

Eingaben nach §24 GO NW
Anlagen 4.1 bis 4.26

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.1	privat	§24 GO NRW	4.2, 5.8
Inhalt der Anregung:			
<p><u>Stadtbuslinie 7</u> Förderung, die Stadtbuslinie 7 auch mit Umsetzung des 3. Nahverkehrsplanes über die Haltestelle Bült zu führen.</p>			
Status Quo:			
<p>Die Stadtbuslinie 7 bedient heute die Haltestelle „Altstadt/Bült“ im 20'-Takt. Aus und in Richtung Gelmer wird sie dazu über die Hörsterstraße bzw. die Neubrückenstraße geführt.</p>			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
<p>Aus Gelmer kommend wird die Stadtbuslinie im 20'-Takt über Bohlweg – Fürstenbergstraße und Eisenbahnstraße direkt zum Hauptbahnhof geführt.</p>			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
<p>Die Anbindung des Ortsteiles Gelmer/Sudmühle an die Altstadt wird mit einer Durchbindung auf den Südast der heutigen Stadtbuslinie 2 mit einer Führung über den Domplatz sichergestellt.</p> <p><u>Ergänzende Erläuterung:</u> Die Umweltauflagen der Bezirksregierung Münster zum Luftreinhalteplan erzwingen eine Reduzierung der Busfrequentierung im Bereich der Haltestelle „Altstadt/Bült“. Bei der Stadtbuslinienauswahl wurden die Kriterien Fahrgastaufkommen und Fahrgastverflechtung an der Haltestelle „Altstadt/Bült“ sowie die Busfrequentierung am Bült/Hörsterstraße sowie eine gestreckte und plausible Stadtbuslinienführung zugrunde gelegt.</p> <p>Von den vier gleichzeitig über Hörster Straße und den Bült geführten Stadtbuslinien weisen die Stadtbuslinien 7 und 17 die niedrigste Fahrgastnachfrage bezogen auf die Haltestelle Bült (Stadtbuslinie 7: ca. 50 in der Relation Gelmer - Bült, Schwerbehindertenanteil < 1%, Anteil der über 65jährigen 6%) auf.</p> <p>Das Wohngebiet Pötterhoek (Wohnort des Eingebers) wird zukünftig durch die Stadtbuslinie 2 im 60'-Takt (wie heute die Stadtbuslinie 7) bedient. Damit bleibt die direkte Anbindung der Altstadt (Klemensstraße, Domplatz/Picasso Museum) erhalten.</p>			
<p>→ Der Anregung wird gefolgt</p>			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
4.2	private Sammel- eingabe	§24 GO NW	4.1, 5.8
Inhalt der Anregung:			
<p><u>Stadtbuslinie 7:</u> Forderung, die Stadtbuslinie 7 auch mit Umsetzung des 3. Nahverkehrsplanes über die Haltestelle Bült zu führen (Unterschriftenliste mit ca. 500 Unterzeichnern).</p>			
Status Quo:			
Die Stadtbuslinie 7 bedient heute die Haltestelle „Altstadt/Bült“ im 20'-Takt. aus und in Richtung Gelmer wird sie dazu über die Hörsterstraße bzw. die Neubrückenstraße geführt.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
Aus Gelmer kommend wird die Stadtbuslinie im 20'-Takt über Bohlweg – Fürstenbergstraße und Eisenbahnstraße direkt zum Hauptbahnhof geführt.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
Die Anbindung des Ortsteiles Gelmer/Sudmühle an die Altstadt wird mit einer Durchbindung auf den Südast der heutigen Stadtbuslinie 2 mit einer Führung über den Domplatz sichergestellt.			
