nord	BV Nord	2.7, 2.19, 2.31
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<p>...unverzüglich den mit Schreiben vom 08.1.2013 angekündigten Bericht zum Prüfergebnis der möglichen Notwendigkeit der Haltestelle Am Burloh, Grevener Straße vorzulegen.</p>			
<b>Status Quo:</b>			
<p>Aufgrund der Linienüberplanung im Korridor Kinderhaus würde diese Haltestelle zukünftig nur noch vom 60'-Takt des Tangentialverkehrs Kinderhaus – Coerde bedient. Bei einem Verzicht auf die geplante Haltestelle müssen die im Einzugsbereich wohnenden Anwohner auf die benachbarte Haltestelle „Janningsweg“ (in ca. 200m Entfernung) ausweichen.</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>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.</p>			
<b>Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p>Aufgrund der Linienüberplanung im Korridor Kinderhaus würde diese Haltestelle zukünftig nur noch vom 60'-Takt des Tangentialverkehrs Kinderhaus – Coerde bedient. Bei einem Verzicht auf die geplante Haltestelle müssen die im Einzugsbereich wohnenden Anwohner auf die benachbarte Haltestelle „Janningsweg“ (in ca. 200m Entfernung) ausweichen.</p>			
<p><b>→ Der Anregung wird nicht gefolgt</b></p>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.33</b>	Bezirksvertretung Nord	BV Nord	2.6, 2.8, 2.11
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<p>Prüfauftrag, ob und wie als zusätzliches Angebot in den Spitzenstunden die Einrichtung von neuen, schnellen Direktbussen von Kinderhaus in die Stadt möglich ist.</p>			
<b>Status Quo:</b>			
<p>Der Stadtteil Kinderhaus wird von 4 Stadtbuslinien im 20'-Takt bedient. Die Fahrzeit ab der Haltestelle „Idenbrockplatz“ bzw. „Kinderhaus Schulzentrum“ bis zum Hauptbahnhof beträgt je nach Stadtbuslinie zwischen 26 Minuten (Linie 6) und 28 Minuten (Linie 15).</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>Die Linien 15 und 16 werden gestreckt, ohne Einschleifung Nienkamp, über die Grevener Straße geführt. Damit wird dem Stadtteil Kinderhaus über die Grevener Straße eine durchgängig schnelle Verbindung im 10'-Takt geboten. Eine Schnellbusverbindung in und aus Richtung Innenstadt ist für den Stadtteil Kinderhaus nicht vorgesehen.</p>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p>Mit der gestreckten Linienführung der Linie 15 und der Vertaktung der Linie 16, wird für den Stadtteil Kinderhaus ein durchgängiger 10'-Takt ab Brüningheide über die Grevener Straße zum Hauptbahnhof geboten. Die Fahrzeit der Linie 15 reduziert sich von heute 28 Minuten auf ca. 24 Minuten. Aufgrund der dann gestreckten Linienführung sind weitere Fahrzeitgewinne durch das Auflassen einzelner Haltestellen (Schnellbus), auch auf der Grundlage von Fahrversuchen, nicht zu realisieren.</p>			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.34</b>	Bezirksvertretung Mitte	BV Mitte	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die im Entwurf zum 3. Nahverkehrsplan vorgeschlagene „Umweltspur Wienburgpark“ wird nicht weiter verfolgt.			
