

**Eingaben Träger  
öffentlicher Belange**

**Anlagen 3.1 bis 3.43**

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.1</b>	Bundeswehr	Email	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<p><u>Anbindung Lützow-Kaserne</u> Da die Linie 2 bereits an der Danziger Freiheit enden soll, die Linie 2 aber zurzeit die regelmäßige Anbindung für die Lützow-Kaserne in Handorf ist, wird eine Abkopplung der Lützow-Kaserne vom Nahverkehr befürchtet.</p> <p>Die Anbindung der Kaserne ist nicht nur für den Berufsverkehr am Morgen und am Abend wichtig, sondern ebenfalls für die Erreichbarkeit der Fachärzte und Krankenhäuser in Münster bzw. in anderer Richtung für die im übrigen Stadtbereich diensttuenden Soldaten. Denn hier in der Lützow-Kaserne befindet sich die gesamte (haus-)ärztliche und zahnärztliche Versorgung der Bundeswehr für die Garnison Münster. Darüber hinaus nutzen unsere Soldaten in ihrer Freizeit die abendlichen Busverbindungen bzw. die Nachtbusverbindung.</p>			
<b>Status Quo:</b>			
<p>Die Lützow –Kaserne wird im Tagesverkehr durch die Stadtbuslinie 2 im 20'-Takt erschlossen. Im Abend- und Nachtverkehr durch die N83 (30'/70'-Takt). Die Haltestelle Kaserne wird nach aktuellen Zählungen von ca. 60 Fahrgästen/Werktag genutzt. Weit mehr als die Hälfte der Fahrgäste ist dabei in der Hauptverkehrszeit unterwegs.</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>Geplant ist die Anbindung der Lützow-Kaserne durch eine stündliche Fahrt über Mariendorf – Schiffahrter Damm in Richtung Hauptbahnhof. Im Abend- und Nachtverkehr erfolgt wie im Status Quo die Anbindung durch die N83 im 30'- bzw. 60'-Takt.</p>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p>Die Anbindung der Lützow-Kaserne erfolgt durch eine stündliche Fahrt über Mariendorf - Schiffahrter Damm in Richtung Hauptbahnhof. Zusätzlich wird zur Taktverdichtung (10'-Takt) die Stadtbuslinie 2 in der Hauptverkehrszeit zwischen ca. 7.00 und 9.00 Uhr sowie zwischen ca. 15.00 und 18.00 Uhr ab Danziger-Freiheit bis Handorf Kaserne verlängert.</p> <p>Im Abend- und Nachtverkehr erfolgt wie im Status Quo die Anbindung durch die N83 im 30'- bzw. 70'-Takt.</p>			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise.
<b>3.2</b>	Schulleitung Erich-Klausener-Realschule	Email an die Stadt Münster	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Beibehaltung des heutigen Bedienungsangebotes Scharnhorststraße/Aaseestadt mit Führung einer Stadtbuslinie über die Moltkestraße aus und in Richtung Hauptbahnhof.			
<b>Status Quo:</b>			
Der Bereich Scharnhorststraße/Aaseestadt wird heute von den Stadtbuslinien 10 bzw. 3/4 erschlossen. Die Linie 10 wird dabei über den Altstadtbereich, die Linie 3/4 über die Moltkestraße geführt aus und in Richtung Hauptbahnhof geführt. Die Linien sind aus Richtung Hauptbahnhof nicht vertaktet.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Die Stadtbuslinien 2 und 10 sollen ab der Haltestelle „Danziger Freiheit“ über die Warendorfer Straße – Hauptbahnhof – Domplatz – Aegidiistraße bis in die Aaseestadt einen durchgängigen 10'-Takt bieten. Damit wird dem Bereich Bismarckallee/Scharnhorststraße erstmalig ein durchgängiger 10'-Takt aus und in Richtung Altstadt geboten.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Mit der Angebotsanpassung des 3. Nahverkehrsplanes wird insbesondere den starken Fahrgastverflechtungen aus den universitären Einrichtungen am Aasee aus und in Richtung Innenstadt Rechnung getragen. Das Angebot wird sich durch die modifizierte Führung der Ringlinie (10'-Takt in der Hauptverkehrszeit) über Koldering (mit der Haltestelle Sperlich Straße zur Erschließung des Bereichs Platz der Weißen Rose) – Weseler Straße im Vergleich zum Status Quo noch verbessern			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.3</b>	Schulleitung Hittorf-Gymnasium	Per Email	2.39, 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>			
<p>Nachfrage zur bzw. Argumente gegen die Änderung der Linienführung (Südast) der Buslinien 2 und 7. Von diesen Änderungen sind die Bürger, die in dem Gebiet "Kappenberger Damm" wohnen, betroffen. Dieses Gebiet ist ein klassisches Einzugsgebiet des Wilhelm-Hittorf-Gymnasiums. Diese Änderungen würden bedeuten, dass die Schülerinnen und Schüler einen erheblich längeren Fußweg zur Schule bewältigen oder mit Umstieg Hauptbahnhof bis zur Haltestelle Koldeking/LVM deutlich längere Fahrzeiten in Kauf nehmen müssten. Da die Anbindung einer Schule für die Eltern ein wesentlicher Gesichtspunkt für die Wahl einer weiterführenden Schule war und ist, hat diese Entscheidung deutliche Auswirkungen für die aktuellen und zukünftigen Schülerinnen und Schüler der Schule. In welcher Form ist daher eine Einbindung in den Entscheidungsprozess vorgesehen? Diese Veränderung ist für die Schule und ihre Entwicklung von Bedeutung.</p>			
<b>Status Quo:</b>			
<p>Der Bereich Kappenberger Damm wird durch die Stadtbuslinien 2 und 7 erschlossen. Die Stadtbuslinie 7 wird über die Weseler Straße in Richtung Zentrum, die Stadtbuslinie 2 über Grüner Grund, Geiststraße und Weseler Straße in Richtung Zentrum geführt. Das Hittorf Gymnasium ist über die Haltestellen „Kolde-Ring/LVM“ (Linie 7) bzw. „Alter Schützenhof“ und „Hochstraße“ (Linie 2) an das Stadtbussystem angeschlossen.</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>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 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.</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 Dienstleistungseinrichtungen 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>			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.4</b>	Schulleitung Marien-Gymnasium	Per Email	2.39, 3.3, 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>			