<p><u>Ergänzende Erläuterung:</u> Die Umweltauflagen der Bezirksregierung Münster zum Luftreinhalteplan erzwingen eine Reduzierung der Busfrequentierung im Bereich der Haltestelle „Altstadt/Bült“. Bei der Stadtbuslinienauswahl wurden die Kriterien Fahrgastaufkommen und Fahrgastverflechtung an der Haltestelle „Altstadt/Bült“ sowie die Busfrequentierung am Bült/Hörsterstraße sowie eine gestreckte und plausible Stadtbuslinienführung zugrunde gelegt.</p> <p>Von den vier gleichzeitig über Hörster Straße und den Bült geführten Stadtbuslinien weisen die Stadtbuslinien 7 und 17 die niedrigste Fahrgastnachfrage bezogen auf die Haltestelle Bült (Stadtbuslinie 7: ca. 50 in der Relation Gelmer - Bült, Schwerbehindertenanteil < 1%, Anteil der über 65jährigen 6%) auf.</p> <p>Durch einen einfachen Umstieg an den Haltestellen Eisenbahnstraße bzw. Hauptbahnhof kann jedes Ziel im Altstadtbereich im min. 20'-Takt erreicht werden.</p>			
→ Der Anregung wird gefolgt			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.3	Baumbergeverein	§24 GO NW	-
Inhalt der Anregung:			
Fahrplangerechte Verknüpfung der Stadtbusse an den Schienenverkehr am Hauptbahnhof Münster und Umsetzung ab dem Busfahrplan 2014/2015.			
Status Quo:			
Im Frühverkehr am Sonntagmorgen wird das Nachtbusnetz im 60'-Takt gefahren. Mit Ankunft zur Minute 00 wird am Hauptbahnhof ein Rundumanschluss geboten. Der Anschluss auf die Baumbergebahn (8:08 ab Münster Hauptbahnhof) erfolgt nach Fahrplan, bei pünktlicher Ankunft der Nachtbusse am Hauptbahnhof zur Minute 8:00 Uhr, mit einer Umsteigezeit von 8 Minuten.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
Beibehaltung des Rundumanschlusses zur Minute 00.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
Grundsätzlich ist festzustellen, dass mit den heutigen Rundumanschlusszeiten mit Ankunft zu den Minuten 00 und 30 und Abfahrt um 05 und 35 die mit Abstand meisten Bahn-Busanschlüsse am Hauptbahnhof Münster sicherstellen. Ein Vorziehen des Rundumanschlusses um 5 Minuten bietet keine signifikanten Verbesserungen. Problematisch ist vielmehr die Pünktlichkeit der Nachtbuslinien im Hinblick auf die geplante Ankunft am Hauptbahnhof zur Minute 00. Insbesondere am Sonntagmorgen können bei Busverspätungen einige Anschlüsse auf Regionalzüge zeitkritisch werden. Mit Umsetzung der geplanten Maßnahmen des dritten Nahverkehrsplanes der Stadt Münster ist auch eine Modifikation der Nachtbuslinien vorgesehen. Diese Überplanung wird zum Anlass genommen, auch die Fahrzeitprofile der Nachtbuslinien anzupassen. Zielsetzung ist es, die Pünktlichkeit der Stadtbuslinien zu optimieren und insbesondere die pünktliche Ankunft am Hauptbahnhof zum Rundumanschluss sicherzustellen.			
→ Die Anregung wird in der fahrplantechnischen Umsetzung berücksichtigt			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.4	private Sammeleingabe	§24 GO NW	2.39, 3.3, 3.4, 3.13, 3.17, 4.17, 4.19, 4.21, 4.24, 5.10, 5.17, 5.19, 5.21, 5.22, 5.23
Inhalt der Anregung:			
Einwendung gegen die geänderte Stadtbuslinienführung der Stadtbuslinien 2 und 7 (südlicher Abschnitt).			
Status Quo:			
Der Kappenberger Damm wird durch die Stadtbuslinien 2 und 7 erschlossen. Die Stadt-buslinie 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.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
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.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
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.			