<b>Status Quo:</b>			
Der Stadtteil Kinderhaus wird von 4 Stadtbuslinien im 20'-Takt bedient. Die Fahrzeit ab der Haltestelle „Idenbrockplatz“ bzw. „Kinderhaus Schulzentrum“ bis zum Hauptbahnhof beträgt je nach Stadtbuslinie zwischen 26 Minuten (Linie 6) und 28 Minuten (Linie 15). Aufgrund der erforderlichen Einschleifung der Stadtbuslinie 15 zur Erschließung des Gewerbegebietes Nienkamp kann dem Korridor Kinderhaus heute keine durchgängig schnelle Verbindung im 10'-Takt geboten.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Die Linienführung soll im Korridor Kinderhaus 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. Die Linien 15 und 16 werden gestreckt, ohne Einschleifung Nienkamp, über die Grevener Straße geführt. Damit wird dem Stadtteil Kinderhaus über die Grevener 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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<u>Erläuterung:</u>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Als eine der zentralen infrastrukturellen Maßnahmen des dritten Nahverkehrsplanes bietet die Umweltspur (Kombispur für Radfahrer und Linienbusverkehr mit separater Führung der Fußgänger) Wienburgpark die Möglichkeit einer deutlichen Optimierung des Stadtbusangebotes in Kinderhaus und auf der Grevener Straße. Mit der Umweltspur und der Führung der Linie 17 durch das Gewerbegebiet Nienkamp kann die Linie 15 gestreckt über die Grevener Straße aus und in Richtung Kinderhaus geführt werden.</li> <li>• Als schnelle Verbindung für Kinderhaus Richtung Zentrum kann so die Fahrzeit für die Fahrgäste auf der Linie 15 um 6 Minuten reduziert werden. Durch die gestreckte Linienführung ist eine "saubere" Vertaktung mit der Linie 16 für die Grevener Straße und für Kinderhaus möglich. Dadurch kann insbesondere der stark frequentierten Haltestelle Dreizehnerstraße und dem Bereich Brüningheide ein 10'-Takt geboten werden.</li> <li>• Die Linie 17 kann als "reine" Gewerbelinien betrieben und damit den spezifischen Anforderungen angepasst werden (Taktverdichtungen, Betriebszeiten). Dem Gewerbegebiet Nienkamp könnte erstmalig eine Anbindung an den Haltepunkt Zentrum Nord geboten werden, was den Standort des Gewerbegebietes weiter aufwerten würde.</li> <li>• Insgesamt ist durch die Optimierung und Attraktivierung des Stadtbussystems im gesamten Korridor Grevener Straße/Kinderhaus und im Gewerbegebiet Nienkamp von Fahrgastzugewinnen auszugehen.</li> <li>• Reduzierung der Betriebskosten auf den Linien 15 und 17 von ca. 150.000 €/Jahr. Auch betrieblich kann durch die Maßnahme das Bedienungsangebot im nördlichen Stadtgebiet effizienter gestaltet werden. Zudem wird durch die reduzierten Wagenkilometer und die zu erwartenden Fahrgastzugewinne im Sinne des Klimaschutzkonzeptes eine Schadstoffre-</li> </ul>			

duzierung erreicht.

- Im Hinblick auf die Umweltspur kann auf die guten Erfahrungen in Mecklenbeck und Albachten verwiesen werden. Auch das Problem der wiederrechtlichen Durchfahrung durch den Pkw-Verkehr ist, wie das Beispiel der Umweltspur in Albachten zeigt, händelbar. Eine Belastung des Stadtparks Wienburg wird nicht gesehen, da die Linie 17 nur im 20'-Takt betrieben wird und somit die Umweltspur nur mit 3 Fahrten pro Stunde und Richtung nutzt. Darüber hinaus wird die Linie nur im Tagesverkehr zwischen 6 und 20 Uhr betrieben. Am Wochenende findet kein Betrieb statt.
- Im Rahmen einer ersten groben Abschätzung hat das Tiefbauamt die Kosten für den Bau der Umweltspur Wienburgpark abhängig vom Ausbaustandard mit ca. 600.000 € angegeben. Ein deutlich kostengünstiger Vorlaufbetrieb wird angestrebt.
- 
- Um eine möglichst zeitnahe Umsetzung der Linienwegmaßnahmen sicherzustellen, sollen einzelne Infrastrukturmaßnahmen soweit möglich zunächst provisorisch eingerichtet werden. Dazu zählen insbesondere auch die Inbetriebnahme neuer Haltestellen, die sich durch das Aufstellen eines Haltestellenmastes einrichten lassen oder auch die versuchsweise Einrichtung der Busspur Wienburgpark mit einfachen Mitteln.

Fazit:

Die vorgeschlagene Umweltspur Wienburgpark wird sich bereits mittelfristig in 3-5 Jahren durch betriebliche Einsparungen und Einnahmeverbesserungen amortisieren. Hinzu kommen die qualitativen Verbesserungen des Stadtbusangebotes im Stadtteil Kinderhaus.

→ **Der Anregung wird nicht gefolgt**

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.35</b>	Bezirksvertretung Mitte	BV Mitte	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Prioritätenliste für das Haltestellenprogramm 2015 wird wie folgt geändert: Die Haltestellen Bonhoefferstraße, Mecklenbecker Straße, stadteinwärts/stadauswärts werden ersetzt durch Haltestellen Maximilianstraße, stadteinwärts/stadauswärts			
<b>Status Quo:</b>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Die Prioritätenliste sieht für 2015 den barrierefreien Umbau an folgenden Haltestellen vor: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestellen „Dreizehner Straße“, Grevener Straße, stadteinwärts/stadt-auswärts</li> <li>• Haltestellen „Ermlandweg A/B“, Grevener Straße, stadteinwärts/stadt-auswärts</li> <li>• Haltestelle „Krummer Timpen“, Universitätsstraße, stadteinwärts</li> <li>• Haltestellen „Bonhoefferstraße“, Mecklenbecker Straße, stadteinwärts/ stadauswärts</li> <li>• Haltestellen „Corrensstraße“, Corrensstraße, stadteinwärts/stadauswärts</li> <li>• Haltestelle „Überwasserstraße“, Überwasserstraße, stadauswärts</li> </ul> Ergänzend zu den im Haltestellenprogramm vorgeschlagenen....			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Die Vorlage zum Haltestellenprogramm 2015 (V/0292/2013) wurde angepasst.			
