

3. Nahverkehrsplan Stadt Münster



Februar 2016

Impressum

Herausgeber: Stadt Münster

Redaktion/Text: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung

Abteilung Verkehrsplanung

Stadtwerke Münster GmbH, Nahverkehrsmanagement

Datenaufbereitung/Grafiken: Stadtwerke Münster/Stadt Münster

Layout: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung

Abteilung Verkehrsplanung

Stadtwerke Münster GmbH

Auflage: 500, März 2016

Vorwort

- wird noch ergänzt -

Vorwort

- wird noch ergänzt -



Inhalt

1	Anlass, Einordnung und Zielsetzung.....	15
2	Rahmenvorgaben	18
2.1	Rechtliche Grundlagen für die Durchführung des Stadtbusverkehrs.....	18
2.1.1	Vorbemerkungen.....	18
2.1.2	Neuer Rechtsrahmen der Europäischen Union.....	18
2.1.3	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDLA)	19
2.2	Organisation des ÖPNV in Münster.....	22
2.2.1	3-Ebenen-Modell	22
2.2.2	Betrauung und geplante Direktvergabe	24
2.2.3	Finanzierung des Nahverkehrs (Straßengebundener ÖPNV)	24
2.3	Übergeordnete Pläne und Konzepte.....	26
2.4	Aufstellungsbeschluss und Beteiligungsverfahren	28
3	Linienbündelung	29
3.1	Umfang und Inhalt des Linienbündels Stadtbusverkehr	29
3.2	Begründung für die Linienbündelung	31
4	Grundlagen der Nahverkehrsplanung	36
4.1	Vorbemerkungen.....	36
4.2	Strukturelle Rahmenbedingungen	36
4.2.1	Siedlungsstruktur.....	36
4.2.2	Bevölkerungsstruktur	37
4.2.3	Demografischer Wandel	39
4.3	Multimodale Mobilität.....	40
4.4	Verkehrsbild Münster 2013.....	43
5	ÖPNV in Münster.....	46
5.1	Entwicklung von 2005 bis 2015	46

5.2	Kundenzufriedenheit und Qualitätserwartung	51
6	Analyse Stadtbusverkehr	57
6.1	Angebot.....	57
6.2	Nachfrage.....	62
6.3	Auslastung und Potenziale	65
7	Analyse des regionalen ÖPNV.....	68
7.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	68
7.2	Regionalbusverkehr.....	71
8	Tarif- und Vertriebssystem.....	75
8.1	Der Münsterlandtarif	75
8.2	NRW-Tarif und Westfalentarif	79
8.3	Einführung des elektronischen Tickets	81
8.4	Vertrieb.....	82
9	Qualitätsstandards.....	85
9.1	Gesetzlicher Hintergrund, Funktion	85
9.2	Differenzierung nach Produkten	86
9.3	Bedienungsstandards im Stadtbusverkehr	88
9.3.1	Erschließungsgrundsätze und Einzugsradien	88
9.3.2	Netzgestaltung und Linienführung	88
9.3.3	Takte und Betriebszeiten	89
9.3.4	Verknüpfungen und Anschlüsse	90
9.4	Bedienungsstandards im Stadt-Umlandverkehr (Regionalbusverkehr) ...	91
9.5	Beförderungsstandards im Stadtbus- und Stadt-Umlandverkehr	91
9.5.1	Definition	91
9.5.2	Personal	92
9.5.3	Fahrzeuge	92
9.5.4	Infrastruktur	94
9.5.5	Information und Kommunikation	95
9.6	Inklusion von Menschen mit Behinderungen	96