→ Der Anregung wird gefolgt			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.5	Jugendrat der Stadt Münster	§24 GO NW	-
Inhalt der Anregung:			
Es wird die Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt auf der Nachtbuslinie N5 Münster – Nienberge – Altenberge – Nordwalde – Burgsteinfurt in der Nacht von Freitag auf Samstag zwischen 0:05 und 3:05 Uhr			
Status Quo:			
In der Nacht von Freitag auf Samstag werden auf der Nachtbuslinie N5 der Westfalenbus GmbH zwei Fahrten um 0:05 und 3:05 von Münster in Richtung Burgsteinfurt angeboten.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
Keine Aussage im Entwurf 3. NVP, da es sich um Regionalverkehr handelt, der nicht in die Aufgabenträgerschaft Stadt Münster fällt. Zuständiger Aufgabenträger ist der Kreis Steinfurt.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
<p><u>Erläuterung:</u> Keine Aussage im 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster, da es sich um Regionalverkehr handelt, der nicht in die Aufgabenträgerschaft Stadt Münster fällt. Zuständiger Aufgabenträger ist der Kreis Steinfurt.</p> <p>Das Angebot im regionalen Nachtbusverkehr wird gegenwärtig durch die Kreise und die bedienten Gemeinden finanziert.</p>			
→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.6	privat	§24 GO NW	3.28
Inhalt der Anregung:			
<u>Finanzieller Aufwand für den ÖV</u>			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Das mögliche Defizit des ÖPNV in Münster soll mit den steigenden Fahrgastzahlen bzw. den steigenden Einwohnerzahlen sowie der Inflationsquote harmonisiert werden. 2. Im Sinne einer wachstumsorientierten ÖV-Politik darf das Defizit – orientiert am Niveau größtenglöcher Universitätsstädte (z.B. Bochum) – um 15 Euro/Einwohner p.a. steigen. 			
Status Quo:			
Siehe Entwurf 3. Nahverkehrsplan			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
Darstellung der aktuellen ÖPNV-Finanzierung in Kapitel 2.2.3 „Finanzierung des Nahverkehrs (Straßengebundener ÖPNV)“			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
<u>Erläuterung:</u> 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.			
→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.7	privat	§24 GO NW	3.8, 3.29, 3.30, 3.40
Inhalt der Anregung:			
<p><u>Nadelöhre/Neuralgische Punkte</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Für die stauanfälligen Bahnunterführungen in der Hafensstraße möge die Verwaltung ein Konzept vorlegen, um durch Signaltechnik, Aufweitung der Straßen/Abbiegespur zum Albersloher Weg Abhilfe zu schaffen. 2. Die störungsanfällige Busspur vor dem HBF (Foto Köster bis mobilé) sollte verbreitert werden. 3. Für den vom ÖPNV stark genutzten Ludgerikreisel möge die Verwaltung ein Konzept vorlegen, wie die Verspätungsanfälligkeit vermindert werden kann. 			
Status Quo:			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
<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>Fahr- und Verlustzeitmessung in Münster haben auf den bisher beschleunigten Achsen bewiesen, dass durchschnittliche Geschwindigkeiten von ca. 25 bis 30 km/h im Busverkehr möglich sind. Außerhalb dieser beschleunigten Bereiche liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit der Busse deutlich unter 20 km/h. Gemeinsames Ziel der Stadt Münster und der Verkehrsunternehmen ist es, eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 22 km/h und mehr auf den Hauptachsen bei besserer Fahrplanstabilität zu erreichen. Die dafür notwendigen Maßnahmen sind den zuständigen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.</p>			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
<p>Wie Entwurf.</p> <p><u>Ergänzende Erläuterung:</u> Bei Bedarf wird die Verwaltung verspätungsauffällige Bereiche analysieren und Vorschläge zur Optimierung erstellen.</p>			
→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.8	privat	§24 GO NW	-
Inhalt der Anregung:			
<p><u>Aufenthaltsqualität am HBF</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Im Zuge des Neubaus auf der Westseite sollte in dem Gebäude ein ausreichend bemessener, im Sommer möglichst klimatisierter, im Winter beheizter Wartesaal eingerichtet werden. Die Verwaltung möge darauf hinwirken, dass dieser Wartesaal im Prozess des Gebens und Nehmens mit der Deutschen Bahn realisiert wird. Ziel ist es, die Räumlichkeiten zu einem geringeren Mietpreis oder sogar mietfrei zu erhalten. 2. Eine qualitätsgleiche Aufenthaltsmöglichkeit soll auch auf der gegenüber liegenden Seite in südlicher Fahrtrichtung geschaffen werden. 3. Die vorhandenen, völlig unzureichenden Wartehallen sollen durch angemessen dimensionierte Wartehallen mit genügendem Witterungsschutz ersetzt werden. 			