<p>Die Überlegung die Linien 2 und 7 neu zu führen bedeutet, dass Schülerinnen und Schüler aus dem Bereich Kappenberger Damm, die zurzeit Schulen im Innenstadtbereich (Marienschule, Hitortof Gymnasium, Annette von Droste Hülshoff Gymnasium) besuchen, vermutlich längere Schulwege in Kauf zu nehmen müssten.</p> <p>Für die Marienschule ist die Haltestelle Antoniuskirche bisher für die Linie 7 im Plan, sodass die Schülerinnen die Schule gut erreichen können. Gerade weil für die Innenstadtschulen die Erreichbarkeit ein wesentliches Kriterium für die Entscheidung von Eltern für die Schulwahl ist, hat eine Abkopplung der Busanbindung möglicherweise erhebliche Auswirkungen auf die Anmeldesituation der Schulen.</p>			
<b>Status Quo:</b>			
<p>Der Bereich 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“ (Linie 7) an den Kappenberger Damm sowie das übrige Stadtbussystem angeschlossen.</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>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 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.</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 Dienstleistungseinrichtungen 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>			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.5</b>	VCD Regionalverband Münsterland	§24 GO NW	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Der VCD regt an, über neue Finanzierungsmodelle des ÖPNV nachzudenken, um einen vermeintlich größeren Beitrag des ÖPNV zum Klimaschutz bzw. zur Ressourcenschonung beizutragen.			
<b>Status Quo:</b>			
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.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Darstellung des Status Quo.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Dieser Themenbereich ist kein unmittelbares Handlungsfeld des 3. Nahverkehrsplanes der Stadt Münster, sondern hat eine bundesweit politische Bedeutung und Zuständigkeit außerhalb der kommunalen Kompetenzen, wobei sich die Stadt im Rahmen des Deutschen Städtetages etc. in entsprechende Diskussionen intensiv einbringt.			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.6</b>	VCD Regionalverband Münsterland	§24 GO NW	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<p>Der Bus- und Schienenverkehr in und um Münster muss erheblich besser werden: schneller (Fahrzeiten, Netzstruktur), häufiger (Taktichte), pünktlicher (Beschleunigung) – bei Fahrpreisen, die für Pendler im Vergleich zum MIV attraktiv sind. Der VCD fordert daher ein verstärktes finanzielles Engagement und konkrete und gezielte Maßnahmen, um gegenwärtige Leistungsdefizite abzubauen und das Erreichen der übergeordneten Ziele zu ermöglichen.</p>			
<b>Status Quo:</b>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p>Die Leistungsdefizite aber auch Leistungsüberhänge wurden auf der Grundlage umfassender aktueller Fahrgasterhebungen ermittelt. Bei der Angebotsplanung wurden darüber hinaus die städtebaulichen Entwicklungen und Stadtstrukturentwicklungen berücksichtigt. Grundsätzliche Zielsetzung der Angebotsplanung des 3. Nahverkehrsplanes ist die nachfragegerechte Umverteilung des bestehenden Leistungsangebotes, die den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Finanzierungsmodellen Rechnung trägt.</p>			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.7</b>	VCD Regionalverband Münsterland	§24 GO NW	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Um einen erheblichen Teil dieser Autonutzer zu gewinnen, müssen auf den Radiallinien die Takte zumindest in den Spitzenzeiten erhöht, die Fahrtzeiten durch entsprechende Fahrwegmaßnahmen verkürzt und die Umsteigemöglichkeiten z.B. durch eine eng getaktete Ringlinie verbessert werden.			
<b>Status Quo:</b>			
Seit 2011 Taktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten auf den stark frequentierten Radiallinien.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Einrichtung einer Ringlinie mit dezentralen Verknüpfungspunkten zu den Radiallinien. In der Hauptverkehrszeit wird die Ringlinie im 10'-Takt geführt, um zeitnahe Anschlüsse zu gewährleisten.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Mit der bereits vollzogenen Taktverdichtung auf den stark frequentierten Radiallinien (10'-Takt in der HVZ) und der Einrichtung einer Ringlinie (10'-Takt in der Hauptverkehrszeit) werden die Forderungen des VCD bereits erfüllt.			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.8</b>	VCD Regionalverband Münsterland	§24 GO NW	3.29, 3.30, 3.40, 4.7
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<p>Der VCD fordert ein klares Bekenntnis für den Vorrang des Busverkehrs bei konkurrierenden Interessen, anders als in der vagen Formulierung im Entwurf 3. Nahverkehrsplan auf S. 139: „...wo dies ... unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs möglich ist.“. Der VCD schlägt stattdessen vor: „Bei konkurrierenden Interessen von Busverkehr und MIV hat der Bus grundsätzlich Vorrang“.</p> <p>Dazu wird ein konkretes Beschleunigungskonzept gefordert.</p>			
<b>Status Quo:</b>			
<p>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.</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>Zur Optimierung der Busbeschleunigung sind weitere Untersuchungen zur Verkehrsqualität durchzuführen. Dabei sollen Schwachstellen identifiziert und Lösungsansätze unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrs aufgezeigt werden.</p>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p>Die Forderung des VCD nach einem konkreten Beschleunigungskonzept für den Stadtbusverkehr wird im Rahmen einer Arbeitsgruppe zur Qualitätssicherung Stadt/Stadtwerke bereits im Entwurf 3. Nahverkehrsplan Rechnung getragen.</p>			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.9</b>	VCD Regionalverband Münsterland	§24 GO NW	2.4, 4.13
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Der VCD fordert die Durchbindung mehrere Schnellbuslinien über den Hauptbahnhof hinaus in „entgegengesetzte“ Gewerbegebiete um umstiegsfreie Verbindungen für Pendler zu schaffen, in den 3. NVP aufzunehmen.			