<b>→ Der Anregung wurde gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.36</b>	SPD Fraktion in der BV Nord	BV Nord	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Prüfung einer durchgängigen Stadtbusverbindung vom Zentrum Nord bis zur Steinfurter Straße (Wilkinghege).			
<b>Status Quo:</b>			
Umsteigeverbindung mit der Stadtbuslinie 16 (20'-Takt) auf die Stadtbuslinie 17 (20'-Takt) an den Haltestellen Kinderhaus Schulzentrum bzw. Idenbrockplatz. Die Gesamtfahrzeit beträgt aktuell mit Umstieg ca. 30 Minuten.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Wie Status Quo, allerdings wird zukünftig die Stadtbuslinie 9 statt der Stadtbuslinie 16 über die Steinfurter Straße, Wilkinghege nach Kinderhaus geführt.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Wie Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
<p><u>Erläuterung:</u> Das zu erwartende Fahrgastaufkommen in der Relation Wilkinghege – Zentrum Nord rechtfertigt in Anbetracht der zu erwartenden Mehrkosten durch die Linienwegverlängerung der Stadtbuslinie 17 (ein zusätzliches Fahrzeug ca. 150.000 €) keine Direktverbindung.</p> <p>In der fahrplantechnischen Umsetzung wird geprüft, ob die Umsteigeverbindung an der Haltestelle Idenbrockplatz zeitlich optimiert werden kann.</p>			
<b>→ Der Anregung wird nicht gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.37</b>	SPD Fraktion in der BV Nord	BV Nord	2.30, 4.26
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<p>Die Verwaltung wird gebeten, folgende Punkte zusätzlich zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wie hoch sind die Mehrkosten, wenn die Buslinie 16 einmal stündlich zwischen 9.00 – 13.00 und ab 17.00 – 20.30 Uhr durchgängig nach Sprakel fährt?</li> <li>- Welche Kosten würden für den Einsatz eines Pendelbusses (z.B. Kleinbus) zwischen Kinderhaus und Sprakel, wenn dieser halbstündlich verkehren würde?</li> <li>- Welche Kosten würden für die Einrichtung einer Haltestelle in der Nähe neuen Sportanlage des SC Westfalia Kinderhaus (Bernd-Feldhaus-Platz 1) entstehen?</li> </ul>			
<b>Status Quo:</b>			
<p>Der Stadtteil Sprakel wird von der Stadtbuslinie 16 im 20'/40'-Takt im Tagesnetz bedient. Zusätzlich verfügt der Stadtteil über eine gute und schnelle ganztägige Bahnverbindung im 30'-Takt mit 10 Minuten Fahrzeit bis zum Hauptbahnhof.</p> <p>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.</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>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 Stadtbuslinie 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.</p>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p>Aufgrund der guten und schnellen Bahnverbindung Sprakel - Hauptbahnhof (ganztägig im 30'-Takt mit 10 Minuten Fahrzeit) und der geringen Fahrgastnachfrage der Stadtbuslinie 16, soll das Stadtbusangebot Sprakel - Kinderhaus angepasst werden. Nachfragebedingt sollen speziell zu den Zeiten des Schülerverkehrs die Fahrten der Stadtbuslinie von Kinderhaus bis nach Sprakel verlängert werden. Von ca. 8.00 Uhr bis 21.00 Uhr soll darüber hinaus eine neue Stadtbuslinie im 60'-Takt die Stadtteilverbindung zwischen Sprakel und Kinderhaus sicherstellen.</p> <p>Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle wird für die in Kinderhaus endenden Linien/Fahrten geprüft.</p>			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.38</b>	Bezirksvertretung Münster-Südost	BV Südost	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Verwaltung wird gebeten, zu prüfen, ob einer Bushaltestelle für die N82 auf der Hiltruper Straße im Umfeld des neu errichteten Kreisverkehrs möglich ist und ob sich für die zukünftige Buslinie von Wolbeck nach Hiltrup (und umgekehrt) in diesem Bereich Haltestellen realisieren lassen.			