Status Quo:			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
Keine Aussagen zur baulichen Gestaltung des Hauptbahnhofes.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
Keine Aussagen zur baulichen Gestaltung des Hauptbahnhofes.			
<p><u>Ergänzende Erläuterung:</u> Mit der Fertigstellung des neuen Empfangsgebäudes soll auch der Vorplatz neugestaltet werden. U.a. sind verbesserte Blindenleiteinrichtungen und eine verbesserte Vorwegweisung zu den einzelnen Haltespositionen der Bushaltestelle Hauptbahnhof vorgesehen. Inwieweit „Funktionsräume“ im Hauptbahnhof von der Stadt Münster angemietet werden können, ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes.</p>			
→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.9	privat	§24 GO NW	3.12, 3.32, 3.38, 4.9, 5.2
Inhalt der Anregung:			
<p><u>Ringlinie</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Stadtbuslinienführung im Südost-Quadranten (zwischen Wolbecker Straße und Ludgerikreisel) sollte, in fußläufigem Abstand zum HBF, über den Hansaring und die Hafenstraße verlaufen. 2. Die Stadtbuslinienführung im Südwest-Quadranten (zwischen Ludgerikreisel und Rishon-le-Zion-Ring) sollte, zwecks besserer Bedienung der Arbeitsstätten an der Weseler Straße/am Sentmaringer Weg, über die Weseler Straße und den Koldering verlaufen. 			
Status Quo:			
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 Stadtbuslinienweg der geplanten Ringlinie.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
Die heutigen Stadtbuslinien 3/4 werden zu einer innerstädtischen Ringlinie überplant. Erstmalig 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.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
Überplanung der Stadtbuslinien 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.			
→ Der Anregung wird gefolgt			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
4.10	privat	§24 GO NW	3.15, 334
Inhalt der Anregung:			
<u>SPNV-Strecke Münster – Bielefeld</u>			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Verwaltung möge darauf hinwirken, dass Haltepunkte an der Danziger Freiheit und am Ortsrand von Handorf geschaffen werden, die Umwege und Umstiege ersparen und die Reisezeiten deutlich verkürzen. 2. Die Verwaltung möge darauf hinwirken, dass zwischen Münster und Bielefeld ein halbstündiges Fahrtangebot zumindest in den Hauptverkehrszeiten eingerichtet wird. 			
Status Quo:			
Die Zuständigkeit für den SPNV liegt beim NWL Nahverkehr Westfalen-Lippe.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
Zu 1: keine Aussage			
Zu 2: Münster – Bielefeld (Kursbuchstrecke 406):			
<p style="margin-left: 40px;">Stundentakt Münster - Bielefeld am Wochenende 30´-Takt MS - Beelen in der Hauptverkehrszeit auf der RB 67 nach Ausbau der Infrastruktur</p>			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
Zu 1: keine Aussage			
Zu 2: Münster – Bielefeld (Kursbuchstrecke 406):			
<p style="margin-left: 40px;">Stundentakt Münster - Bielefeld am Wochenende 30´-Takt MS - Beelen in der Hauptverkehrszeit auf der RB 67 nach Ausbau der Infrastruktur</p>			
<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.			
→ Der Anregung wird zur Kenntnis genommen			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.11	privat	§24 GO NW	-
Inhalt der Anregung:			
<p><u>RRX</u> Zwecks Verbesserung des SPNV-Angebotes zwischen Osnabrück, Münster und dem Ruhrgebiet/Rheinland möge die Verwaltung darauf hinwirken, dass – analog zu den Endpunkten des RRX-Netzes in Rheinland-Pfalz (Koblenz) und Hessen (Kassel) – auch die Verlängerung bis Osnabrück in die Planung aufgenommen wird.</p>			
Status Quo:			
RRX noch in Planung. Zuständigkeit liegt bei NWL.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
RRX noch in Planung. Zuständigkeit liegt bei NWL.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
RRX noch in Planung. Zuständigkeit liegt bei NWL.			