9.7	Gender Aspekte	100
9.8	Planungsmethodik	102
10	Handlungskonzepte	105
10.1	Linienwegmaßnahmen im Tagesnetz	105
10.1.1	Grundlagen und Zielvorgaben	105
10.1.2	Kernstadtbereich	108
10.1.3	Handorf / Sudmühle / Gelmer	111
10.1.4	Coerde / Kinderhaus / Sprakel	113
10.1.5	Gievenbeck / Nienberge / Roxel	115
10.1.6	Hiltrup / Wolbeck	117
10.1.7	Loddenheide / ehemalige York-Kaserne	118
10.1.8	Hansa-BusinessPark	120
10.1.9	Finanzielle Auswirkungen	121
10.2	Linienführung im Altstadtbereich	121
10.3	Abend- und Nachtnetz	124
10.3.1	Vorbemerkungen	124
10.3.2	Handlungs- und Maßnahmenschwerpunkte	125
10.3.3	Linienwegmaßnahmen	126
10.3.4	Betriebszeiten der Nachtbusse	128
10.4	Stadt-Umland-Verkehr	129
10.4.1	Bestehende Stadt-Umland-Kooperationen	129
10.4.2	Weiterentwicklung der Kooperation nach Korridoren	130
10.5	Infrastruktur des Stadtbussystems	135
10.5.1	Haltestellen	135
10.5.2	Dynamische Fahrgastinformation	137
10.5.3	Neue Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Zuge der Linienwegmaßnahmen	139
10.5.4	Umweltspuren und Busspuren/-schleusen	145
10.5.5	Lichtsignalanlagen	148
10.6	Schienenpersonennahverkehr	151
10.6.1	Vorbemerkungen	151

3. NVP Stadt Münster

10.6.2 Angebotsmaßnahmen	152
10.6.3 Hauptbahnhof und Haltepunkte	153
10.6.4 Reaktivierung der WLE	157
11 Umsetzung und Finanzierung	160

Abbildungsverzeichnis

Tabellenverzeichnis

Verzeichnis der Abkürzungen



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	3-Ebenen-Modell Stadt Münster.....	23
Abbildung 2	Prognostizierte Einwohnerentwicklung 2013 – 2020 in %	38
Abbildung 3	Bausteine Multimodale Mobilität.....	42
Abbildung 4	Modal-Split der Münsteraner (2013).....	43
Abbildung 5	Verkehrsmittelwahl der Münsteraner differenziert nach ausgewählten Reisezwecken (2013).....	44
Abbildung 6	Entfernungshäufigkeiten nach Verkehrsmittel	45
Abbildung 7	Entwicklung des Fahrgastaufkommens 2005 bis 2014 [Mio./Jahr].....	49
Abbildung 8	ÖPNV Kundenbarometer - Globalzufriedenheit Stadtwerke / Branchendurchschnitt	52
Abbildung 9	Kundenzufriedenheit und Bedeutung 2015	53
Abbildung 10	Ergebnisse des Qualitäts-Checks 2011	55
Abbildung 11	Linienetz und Taktfolgen 2014	59
Abbildung 12	Tagesganglinien der Fahrgastnachfrage 2007 und 2011	62
Abbildung 13	Fahrgäste/Stadtbushlinien 2011.....	63
Abbildung 14	Fahrzwecke (2011) und Tickets (2014).....	64
Abbildung 15	Vergleichende Bewertung der Korridore und Linienabschnitte (2011).....	66
Abbildung 16	Regionale Mitgliedsverbände im NWL	68
Abbildung 17	Werktägliches SPNV-Angebot (2012) und Nachfrage auf den Kursbuchstrecken	70
Abbildung 18	Schnellbuslinien von/nach Münster (2014).....	73
Abbildung 19	Regionalbuslinien mit und ohne Einbindung in das Stadtbussystem (2014).....	74
Abbildung 20	Verkehrsräume des Münsterland-Tarifes und des Ruhr-Lippe-Tarifes	76
Abbildung 21	Beispiele für innovative zielgruppenorientierte Tarifprodukte der Stadtwerke Münster	78