<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>			
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.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.10</b>	VCD Regionalverband Münsterland	§24 GO NW	3.31, 3.39, 4.15
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Um die Angebots- und Anschlussdichte zu verbessern, sollte perspektivisch im Tagesnetz ein 15-Minuten-Grundtakt angestrebt werden. Dieser macht den Fahrplan leichter kompatibel mit dem Regionaltakt (ITF) auf der Schiene und bei den Regionalbussen.			
<b>Status Quo:</b>			
20'-Takt auf allen Stadtbuslinien im Tagesnetz.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
In den Qualitätsstandards wird festgelegt: 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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p><u>Erläuterung:</u> Durch die fahrplantechnische Überlagerung von zwei Linien im 20'-Takt wird den aufkommensstarken Korridoren/Stadtteilen bereits heute ein 10'-Takt geboten. Damit nutzen mehr als 80% aller Fahrgäste im Stadtbusverkehr bereits heute eine Haltestelle die mit einer mindestens 10minütigen Taktfolge bedient wird. Mit der Überplanung des Liniennetzes im 3. Nahverkehrsplan wird der Anteil der im mindestens 10'-Takt bedienten Haltestellen weiter erhöht.</p> <p>Ein 15minütiger Grundtakt (7,5 Minuten auf den Hauptachsen) ist weder nachfragegerecht noch unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen darstellbar.</p> <p>Unabhängig davon bedeutet ein 15-minütiger Grundtakt auch eine Erhöhung der Busfrequenz an den schon heute hochbelasteten Haltestellen Hauptbahnhof, Altstadt/Bült und Ludgeriplatz.</p>			
<b>→ Der Anregung wird nicht gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingebener	Eingabe über	Verweise
<b>3.11</b>	VCD Regionalverband Münsterland	§24 GO NW	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Der VCD kritisiert, dass die Ableitung der Handlungskonzepte nur unzureichend mit Untersuchungen abgesichert ist.			
<b>Status Quo:</b>			
Alle Planungen stützen sich auf regelmäßig durchgeführte Fahrgastzählungen und –befragungen. Ergänzend dazu wurde im Vorlauf zum Nahverkehrsplan wie auch zur Absicherung von Einzelmaßnahmen eine gezielte Marktforschung durchgeführt.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
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.			
<u>Erläuterung:</u> Für den 3. Nahverkehrsplan wurde Erhebungen im Stadtbusverkehr durchgeführt. Darüber hinaus wurden u.a. in Handorf und Sprakel gezielte Ein-/Aussteigerzählungen zur Absicherung der Maßnahme veranlasst.			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.12</b>	VCD Regionalverband Münsterland	§24 GO NW	3.32, 3.38, 4.9, 5.2
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Die Logik der Ringlinie wird im Süden unterbrochen. Der VCD schlägt eine Führung über Hansaring, Hafenstr., Moltkestraße, Weseler Straße, Kolde-Ring und Kardinal-von-Galen-Ring vor.			
<b>Status Quo:</b>			
Kein vergleichbares Angebot. Die ÖPNV Bedienung des Hansaringes erfolgt über die Stadtbuslinie 14 im 20'-Takt. Vom Hauptbahnhof in Richtung Westen verlaufen die Stadtbuslinien 3 und 4 zum Teil auf dem Linienweg der geplanten Ringlinie.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Die heutigen Stadtbuslinien 3/4 werden zu einer innerstädtischen Ringlinie überplant. Erstmals soll so das St. Franziskus-Hospitals und der östliche Ring mit einer Stadtbuslinie erschlossen werden. 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 Hauptbahnhof zu entlasten. Die Ringlinie wird im 20'-Grundtakt mit Verdichtung auf einen 10'-Takt in den Hauptverkehrszeiten betrieben.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Überplanung der Linien 3/4 und Einrichtung einer innerstädtischen Ringlinie mit Erschließung des St. Franziskus-Hospitals und des östlichen Ringes sowie Anbindung des nördlichen Bereiches Weseler Straße mit seinen arbeitsplatzintensiven Dienstleistungsstandorten. Die Bedienung der Haltestellen im Zuge des Hansaringes wird zukünftig ebenfalls durch die neue Ringlinie sichergestellt.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.13</b>	VCD Regionalverband Münsterland	§24 GO NW	2.39, 3.3, 3.4, 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>			
Der VCD kritisiert die Linienführung der Stadtbuslinie 2 und 7 im südlichen Innenstadtbereich.			
<b>Status Quo:</b>			
Der Bereich 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“ (Linie 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 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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
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 Dienstleistungseinrichtungen 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>3.14</b>	VCD Regionalverband Münsterland	§24 GO NW	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Neben der bewährten Anschlussgarantie am Hauptbahnhof sollte es auch ausgewählte dezentrale Verknüpfungspunkte geben, an denen der andere Bus nach Anforderung beim Fahrer ggf. wartet.			
<b>Status Quo:</b>			
Das zentrale Planungsprinzip des Nachtbusnetzes ist der Rundumanschluss am Hauptbahnhof. Von dort fahren die Nachtbuslinien radial in die Außenstadtteile. Eine Verknüpfung von Nachtbuslinie mit zusätzlichen Standzeiten in den Außenstadtteilen wird heute nicht angeboten.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Keine Aussage zu zusätzlichen Verknüpfungspunkten mit Anschlussgarantie im Nachtbusnetz.			