→ Der Anregung wird zur Kenntnis genommen			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.12	privat	§24 GO NW	-
Inhalt der Anregung:			
<p><u>Enge Haltestellenabstände</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Verwaltung möge darauf hinwirken, dass das Stadtbusliniennetz insofern modernisiert wird, als das Haltestellen in zu dichtem Abstand (< 250 m) entfallen oder eine Folge von Haltestellen in zu engem Abstand neu strukturiert wird („aus vier mach drei“); zugunsten einer höheren Produktivität durch schnellere Umläufe sowie geringerer Lärm- und Abgas-Emissionen. 2. Zwecks optimierten Betriebsablaufs und geringerer Lärm- und Schadstoffbelastung in der Königsstraße, sollen die Haltestellen Picasso-Museum und Ludgeristraße zu einer Haltestelle in Höhe der Mariengasse zusammengelegt werden. 			
Status Quo:			
<p>Das Stadtbussystem erschließt im Tagesverkehr mit seiner Stadtbuslinienführung und Haltestellenfolge die Außenstadtteile und den Kernstadtbereich nahezu flächendeckend mit einem 300 m Einzugsradius zur nächstgelegenen Haltestelle. Aufgrund dieser dichten Haltestellenfolge wird den Kunden ein vergleichsweise kurzer Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle geboten. Ein Qualitätsmerkmal, das vor dem Hintergrund des demografischen Wandels zunehmend an Bedeutung gewinnt.</p>			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
<p><u>Erschließungsgrundsätze und Einzugsradien</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Neu entstehende Wohngebiete sollen möglichst frühzeitig durch das Stadtbussystem erschlossen werden oder sich bei der Planung an bestehenden ÖV-Achsen orientieren. • Zusammenhängende Siedlungsbereiche mit mehr als 300 Einwohnern sollen in einem 300 bis 500m Haltestelleneinzugsradius erschlossen werden. 			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
<p>Erschließungsgrundsätze und Einzugsradien</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neu entstehende Wohngebiete sollen möglichst frühzeitig durch das Stadtbussystem erschlossen werden oder sich bei der Planung an bestehenden ÖV-Achsen orientieren. • Zusammenhängende Siedlungsbereiche mit mehr als 300 Einwohnern sollen in einem 300 bis 500m Haltestelleneinzugsradius erschlossen werden. <p><u>Erläuterung:</u> Der Abstand einzelner Haltestellen untereinander ist zu dem abhängig von den baulichen Gegebenheiten, der Stadtbuslinienführung, möglichen Zuwegungen, Knotenpunktabständen, wichtigen Zielen etc.</p>			
→ Der Anregung wird nicht gefolgt			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
4.13	privat	§24 GO NW	2.4, 3.9
Inhalt der Anregung:			
<p><u>Umstiegsfrei in die Gewerbegebiete</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Um Berufspendlern umstiegsfreie Verbindungen zu den großen Gewerbegebieten zu bieten, sollten die SchnellBus-Stadtbuslinien aus Richtung Norden (S50, S70) nach Süden bis zum Gewerbegebiet Loddenheide durchgebunden werden; später bis zum neu bebauten York-Areal. 2. Die Stadtbuslinien S20 (Warendorf – Everswinkel – Münster HBF) und S30 (MS HBF – Sendenhorst – Beckum) sind betrieblich verbunden. Hier sollten im Gewerbegebiet Loddenheide Zustiegs-/Ausstiegsmöglichkeiten geschaffen werden. 3. Die Stadtbuslinien S60, S90 und S75 (Bocholt – Borken – Münster) sollten über den HBF hinaus bis zum Zentrum Nord verlängert werden. 			
Status Quo:			
Die Schnellbuslinien aus dem Münsterland enden derzeit entweder am Hauptbahnhof (S20, S30, S50, S70, S75 und S90) oder an der Haltestelle „Altstadt Bült“ (S60 und S90).			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
Darüber hinaus ist die Durchbindung einzelner Schnellbuslinien über den Hauptbahnhof hinaus z.B. in die Gewerbegebiete Zentrum Nord und Loddenheide zu prüfen.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
Darüber hinaus ist die Durchbindung einzelner Schnellbuslinien über den Hauptbahnhof hinaus z.B. in die Gewerbegebiete Zentrum Nord und Loddenheide zu prüfen.			