<b>Status Quo:</b>			
Keine Haltestelle			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Keine Haltestellen			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<u>Erläuterung:</u> Grundsätzlich wird die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich des Kreisverkehrs für sinnvoll erachtet.			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>2.39</b>	CDU-Fraktion Münster-Mitte	BV Münster-Mitte	3.3, 3.4, 3.13, 3.17, 4.4, 4.17, 4.19, 4.21, 4.24, 5.10, 5.17, 5.19, 5.21, 5.22, 5.23
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die CDU-Fraktion der Bezirksvertretung Münster-Mitte schlägt vor:			
Die Linie 2 auf ihrem Südast nicht, wie im Entwurf 3. Nahverkehrsplan vorgeschlagen, vom Kappenberger Damm kommend über Grüner Grund und die Friedrich-Ebert-Straße zu führen, sondern in ihrer heutigen Linienführung über die Geiststraße zu belassen.			
<b>Status Quo:</b>			
Der Kappenberger Damm wird durch die Stadtbuslinien 2 und 7 erschlossen. Die Stadtbuslinie 7 wird über die Weseler Straße in Richtung Zentrum geführt. Das Marien Gymnasium ist über die Haltestelle „Antoniuskirche“ (Stadtbuslinie 7) an den Kappenberger Damm sowie das übrige Stadtbussystem angeschlossen.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
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. Mit Führung der Stadtbuslinien 2 und 7 über Kappenberger Damm, Grüner Grund und Friedrich-Ebert-Straße kann diesen aufkommensstarken Bereichen erstmalig ein 10'-Takt geboten werden. Die Stadtbuslinie 5 wird gestreckt über die Hammer Straße geführt. Der Bereich Bismarckallee/Scharnhorststraße wird mit der Stadtbuslinie 2 und der Stadtbuslinie 10 erstmalig im 10'-Takt aus und in Richtung Altstadt angebunden.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
In Anbetracht des bestehenden Fahrgastaufkommens und vor allem der Verkehrsverflechtungen wird die Stadtbuslinienführung der Stadtbuslinien 2, 5 und 7 beibehalten. Somit können die Direktverbindungen zu den Schulen und Dienstleistungseinrichtung im Bereich der Weseler Straße für das Südviertel und den Regionalverkehr aus Richtung Ottmarsbochholt sichergestellt werden. Die Führung der Stadtbuslinie 2 über die Geiststraße sichert die direkte und zeitlich attraktive Anbindung des Südviertels an die zentrale Altstadt.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>2.40</b>	CDU-Fraktion Münster-Mitte	BV Münster-Mitte	4.18, 4.22, 5.11, 5.14, 5.16, 5.18, 5.24, 5.26, 5.30,
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die CDU-Fraktion der Bezirksvertretung Münster-Mitte schlägt vor:  Die im Entwurf des 3. Nahverkehrsplanes Stadt Münster vorgeschlagene Änderung der Linienführung der Stadtbuslinie 14 aus dem Bereich Sentruper Höhe in die Innenstadt nicht vorzunehmen, sondern die Linie 14 in der heutigen Linienführung über den Prinzipalmarkt zu belassen.			
<b>Status Quo:</b>			
Stadtbuslinienweg Fahrplan 2015: Zoo – Sentruper Höhe – Sentruper Straße/Niels-Stensen-Straße – Kardinal-von-Galen-Ring - Hüfferstraße – Himmelreichallee – Aegidiistraße – Prinzipalmarkt – Altstadt/Bült - Hauptbahnhof – Von-Steuben-Straße – Hansaring – Hohenzollernring – Manfred-von-Richthofen-Straße – Maikotten.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Schnelle Verbindung Hauptbahnhof - Coesfelder Kreuz im 10'-Takt: Durch Führung und Vertaktung der Stadtbuslinien 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 Stadtbuslinie 14 gestreckt über die Waldeyerstraße geführt.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Die Bedienung der Haltestellen im Zuge des Hansaringes wird zukünftig durch die neue Ringlinie sichergestellt. Daher kann die Stadtbuslinie 14 im östlichen Bereich über die Wolbecker Straße in den zentralen Innenstadtbereich und weiter zum Zoo geführt werden. Dadurch ergibt sich eine deutlich direktere Anbindung an die Altstadt. Im westlichen Bereich wird die Stadtbuslinie 14 gestreckt über die Waldeyerstraße in Richtung Sentruper Höhe geführt.  <u>Erläuterung zum Stadtbuslinienweg:</u> Zoo – Sentruper Höhe – Waldeyerstraße – Hüfferstraße – Himmelreichallee – Aegidiistraße – Ludgeriplatz/Domplatz – Hauptbahnhof – Wolbecker Straße – Hohenzollernring – Manfred-von-Richthofen-Straße – Maikotten.  Als zukünftige E-Bus-Stadtbuslinie soll die Stadtbuslinie 14 auch weiterhin die Sentruper Höhe an den zentralen Altstadtbereich anbinden.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			