<b>Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<u>Erläuterung:</u> Die Einrichtung dezentraler Verknüpfungspunkte mit Wartezeiten würde eine unverhältnismäßige Mehrleistung in Form von zusätzlichen Fahrzeugen erfordern.			
<b>→ Der Anregung wird nicht gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.15</b>	VCD Regionalverband Münsterland	§24 GO NW	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Um Pendlern den Umstieg vom MIV auf den ÖV zu erleichtern, sollte auf sämtlichen SPNV- (und Regionalbus-) Strecken der 30-Minuten-Münsterland-Takt realisiert werden. Zudem sollten, um Zeit raubende Wege zu den Haltepunkten zu ersparen, die Zahl der Haltepunkte im Stadtgebiet erhöht werden.			
<b>Status Quo:</b>			
Aussagen zu Takten und Haltepunkten finden sich im 1. Nahverkehrsplan SPNV des NWL.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Die Kernaussagen zum SPNV das Stadtgebiet Münster betreffend wurden aus dem 1. Nahverkehrsplan SNPV des NWL übernommen.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Bei der Erstellung des 1. Nahverkehrsplan SPNV des NWL war die Stadt Münster beteiligt. Die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte im Stadtgebiet wurde umfassend untersucht. Im Ergebnis wird der Haltepunkt Roxel im Dezember 2014 in Betrieb gehen. Der Haltepunkt Mecklenbeck folgt voraussichtlich im Herbst 2018. Taktverdichtungen sind auf den Strecken nach Coesfeld und Warendorf vorgesehen. Dann würden, mit Ausnahme der Strecke Münster – Lünen, alle Strecken im 30'-Takt bedient.			
<u>Erläuterung:</u> Mit dem Antrag A-R/00052/2014 der CDU-Fraktion im Rat wurde die Verwaltung aufgefordert, die Einrichtung weiterer Haltepunkte im Stadtgebiet zu prüfen. Das Ergebnis der Prüfung wird den Gremien voraussichtlich im Oktober 2015 vorgestellt.			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.16</b>	Bezirksregierung Münster	Postweg	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Kritisiert wird die neue Führung der Stadtbuslinie 17 unter Auflassung der Haltestelle Altstadt/Bült.			
<b>Status Quo:</b>			
Aktuell bedient die Stadtbuslinie 17 die Haltestelle Altstadt/Bült im 20'-Takt. Von dort wird sie über die Kanalstraße in Richtung Zentrum Nord geführt. Bereits heute werden die Taktverdichter in der Frühspitze ab der Haltestelle Eisenbahnstraße gestreckt über die Fürstenbergstraße zum Zentrum Nord geführt.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Durch die Herausnahme der Stadtbuslinien 7 und 17 wird die Anzahl der Stadtbuslinien in der Hörster Straße von vier auf zwei Linien reduziert.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p><u>Erläuterung:</u> Die Umweltauflagen der Bezirksregierung Münster zum Luftreinhalteplan erzwingen eine Reduzierung der Busfrequentierung im Bereich der Haltestelle „Altstadt/Bült“. Bei der Linienauswahl wurden die Kriterien Fahrgastaufkommen und Fahrgastverflechtung an der Haltestelle „Altstadt/Bült“ sowie die Busfrequentierung am Bült/Hörsterstraße sowie eine gestreckte und plausible Linienführung zugrunde gelegt.</p> <p>Von den vier gleichzeitig über Hörster Straße und den Bült geführten Stadtbuslinien weisen die Linien 7 und 17 die niedrigste Fahrgastnachfrage bezogen auf die Haltestelle Altstadt/Bült auf.</p>			
<b>→ Der Anregung wird nicht gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.17</b>	BSVW	Postweg	2.39, 3.3, 3.4, 3.13, 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>			
Kritik an der geplanten Linienwegänderung der Stadtbuslinie 2. Kritisiert wird insbesondere die fehlende Anbindung der Weißenburgsiedlung an den Altstadtbereich (Direktfahrten).			
<b>Status Quo:</b>			
Die Weißenburgsiedlung wird aktuell durch die Stadtbuslinie 2 erschlossen und in Direktfahrt über die Geiststraße an die Altstadt angebunden.			
<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 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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
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 Dienstleistungseinrichtungen 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. Damit bleibt die direkte Anbindung der Weißenburgsiedlung (Autofreies Wohnen) an die Altstadt über die Geiststraße mit der Haltestelle Hochstraße erhalten.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.18</b>	Handwerkskammer	postalisch	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Keine Bedenken – Hinweis auf Einbindung des Nahverkehrsplanes in ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept			
<b>Status Quo:</b>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Der Bezug zum gesamtstädtischen Verkehrskonzept wird in Kapitel 1 ausdrücklich hergestellt.			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.19</b>	Straßen NRW	postalisch	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine Bedenken</li> <li>- Bitte um frühzeitige Beteiligung bei Maßnahmen, die Belange von Straße NRW berühren.</li> </ul>			
<b>Status Quo:</b>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.20</b>	Polizeipräsidium	postalisch	2.18
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine Bedenken</li> <li>- Begrüßt wird die neue Freizeitachse</li> <li>- Angeregt wird eine Ausweitung (Betriebszeit) analog zum Wochenendverkehr in den Nächten ab Mittwoch im Nachtbussystem</li> </ul>			
<b>Status Quo:</b>			
Nachtbusbetrieb werktags vom 24.00 bis 2.00 Uhr, in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag durchlaufender Betrieb			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Status Quo			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Zunächst Überprüfung (Fahrgastnachfrage) der Taktverdichtung an Wochenenden auf weiteren Nachtbuslinien.			