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>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.</p>			
→ Der Anregung wird gefolgt			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweis
4.14	privat	§24 GO NW	-
Inhalt der Anregung:			
<u>Direktverbindung Wolbeck – Hiltrup</u> Damit Berufspendler in Richtung Hamm/Ruhrgebiet passende Verbindungen zum SPNV vom Bahnhof Hiltrup (drei Züge stündlich) aus erhalten, sollte ein halbstündiges Fahrtangebot zumindest morgens und nachmittags eingerichtet werden.			
Status Quo:			
TaxiBus-Verbindung zwischen den Stadtteilen Wolbeck und Hiltrup im 60'-Takt.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
Zwischen Wolbeck und Hiltrup soll eine neue Stadtbuslinie im 60'-Takt eingerichtet werden, welche die Taxibuslinie 9 weitgehend ablöst. In Wolbeck wird diese Stadtbuslinie das neu entstandene Baugebiet Wolbeck Nord erschließen und mit der Führung über die Münsterstraße und die Hiltruper Straße erstmalig eine Stadtbusverbindung innerhalb Wolbecks anbieten. Über die Hiltruper Straße und die Straße Osttor wird die Stadtbuslinie weiter nach Hiltrup geführt. In Hiltrup befährt die Stadtbuslinie die Hülsebrockstraße, Westfalenstraße und Hansestraße.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
Wie Entwurf 3. Nahverkehrsplan			
<u>Erläuterung:</u> Eine Verdichtung des 60'-Taktes auf der neuen Tangentialverbindung Wolbeck – Hiltrup ist in Abhängigkeit von der Fahrgastnachfrage zu prüfen.			
→ Der Anregung wird nicht gefolgt			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
4.15	privat	§24 GO NW	3.10, 3.31, 3.39
Inhalt der Anregung:			
<p><u>15-Minuten-Grundtakt</u> Die Verwaltung wird beauftragt zu ermitteln, welche Kosten für einen 15-Minuten-Takt je Stadtlinie Montag bis Samstag entstehen und wie dieser Takt fahrplantechnisch mit dem 30-Minuten-Takt des SPNV und der regionalen Buslinien im Münsterland verbunden werden kann.</p>			
Status Quo:			
20'-Takt auf allen Stadtbuslinien im Tagesnetz.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
<p>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.</p>			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
<p>Durch die fahrplantechnische Überlagerung von zwei Stadtbuslinien 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 Stadtbusliniennetzes im 3. Nahverkehrsplan wird der Anteil der im mindestens 10'-Takt bedienten Haltestellen weiter erhöht.</p> <p><u>Erläuterung:</u> Ein 15minütiger Grundtakt (7,5 Minuten auf den Hauptachsen) ist aktuell 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>			
→ Der Anregung wird nicht gefolgt			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.16	privat	§24 GO NW	-
Inhalt der Anregung:			
<p><u>ÖPNV Pendler-Abo Münster & Co</u> Gemäß dem Ziel des Kommunen übergreifenden Klimaschutzes und zur Entlastung der Münsteraner Bürger von den Auswirkungen des Pendler-MIV möge geprüft werden, wie ein attraktives Tarifangebot für Bus & Bahn zwischen Münster und den umgebenden Kommunen (Preisstufe 4) geschaffen werden kann. Dafür bietet sich eine Ko-Finanzierung an. Zielpreis für ein Pendler-Abo Münster & Co“ (Stadtgebiet und Preisstufe 4) ist 30 Euro monatlich.</p>			
Status Quo:			
Attraktives JobTicket mit deutlicher Rabattierung gegenüber dem Regelabo.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
Weiterentwicklung des JobTicket mit Einführung des Westfalen-Tarifes bzw. NRW-Tarifes.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
Weiterentwicklung des JobTicket mit Einführung des Westfalen-Tarifes bzw. NRW-Tarifes. <u>Erläuterung:</u> Zuständigkeit liegt bei der Tarifgemeinschaft Münsterland (VGM) Ruhr-Lippe (VRL) bzw. den Tarifausschüssen.			