Abbildung 22	Gemeinschaftstarife in Westfalen-Lippe	80
Abbildung 23	eTicket Münster auf der Stadtwerke PlusCard mit elektronischem Lesegerät	81
Abbildung 24	Tariftableau für das Stadtgebiet Münster (08/2015).....	83
Abbildung 25	Standorte Ticket-Automaten (2015)	84
Abbildung 26	Qualitätsstandards im Stadtbusverkehr.....	87
Abbildung 27	Netze, Takte, Zeiträume.....	90
Abbildung 28	Qualitätsanforderungen Personal.....	92
Abbildung 29	Qualitätsanforderungen Fahrzeuge.....	93
Abbildung 30	Qualitätszirkel	102
Abbildung 31	Bestandsnetz 2014 – Handlungsschwerpunkte.....	106
Abbildung 32	Zielnetz – Maßnahmenschwerpunkte.....	107
Abbildung 33	Linienwegmaßnahmen Kernstadt.....	109
Abbildung 34	Jahresganglinie des Fahrgastaufkommens 2012 in Mio.	110
Abbildung 35	Linienwegmaßnahmen Handorf / Sudmühle / Gelmer	112
Abbildung 36	Linienwegmaßnahmen Coerde / Kinderhaus / Sprakel.....	114
Abbildung 37	Linienwegmaßnahmen Gievenbeck / Nienberge / Roxel	116
Abbildung 38	Linienwegmaßnahmen Hilstrup / Wolbeck	117
Abbildung 39	Linienwegmaßnahmen Loddenheide / ehemalige York-Kaserne Gremmendorf	119
Abbildung 40	Linienwegmaßnahmen Hansa-BusinessPark.....	120
Abbildung 41	ÖPNV-Angebot (2015) und -Nachfrage (2011) in der Innenstadt	122
Abbildung 42	Handlungs- und Maßnahmenschwerpunkte	125
Abbildung 43	Linienwegmaßnahme im Nachtbusnetz, Stadtteil Hilstrup.....	126
Abbildung 44	Studentenwohnheime (grün), Freizeit- und Gastronomieeinrichtungen (gelb)	127
Abbildung 45	Optimierte Linienführung N85 (neu)	128
Abbildung 46	Korridor Warendorfer Straße - Telgte - Warendorf	131

Abbildung 47	Linienangebot im Korridor Gievenbeck/Roxel - Havixbeck/Nottuln	132
Abbildung 48	Konzept Korridor Gievenbeck / Roxel – Havixbeck / Nottuln	132
Abbildung 49	Haltestellen (Stand September 2014)	135
Abbildung 50	Beispiel Haltestelle „Ermlandweg“, Grevener Straße.....	136
Abbildung 51	Verkehrstechnischer Entwurf Haltestelle Erphostraße.....	139
Abbildung 52	Verkehrstechnischer Entwurf Haltestelle Ostmarkstraße.....	140
Abbildung 53	Verkehrstechnischer Entwurf Haltestelle Schleswiger Straße ...	141
Abbildung 54	Haltestelle Martin-Luther-King-Weg, Albersloher Weg	142
Abbildung 55	Verkehrstechnischer Entwurf Haltestellen Waldeyerstraße	144
Abbildung 56	Lichtsignalanlagen und Busspuren.....	146
Abbildung 57	ÖV-Konzept Korridor Coerde/Kinderhaus/Sprakel	147
Abbildung 58	Achsen des Verkehrssteuerungssystems.....	150
Abbildung 59	Vorentwurf Buswende Bahnhof Hilstrup.....	156
Abbildung 60	Zielkonzept WLE	158

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Linienübersicht Stadtbusverkehr Stadt Münster	31
Tabelle 2	Kennwerte des ÖPNV (Stadtwerke einschl. Auftragsunternehmen)	51
Tabelle 3	Stadtbuslinien im Tagesverkehr (Fahrplan 2014)	58
Tabelle 4	Taxibuslinien im Tagesverkehr (Fahrplan 2014).....	60
Tabelle 5	Nachtbuslinien im Abend- und Nachtverkehr (Fahrplan 2014)	61
Tabelle 6	Übersicht der Schnell-, Sprinter- und Regionalbuslinien (2014) ..	71
Tabelle 7	Kategorisierung der Haltestellen zur Priorisierung der Barrierefreiheit	98
Tabelle 8	Bewertung und Prioritäten der Stadt-Umland-Kooperationen....	133

Verzeichnis der Abkürzungen

A

Abo Abonnement

B

B+R Bike and Ride

BGG Behindertengleichstellungsgesetz

BOKraft Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

BRK Behindertenrechtskonventionen

bspw. beispielsweise

bzw. beziehungsweise

D

DB AG Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

E

EAE Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen

EAHV Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen

EC EuroCity

EEV Enhanced environmentally friendly vehicle

einschl. einschließlich

EU Europäische Union

F

Fa. Firma

FIS Fahrgastinformationssystem

FR Fahrtrichtung

G

gem. gemäß

ggf. gegebenenfalls

GmbH Gesellschaft mit beschränkter Haftung

H

HBS Handbuch für die Bemessung von Straßen

I	
IC	InterCity
i.d.R.	in der Regel
inkl.	inklusive
ITF	Integraler Taktfahrplan
K	
KIB	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen
KVM	Kraftverkehr Münsterland GmbH
L	
LSA	Lichtsignalanlage
M	
Mio.	Million
MIV	motorisierter Individualverkehr
MOF2	Modernisierungsoffensive 2
N	
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
O	
ÖDLA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P	
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
R	
RB	Regionalbahn
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RVM	Regionalverkehr Münsterland GmbH
RRX	Rhein-Ruhr-Express