<u>Erläuterung:</u> In Abhängigkeit von der Entwicklung der Fahrgastnachfrage ist eine Ausweitung der Betriebszeiten des Nachtbusnetzes perspektivisch zu prüfen.			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.21</b>	ZVM (Kreise Borken, Coesfeld, Warendorf)	postalisch	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Redaktionelle Anregungen</li> <li>- Verweis auf Stellungnahme vom 13.01.2015 zum Linienbündelungskonzept (Vorlage V/0869/2013)</li> </ul>			
<b>Status Quo:</b>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<u>Erläuterung:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die redaktionellen Änderungen wurden übernommen</li> <li>- Die Vorlage V/0869/2013 Linienbündelungskonzept ist mit der Vorlage des 3. Nahverkehrsplanes erledigt, da das Konzept neu gefasst bzw. überarbeitet und in den 3. NVP integriert wurde. Die Hinweise des ZVM, dass betriebliche Kooperationen zwischen regionalen und städtischen Linien auch dann möglich sein sollen, wenn diese unterschiedlichen Linienbündeln zugeordnet sind, wurden aufgenommen.</li> </ul>			
<b>→ Den Anregungen wurde gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.22</b>	Verdi	postalisch	-
Inhalt der Anregung:			
Keine Anregungen bzw. Ergänzungen			
Status Quo:			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
<b>→ Wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.23</b>	IHK Nord Westfalen	postalisch	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine grundsätzlichen Bedenken</li> <li>- Berücksichtigung der gesamtverkehrlichen Abhängigkeiten</li> <li>- Fahrbahnrandhaltestellen nur entsprechend der örtlichen Verkehrssituation</li> </ul>			
<b>Status Quo:</b>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<u>Erläuterung:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Bezug zum gesamtstädtischen Verkehrskonzept wird in Kapitel 1 ausdrücklich hergestellt.</li> <li>- Für die Parallelanfahrt der Haltestellen mit Gelenkzügen und der störungs- und verlustzeitfreien An- und Abfahrt sollte die Aufstelllänge mindestens 18 m betragen. Beim Neu-/ Umbau sind Haltestellen mit Halt am Fahrbahnrand (wenn örtlich möglich) gegenüber Busbuchten zu favorisieren. (Kapitel 9.5.4)</li> </ul>			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.24</b>	Pro Bahn e.V.	postalisch	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bau eines Fahrstuhls am Bahnhof Münster Hiltrup auf Bahnsteig 1 zum Umstieg zur Linie 9.</li> <li>- Einrichtung eines Haltepunktes Danziger Freiheit</li> </ul>			
<b>Status Quo:</b>			
Umstieg von der Schiene zur Stadtbuslinie 9 erfolgt über die Haltestelle Glasuritstraße.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Wie Status Quo			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Wie Status Quo			
<u>Erläuterung:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Für die Ausstattung der Bahnhöfe ist die Bahn in Abstimmung mit den NWL zuständig.</li> <li>- Mit dem Antrag A-R/00052/2014 der CDU-Fraktion im Rat wurde die Verwaltung aufgefordert, die Einrichtung weiterer Haltepunkte im Stadtgebiet zu prüfen. Das Ergebnis der Prüfung wird den Gremien voraussichtlich im Oktober 2015 vorgestellt.</li> </ul>			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.25</b>	NWL	postalisch	-
Inhalt der Anregung:			
Redaktionelle Ergänzungs- und Änderungswünsche			
Status Quo:			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
<b>→ Die Anregungen wurden übernommen</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.26</b>	Westfälische Wilhelms-Universität Münster	postalisch	-
Inhalt der Anregung:			
Keine Anregungen und Bedenken			
Status Quo:			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
<b>→ Wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.27</b>	VCD (2. Eingabe)	email	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Der Bus- und Schienenverkehr in und um Münster muss erheblich besser werden: schneller (Fahrzeiten, Netzstruktur), häufiger (Taktichte), pünktlicher (Beschleunigung) – bei Fahrpreisen, die für Pendler im Vergleich zum MIV attraktiv sind.			
<b>Status Quo:</b>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<u>Erläuterung:</u> Der 3. Nahverkehrsplan belegt in seinem Analyseteil das ausgewogene Verhältnis von Angebot und Nachfrage unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Belange. Der konzeptionelle Teil des 3. NVP zeigt Angebotsverbesserungen in Bereichen, die auf Basis der Analyse Fahrgastpotenziale aufweisen (Südstadt), auf. Insgesamt ist der 3. Nahverkehrsplan die Basis für eine zukunftsfähige Gestaltung des Stadtbusverkehrs in Münster.			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.28</b>	VCD (2. Eingabe)	email	4.6
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Verstärktes finanzielles Engagement für den ÖPNV, mindestens in Höhe der Preisinflation.			
<b>Status Quo:</b>			
Siehe Entwurf 3. Nahverkehrsplan			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Darstellung der aktuellen ÖPNV-Finanzierung in Kapitel 2.2.3 „Finanzierung des Nahverkehrs (Straßengebundener ÖPNV)“			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Dieser Themenbereich ist kein unmittelbares Handlungsfeld des 3. Nahverkehrsplanes der Stadt Münster, sondern hat eine bundesweit politische Bedeutung und Zuständigkeit außerhalb der kommunalen Kompetenzen, wobei sich die Stadt im Rahmen des Deutschen Städtetages etc. in entsprechende Diskussionen intensiv einbringt.			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.29</b>	VCD (2. Eingabe)	email	3.8, 3.30, 3.40, 4.7
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Um einen erheblichen Teil dieser Autonutzer zu gewinnen, müssen auf den Radiallinien die Takte zumindest in den Spitzenzeiten erhöht, die Fahrtzeiten durch entsprechende Fahrwegmaßnahmen verkürzt und die Umsteigemöglichkeiten z.B. durch eine eng getaktete Ringlinie verbessert werden.			