→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen			

Anlage Nr.	Eingebener	Eingabe über	Verweise
4.17	privat	§24 GO NW	2.39, 3.3, 3.4, 3.13, 3.17, 4.4, 4.19, 4.21, 4.24, 5.10, 5.17, 5.19, 5.21, 5.22, 5.23
Inhalt der Anregung:			
Kritik an der geplanten Linienwegänderung der Stadtbuslinien 2 und 7 im Südviertel.			
Status Quo:			
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“ (Stadtbuslinie 7) an den Kappenberger Damm sowie das übrige Stadtbussystem angeschlossen.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
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.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
<u>Erläuterung:</u> In Anbetracht des bestehenden Fahrgastaufkommens und der Verkehrsverflechtungen wird die Stadtbuslinienführung 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.			
→ Der Anregung wird gefolgt			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.18	privat	§24 GO NW	2.40, 4.22, 5.11, 5.14, 5.16, 5.18, 5.24, 5.26, 5.30
Inhalt der Anregung:			
Erhalt der bestehenden Stadtbuslinienführung der Stadtbuslinie 14. Es wird bemängelt, dass keine unmittelbare Bedienung der Altstadt durch Stadtbuslinie 14 erfolgen soll.			
Status Quo:			
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.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
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.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
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.			
Somit wird die Stadtbuslinie 14 auch zukünftig den Bereich Sentruper Höhe in Direktfahrt an den zentralen Altstadtbereich anbinden.			
→ Der Anregung wird gefolgt			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.19	Schulpflegschaft Hittorf-Gymnasium	§24 GO NW	2.39, 3.3, 3.4, 3.13, 3.17, 4.4, 4.17, 4.21, 4.24, 5.10, 5.17, 5.19, 5.21, 5.22, 5.23
Inhalt der Anregung:			
Es wird gebeten, die Buslinien 2 und 7 in ihrem aktuellen Verlauf zu belassen und keine Änderungen vorzunehmen.			
Status Quo:			
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“ (Stadtbuslinie 7) bzw. „Alter Schützenhof“ und „Hochstraße“ (Stadtbuslinie 2) an das Stadtbussystem angeschlossen.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
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.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
In Anbetracht des bestehenden Fahrgastaufkommens und 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.			
→ Der Anregung wird gefolgt			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.20	Handorfer Kaufmannsgilde e.V.	§24 GO NW	-
Inhalt der Anregung:			
Angeregt wird eine Stadtbusverbindung zwischen den Ortsteilen Handorf, Mariendorf und Sudmühle.			
Status Quo:			
Heute besteht zwischen den angesprochenen Ortsteilen eine TaxiBus-Verbindung im 60'-Takt.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
Die stündlichen Fahrten, die außerhalb des Schülerverkehrs in Sudmühle enden, werden über Handorf bis zum Waldfriedhof Lauheide verlängert. Erstmals wird damit eine Verbindung Handorf - Sudmühle im Stadtbusverkehr geboten. Die in Sudmühle aufgelassenen Haltestellen werden mit einem TaxiBus bedient.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
Wie Entwurf 3. Nahverkehrsplan			
→ Der Anregung wird gefolgt			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.21	private Sammeleingabe	§24 GO NW	2.39, 3.3, 3.4, 3.13, 3.17, 4.4, 4.17, 4.19, 4.24, 5.10, 5.17, 5.19, 5.21, 5.22, 5.23
Inhalt der Anregung:			
Erhalt der bestehenden Stadtbuslinienführung der Stadtbuslinie 2 mit Bedienung der Haltestelle Hochstraße.			
Status Quo:			
Die Geiststraße wird durch die Stadtbuslinie 2 erschlossen und verbindet das Geistviertel über die Geiststraße mit der Haltestelle Hochstraße in Direktfahrt mit der Altstadt.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
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.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
In Anbetracht des bestehenden Fahrgastaufkommens und 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. Damit bleibt die direkte Anbindung des Geistviertels an die Geiststraße mit der Haltestelle Hochstraße und darüber hinaus an die Altstadt erhalten.			