1 Anlass, Einordnung und Zielsetzung

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

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

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

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

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

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

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

Die Aussagen des Nahverkehrsplanes stützen sich auf eine umfassende Analyse des Verkehrsverhaltens der Münsteraner Bevölkerung, basierend auf einer Haushaltsbefragung der Münsteranerinnen und Münsteraner im Herbst 2013. Ergänzend sind ferner die regelmäßigen jährlichen Untersuchungen zur Kundenzufriedenheit im ÖPNV der Stadt Münster eingeflossen. Vorbereitend für weitere zukunftsorientierte Überlegungen zur Verkehrsplanung in Münster wurde zusätzlich eine Expertise in Auftrag gegeben, die zum Ziel hatte, langfristige strukturelle und verkehrliche Entwicklungen in Deutschland und darauf aufbauend die Entwicklung eines geeigneten Ansatzes zur Ableitung der Mobilitätsentwicklung in Münster/im Münsterland für das Jahr 2050 darzustellen. Weiterhin sind die Aussagen des im Jahr 2012 beschlossenen 1. Nahverkehrsplanes für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) berücksichtigt, der u.a. den Bau neuer Haltepunkte und die Reaktivierung von Schienenstrecken vorsieht.

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

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

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

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

2 Rahmenvorgaben

2.1 Rechtliche Grundlagen für die Durchführung des Stadtbusverkehrs

2.1.1 Vorbemerkungen

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

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

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

2.1.2 Neuer Rechtsrahmen der Europäischen Union

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

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

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

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

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

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

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

2.1.3 Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDLA)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Genehmigungserteilung während der Restlaufzeit der Betrauung

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

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

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

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

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

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

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

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

Schutz betrauter Verkehre durch die Gewährung eines ausschließlichen Rechts

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

2.2 Organisation des ÖPNV in Münster

2.2.1 3-Ebenen-Modell

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

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

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

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



Abbildung 1 3-Ebenen-Modell Stadt Münster

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

2.2.2 Betrauung und geplante Direktvergabe

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

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

2.2.3 Finanzierung des Nahverkehrs (Straßengebundener ÖPNV)

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

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

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

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

Kosten und Finanzierung des Stadtbusverkehrs

In Großstädten erfolgt die Finanzierung des ÖPNV zumeist über den sogenannten steuerlichen Querverbund. Hierbei werden die betriebswirtschaftlichen Gewinne der Energiesparte mit den Verlusten der Verkehrssparte verrechnet. Dabei sind die EU-rechtlichen Vorgaben (EU VO 1370) und die Vorgaben des Betrauungsaktes der Stadt Münster gegenüber den Stadtwerken Münster zu beachten. Die Stadt Münster zahlt somit nicht direkt über ein Bestellerentgelt für ihr Nahverkehrssystem, sondern indirekt: Sie erhält eine geringere Gewinnausschüttung der Stadtwerke.

Die Kostendeckung des Stadtbussystems in Münster konnte in den letzten Jahren durch Rationalisierungs- und Optimierungsmaßnahmen sowie durch eine steigende Fahrgastnachfrage und damit verbundenen Einnahmeerhöhungen auf 75 % gesteigert werden. Trotz massiv gekürzter staatlicher Ausgleichsleistungen und Ausweitung des Bedienungsangebotes z.B. an Samstagen sowie durch neue Linienverbindungen, ist das Defizit des Verkehrsbetriebes in den vergangenen Jahren weitgehend stabil geblieben.