<b>Status Quo:</b>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p><u>Erläuterung:</u> Bereits heute werden auf den aufkommenstarken Radiallinien durch die fahrplantechnische Überlagerung von zwei Stadtbuslinien im 20'-Takt eine mindestens 10minütige Taktfolge geboten. Zusätzlich werden Taktverdichtungen in den aufkommenstarken Wintermonaten gefahren.</p> <p>Zur Optimierung der Busbeschleunigung sind in den nächsten Jahren weitere Untersuchungen zur Verkehrsqualität durchzuführen. Dabei sollen Schwachstellen identifiziert und Lösungsansätze unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrs aufgezeigt werden.</p> <p>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.</p>			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.30</b>	VCD (2. Eingabe)	email	3.8, 3.29, 3.40, 4.7
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- „Bei konkurrierenden Interessen von Busverkehr und MIV hat der Bus grundsätzlich Vorrang“.</li> <li>- Ergänzung des Entwurfs durch eine Liste der neuralgischen Punkte, an denen die Busse regelmäßig Verspätungen einfahren und konkrete Vorschläge zur Abhilfe.</li> </ul>			
<b>Status Quo:</b>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p>Zur Optimierung der Busbeschleunigung sind in den nächsten Jahren weitere Untersuchungen zur Verkehrsqualität durchzuführen. Dabei sollen Schwachstellen identifiziert und Lösungsansätze unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrs aufgezeigt werden.</p> <p>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 Lichtsignalanlagen 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.</p> <p>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.</p>			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.31</b>	VCD (2. Eingabe)	email	3.10, 3.39, 4.15
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Um die Angebots- und Anschlussdichte zu verbessern, sollte perspektivisch im Tagesnetz ein 15-Minuten-Grundtakt angestrebt werden. Dieser macht den Fahrplan leichter kompatibel mit dem Regionaltakt (ITF) auf der Schiene und bei den Regionalbussen.			
<b>Status Quo:</b>			
20'-Takt auf allen Stadtbuslinien im Tagesnetz.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
In den Qualitätsstandards wird festgelegt: 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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Durch die fahrplantechnische Überlagerung von zwei Linien im 20'-Takt wird den aufkommensstarken Korridoren/Stadtteilen bereits heute ein 10'-Takt geboten. Damit nutzen mehr als 80% aller Fahrgäste im Stadtbusverkehr bereits heute eine Haltestelle die mit einer mindestens 10minütigen Taktfolge bedient wird. Mit der Überplanung des Liniennetzes im 3. Nahverkehrsplan wird der Anteil der im mindestens 10'-Takt bedienten Haltestellen weiter erhöht.			
<u>Erläuterung:</u> Ein 15minütiger Grundtakt (7,5 Minuten auf den Hauptachsen) ist aktuell weder nachfragegerecht noch unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen darstellbar.			
Unabhängig davon bedeutet ein 15-minütiger Grundtakt auch eine Erhöhung der Busfrequenz an den schon heute hochbelasteten Haltestellen Hauptbahnhof, Altstadt/Bült und Ludgeriplatz.			
<b>→ Der Anregung wird nicht gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.32</b>	VCD (2. Eingabe)	email	3.12, 3.38, 4.9, 5.2
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Ringlinie: Die Logik der Ringlinie (Erreichen von Zielen im Tangentenbereich schneller als beim Durchqueren der Innenstadt) wird im Süden unterbrochen.			
<b>Status Quo:</b>			
Kein vergleichbares Angebot. Die ÖPNV Bedienung des Hansaringes erfolgt über die Stadtbuslinie 14 im 20'-Takt. Vom Hauptbahnhof in Richtung Westen verlaufen die Stadtbuslinien 3 und 4 zum Teil auf dem Linienweg der geplanten Ringlinie.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Die heutigen Stadtbuslinien 3/4 werden zu einer innerstädtischen Ringlinie überplant. Erstmals soll so das St. Franziskus-Hospitals und der östliche Ring mit einer Stadtbuslinie erschlossen werden. 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 Hauptbahnhof zu entlasten. Die Ringlinie wird im 20'-Grundtakt mit Verdichtung auf einen 10'-Takt in den Hauptverkehrszeiten betrieben.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Überplanung der Linien 3/4 und Einrichtung einer innerstädtischen Ringlinie mit Erschließung des St. Franziskus-Hospitals und des östlichen Ringes sowie Anbindung des nördlichen Bereiches Weseler Straße mit seinen arbeitsplatzintensiven Dienstleistungsstandorten. Die Bedienung der Haltestellen im Zuge des Hansaringes wird zukünftig ebenfalls durch die neue Ringlinie sichergestellt.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.33</b>	VCD (2. Eingabe)	email	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Einrichtung ausgewählter dezentraler Verknüpfungspunkte im Abend- und Nachtnetz			
<b>Status Quo:</b>			
Das zentrale Planungsprinzip des Nachtbusnetzes ist der Rundumanschluss am Hauptbahnhof. Von dort fahren die Nachtbuslinien radial in die Außenstadtteile. Eine Verknüpfung von Nachtbuslinie mit zusätzlichen Standzeiten in den Außenstadtteilen wird heute nicht angeboten.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Keine Aussage zu zusätzlichen Verknüpfungspunkten mit Anschlussgarantie im Nachtbusnetz.			
<b>Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Die Einrichtung dezentraler Verknüpfungspunkte mit Wartezeiten würde eine unverhältnismäßige Mehrleistung in Form von zusätzlichen Fahrzeugen erfordern.			
<b>→ Der Anregung wird nicht gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.34</b>	VCD (2. Eingabe)	email	3.15, 4.10
Inhalt der Anregung:			
Zusätzliche SPNV-Haltepunkte im Stadtgebiet.			