→ Der Anregung wird gefolgt			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.22	privat	§24 GO NW	2.40, 4.18, 5.11, 5.14, 5.16, 5.18, 5.24, 5.26, 5.30
Inhalt der Anregung:			
Beibehaltung der Stadtbuslinienführung der Stadtbuslinie 14. Es wird bemängelt, dass keine Direktverbindung zwischen der Sentruper Höhe und der Altstadt durch Stadtbuslinie 14 mehr bestehen würde.			
Status Quo:			
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.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
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.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
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.			
→ Der Anregung wird gefolgt			

Anlage Nr.	Eingeber	Eingabe über	Verweise
4.23	privat	§24 GO NW	-
Inhalt der Anregung:			
Anbindung des Sportzentrums Wolbeck/Angelmodde an das öffentliche Nahverkehrsnetz.			
Status Quo:			
Gegenwärtig wird das Sportzentrum Wolbeck/Angelmodde annähernd in einem 300/400m Radius durch die Haltestelle Wolbeck Schulzentrum (bedient durch die Stadtbuslinie 8 im 20'-Takt) an das Stadtbusnetz angeschlossen.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
Wie Status Quo			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
Wie Status Quo.			
<u>Erläuterung:</u> Die gegenwärtige Erschließungssituation wird als ausreichend eingestuft. Für eine ortsnähere Erschließung über den Brandhoveweg ist, bei zu erwartenden betriebliche Mehraufwendungen (ein zusätzliches Fahrzeug ca. 150.000 €/Jahr), kein ausreichendes Fahrgastpotenzial zu erwarten.			
→ Der Anregung wird nicht gefolgt			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
4.24	privat	§24 GO NW	2.39, 3.3, 3.4, 3.13, 3.17, 4.4, 4.17, 4.19, 4.21, 5.10, 5.17, 5.19, 5.21, 5.22, 5.23
Inhalt der Anregung:			
Beibehaltung der Stadtbuslinienführung der Stadtbuslinie 7 über die Weseler Straße – Moltkestraße – Ludgeriplatz.			
Status Quo:			
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.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
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.			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
<p><u>Erläuterung:</u> In Anbetracht des bestehenden Fahrgastaufkommens und der Verkehrsverflechtungen wird die Stadtbuslinienführung 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.</p>			
→ Der Anregung wird gefolgt			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
4.25	privat	§24 GO NW	-
Inhalt der Anregung:			
Verlegung der Endhaltestelle Nogatstraße/Buxtrup.			
Status Quo:			
An der Haltestelle Nogatstraße/Buxtrup enden aktuell die Fahrten der Stadtbuslinie 8. Zusätzlich wird diese Haltestelle durch die Nachtbuslinie N82 (Zwischenhalt) bedient.			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
Wie Status Quo			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
Wie Status Quo.			
<p><u>Erläuterung:</u> Die Endhaltestelle Nogatstraße/Buxtrup ist nach intensiver Diskussion und Abstimmung mit Politik und Bürgern in 2012/13 mit Fördermittel ausgebaut worden. Eine Verlegung der Endhaltestelle zum Hallenbad mit Anfahrt über den Brandhoveweg ist, unter Berücksichtigung eines Fahrzeitmehrbedarfs und den damit verbundenen betrieblichen Mehraufwendungen (ein zusätzliches Fahrzeug ca. 150.000 €/Jahr), in Anbetracht der zu erwartenden Fahrgastnachfrage, wirtschaftlich nicht zu vertreten.</p>			
→ Der Anregung wird nicht gefolgt			

Anlage Nr.	Eingaber	Eingabe über	Verweise
4.26	Sammeleingabe	§24 GO NW	2.30, 2.37
Inhalt der Anregung:			
Beibehaltung des Bedienungsangebotes der Stadtbuslinie 16 zwischen Sprakel und Kinderhaus.			
Status Quo:			
<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>			
Entwurf 3. Nahverkehrsplan:			
<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>			
3. Nahverkehrsplan/Stellungnahme der Verwaltung:			
<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>			
→ Der Anregung wird gefolgt			