Status Quo:			
Aussagen zu Takten und Haltepunkten finden sich im 1. Nahverkehrsplan SPNV des NWL.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
Die Kernaussagen zum SPNV das Stadtgebiet Münster betreffend wurden aus dem 1. Nahverkehrsplan SNPV des NWL übernommen.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
<p>Bei der Erstellung des 1. Nahverkehrsplan SPNV des NWL war die Stadt Münster beteiligt. Die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte im Stadtgebiet wurde umfassend untersucht. Im Ergebnis wurde der Haltepunkt Roxel im Dezember 2014 in Betrieb genommen. Der Haltepunkt Mecklenbeck folgt voraussichtlich im Herbst 2018. Taktverdichtungen sind auf den Strecken nach Coesfeld und Warendorf vorgesehen. Dann würden, mit Ausnahme der Strecke Münster – Lünen, alle Strecken im 30'-Takt bedient.</p> <p><u>Erläuterung:</u> Mit dem Antrag A-R/0052/2014 der CDU-Fraktion im Rat wurde die Verwaltung aufgefordert, die Einrichtung weiterer Haltepunkte im Stadtgebiet zu prüfen. Das Ergebnis der Prüfung wird den Gremien voraussichtlich im Oktober 2015 vorgestellt.</p>			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.35</b>	Klimabeirat	email	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Der Klimabeirat bemängelt die fehlende Einbettung des 3. Nahverkehrsplanes in eine gesamtstädtische Strategie.			
<b>Status Quo:</b>			
Nahverkehrsplanung in Münster versteht sich als Teil der Gesamtverkehrsplanung			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Vgl. Kapitel 2.3 „Übergeordnete Planungen“</p>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Wie Entwurf			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.36</b>	Klimabeirat	email	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
Der Klimabeirat empfiehlt die Reduzierung des MIV als Leitlinie des 3. Nahverkehrsplanes aufzunehmen.			
<b>Status Quo:</b>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Wie Entwurf 3. Nahverkehrsplan			
<u>Erläuterung:</u> Die Zielsetzung des 3. Nahverkehrsplanes Stadt Münster, den Anteil des Umweltverbundes am Modal-Split weiter zu steigern, impliziert die Senkung des MIV-Anteiles am Modal-Split.			
<b>→ Der Anregung wird gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.37</b>	Klimabeirat	email	-
Inhalt der Anregung:			
<p><u>Anbindung Stadt - Regionalverkehr</u></p> <p>Der Klimabeirat empfiehlt keine Anstrengungen zu unterlassen um im Stadt-Umland-Verkehr die Verkehrsströme vom MIV auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern.</p>			
Status Quo:			
<p>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</p> <p><b>Übergeordnete Pläne und Konzepte</b></p> <p><b>Klimaschutzkonzept Münster 2020</b></p> <p>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.</p> <p>Vgl. Kapitel 10.4.2 Weiterentwicklung der Kooperation nach Korridoren im Kapitel 10.4 Stadt-Umland-Verkehr, in dem der 3. NVP aussagen zu einer möglichen integrierten Stadt-Umland Bedienung trifft.</p>			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
<p>Wie Entwurf 3. NVP</p> <p><u>Erläuterung:</u> Sowohl der regionale ÖPNV als auch der SPNV liegen nicht in der Entscheidungshoheit der Stadt Münster und werden deshalb „nur“ nachrichtlich im 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster thematisiert. Die Stadt Münster ist Mitglied im ZVM/NWL und hat damit Einfluss auf die SPNV-Planungen im Münsterland.</p>			
→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.38</b>	Klimabeirat	email	3.12, 3.32, 4.9, 5.2
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<p><u>ÖPNV im Stadtgebiet</u></p> <p>Der Klimabeirat begrüßt die Einführung einer Ringlinie, sieht allerdings Optimierungsbedarf hinsichtlich der Linienführung.</p>			
<b>Status Quo:</b>			
<p>Kein vergleichbares Angebot. Die ÖPNV Bedienung des Hansaringes erfolgt über die Stadtbuslinie 14 im 20'-Takt. Vom Hauptbahnhof in Richtung Westen verlaufen die Stadtbuslinien 3 und 4 zum Teil auf dem Linienweg der geplanten Ringlinie.</p>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<p>Die heutigen Stadtbuslinien 3/4 werden zu einer innerstädtischen Ringlinie überplant. Erstmals soll so das St. Franziskus-Hospitals und der östliche Ring mit einer Stadtbuslinie erschlossen werden. 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 Hauptbahnhof zu entlasten. Die Ringlinie wird im 20'-Grundtakt mit Verdichtung auf einen 10'-Takt in den Hauptverkehrszeiten betrieben.</p>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p>Überplanung der Linien 3/4 und Einrichtung einer innerstädtischen Ringlinie mit Erschließung des St. Franziskus-Hospitals und des östlichen Ringes sowie Anbindung des nördlichen Bereiches Weseler Straße mit seinen arbeitsplatzintensiven Dienstleistungsstandorten. Die Bedienung der Haltestellen im Zuge des Hansaringes wird zukünftig ebenfalls durch die neue Ringlinie sichergestellt.</p> <p><u>Erläuterung:</u> Die Anbindung des Hauptbahnhofes erfolgt unter dem Gesichtspunkt für die städtischen und regionalen Fahrgäste eine zentrale Umstiegshaltestelle auf die Ringlinie anzubieten. Das gilt insbesondere für regionale Einpendler mit der Schiene oder dem regionalen ÖPNV</p>			
<b>→ Der Anregung wird teilweise gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.39</b>	Klimabeirat	email	3.10, 3.31, 3.39, 4.15
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<u>ÖPNV im Stadtgebiet</u>			
Der Klimabeirat empfiehlt für den städtischen ÖPNV eine Verdichtung des Taktes auf 15 bzw. 10 Minuten.			
<b>Status Quo:</b>			
20'-Takt auf allen Stadtbuslinien im Tagesnetz.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
In den Qualitätsstandards wird festgelegt: 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.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Durch die fahrplantechnische Überlagerung von zwei Linien im 20'-Takt wird den aufkommensstarken Korridoren/Stadtteilen bereits heute ein 10'-Takt geboten. Damit nutzen mehr als 80% aller Fahrgäste im Stadtbusverkehr bereits heute eine Haltestelle die mit einer mindestens 10minütigen Taktfolge bedient wird. Mit der Überplanung des Liniennetzes im 3. Nahverkehrsplan wird der Anteil der im mindestens 10'-Takt bedienten Haltestellen weiter erhöht.			
Ein 15minütiger Grundtakt (7,5 Minuten auf den Hauptachsen) ist weder nachfragegerecht noch unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen darstellbar.			
Unabhängig davon bedeutet ein 15-minütiger Grundtakt auch eine Erhöhung der Busfrequenz an den schon heute hochbelasteten Haltestellen Hauptbahnhof, Altstadt/Bült und Ludgeriplatz. Insbesondere im Hinblick auf die schon heute hohen Emissionswerte im Bereich der Haltestelle Altstadt/Bült ist diese Erhöhung nicht umsetzbar.			
<b>→ Die Anregung wird nicht gefolgt</b>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
<b>3.40</b>	Klimabeirat	email	3.8, 3.29, 3.30, 4.7
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<u>ÖPNV im Stadtgebiet</u>			
Der Klimabeirat fordert eine Auflistung aller neuralgischer Punkte für den ÖPNV im Stadtgebiet sowie einen Maßnahmenplan für Beschleunigungsmaßnahmen mit Zeit- und Kostenplan			
<b>Status Quo:</b>			
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 einen Kosten-Nutzen-Abgleich im Einzelfall.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
Zur Optimierungen der Busbeschleunigung sind weitere Untersuchungen zur Verkehrsqualität durchzuführen. Dabei sollen Schwachstellen identifiziert und Lösungsansätze unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrs aufgezeigt werden.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
Die Forderung des Klimabeirates nach einem konkreten Beschleunigungskonzept für den Stadtbusverkehr wird im Rahmen einer Arbeitsgruppe zur Qualitätssicherung Stadt/Stadtwerke bereits im Entwurf 3. Nahverkehrsplan Rechnung getragen.			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.41</b>	Klimabeirat	email	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<p><u>Zeitraumen</u></p> <p>Der Klimabeirat bemängelt, dass der 3. Nahverkehrsplan an vielen Stellen (Kap. 4.3 Multimodale Mobilität, Kap. 7.2 Regionalbusverkehr, Kap. 9.5.3 Fahrzeuge (Qualitätsstandards) zu wenig konkret ist in seinen Aussagen.</p>			
<b>Status Quo:</b>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Der 3. Nahverkehrsplan legt den Rahmen zur Ausgestaltung des ÖPNV in Münster für die nächsten 5 bis 7 Jahre fest. Daher ist es zulässig, dass neben den verbindlich und konkret benannten Maßnahmen auch Maßnahmen genannt werden, die noch einer weiteren Prüfung zu unterziehen sind bzw. die noch keine abschließende Umsetzungsreife haben.</p> <p>Beispielsweise ist die Verlängerung der Schnellbuslinie S60 in das Gewerbegebiet Zentrum Nord zwischen der Stadt Münster, dem zuständigen Aufgabenträger Kreis Coesfeld und dem Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Münsterland abgestimmt und daher umsetzungsreif. Inwieweit die anderen Schnellbuslinien ebenfalls in Gewerbegebiete zu verlängern sind, ist allerdings noch zu prüfen.</p> <p>Gleiches gilt für die Fahrradabstellanlagen an den Schienenhaltepunkten im Stadtgebiet Münster.</p>			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.42</b>	Klimabeirat	email	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<u>Kundenzufriedenheit</u> Der Klimabeirat stellt die Sinnhaftigkeit einer Kundenzufriedenheitsanalyse als wesentlichen Maßstab zur Bewertung eines Stadtbussystems in Frage. Vielmehr sollten nicht ÖPNV-Kunden befragt werden, warum sie den MIV und nicht den ÖPNV nutzen.			
<b>Status Quo:</b>			
Die Stadtwerke Münster nehmen seit 16 Jahren am bundesweit jährlich durchgeführten ÖPNV-Kundenbarometer teil. Um die abgefragten 30 Parameter bewerten zu können, ist eine Nutzung des Stadtbussystems Voraussetzung. Der Qualitätscheck, der ergänzend zum Kundenbarometer durchgeführt wird, berücksichtigt auch die Wenignutzer.			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<u>Erläuterung:</u> In Kapitel 9.8 Planungsmethodik wird der im Stadtbusverkehr angewandte Qualitätszirkel wie auch die verschiedenen Instrumente der Qualitätsmessungen umfassend erläutert.			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<u>Erläuterung:</u> Eine regelmäßige, benchmarkorientierte Messung der Kundenzufriedenheit ist grundsätzlich sinnvoll. Eine Bewertung des Status Quo zur Feststellung von Optimierungspotenzialen kann dabei nur von Nutzern des Stadtbusverkehrs vorgenommen werden.			
<b>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</b>			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
<b>3.43</b>	Klimabeirat	email	-
<b>Inhalt der Anregung:</b>			
<u>Lufthygiene/E-Mobilität</u>			
Der Klimabeirat gibt Hinweise			
- zu bestehenden Problemen hinsichtlich der Lufthygiene unter Verweis auf den Luftreinhalteplan			
- zu den Potenzialen der E-Mobilität insbesondere im Bereich der Fahrräder			
<b>Status Quo:</b>			
<b>Entwurf 3. Nahverkehrsplan:</b>			
<b>3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:</b>			
<b>→ Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen</b>			