Die ungedeckten Kosten des regionalen Busverkehrs der Regionalverkehr Münsterland GmbH auf ihren Schnell- und RegioBus-Linien werden vorrangig von den Münsterlandkreisen im Rahmen einer Direktvergabe gemäß EU-VO 1370 getragen. Seit dem 1. November 2004 haben die RVM und die Stadtwerke Münster in Abstimmung mit ihren kommunalen Eigentümern einen Kooperationsvertrag ge-

schlossen, der beide Unternehmen zu gleichberechtigten Konzessionsinhabern und Betriebsführern auf allen Schnell- und RegioBus-Linien nach Münster macht. Im Rahmen dieses Vertrages, der u.a. die Stabilisierung und Weiterentwicklung der Stadt-Umland-Verkehre zum Ziel hat, übernehmen die Stadtwerke Münster eine anteilige Finanzierung mit einer Obergrenze von 800.000 Euro pro Jahr. Dieser Wert entsprach der Hälfte der im Stadtgebiet Münster anfallenden Betriebsverluste der RVM. Nach Abgabe von mehreren Linien der RVM an andere Betreiber haben die Stadtwerke und die RVM im Jahre 2013 die Obergrenze einvernehmlich auf 700.000 Euro pro Jahr angepasst.

2.3 Übergeordnete Pläne und Konzepte

Klimaschutzkonzept Münster 2020

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

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

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

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

Luftqualitätsplan

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

Für die Stadt Münster wurde im August 2009 von der Bezirksregierung Münster, unter Beteiligung des Landesamtes für Natur, Umwelt- und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen, der Stadtverwaltung Münster sowie Interessenverbänden, der "Luftqualitätsplan Münster 2009" erstellt. Hauptziel des Plans war die schnelle Minderung von Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub. Alle Verursacherguppen, die zu den zu hohen Emissionen beitragen, sind durch geplante Gegenmaßnahmen betroffen: die Industrie ebenso wie Hausbrand und Verkehr. Jede Maßnahme wurde vor Inkrafttreten des Luftreinhalteplanes auf ihre Verhältnismäßigkeit und Wirksamkeit überprüft.

Die zuständige Bezirksregierung Münster hat für das Stadtgebiet Münster einen „Luftqualitätsplan für das Stadtgebiet Münster“ erarbeitet und am 01.04.2009 in Kraft gesetzt. In diesem werden Maßnahmen beschrieben, die geeignet sind, die Schadstoffbelastung an den hoch belasteten Messstellen deutlich und nachhaltig zu minimieren. Im Jahr 2014 wurde der Luftreinhalteplan überarbeitet und weiter fortgeschrieben. Der aktualisierte Plan ist als "Luftreinhalteplan Münster 2014" am 01.07.2014 in Kraft getreten.

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

Lärmaktionsplan

Das Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Richtlinie 2002/49/EG) ist am 30.06.2005 in Kraft getreten. Die sogenannte Umgebungslärmrichtlinie hat das verpflichtende Ziel, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Gegenwärtig stellt die Stadt Münster einen Lärmaktionsplan auf. Im Rahmen dessen wurden Lärminderungsmaßnahmen für Bereiche entwickelt, in denen

eine hohe Lärmbetroffenheit durch Straßenlärm vorhanden ist. Diese sollen zeitnah in ein zu erarbeitendes ganzheitliches Mobilitätskonzept auf Umsetzbarkeit geprüft und anschließend integriert werden.

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

UN Behindertenrechtskonvention

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

2.4 Aufstellungsbeschluss und Beteiligungsverfahren

Der Rat der Stadt Münster hat in seiner Sitzung am 12.12.2012 mit der Vorlage V/0791/2012/1 die Verwaltung beauftragt, in Abstimmung mit der Stadtwerke Münster GmbH - Nahverkehrsmanagement, das bestehende ÖPNV-Angebot in Münster weiterzuentwickeln und zu optimieren. Der Entwurf des 3. Nahverkehrsplans Stadt Münster wurde mit den Nachbараufgabenträgern (den Münsterlandkreisen für den Regionalbusverkehr von/nach Münster und mit dem Zweckverband SPNV Münsterland zum Schienenpersonennahverkehr) und den weiteren Trägern öffentlicher Belange (Bezirksregierung, Straßen NRW, IHL, Polizei etc.) abgestimmt. Die konzessionierten Verkehrsunternehmen, die in Münster Verkehrsleistungen erbringen, hatten ein Mitwirkungsrecht.

Die parlamentarische Beratung des Entwurfes erfolgte in der Zeit vom 24.02.2014 bis zum 23.06.2014. Währenddessen fand eine öffentliche Bürgerbeteiligung in fünf der sechs Stadtbezirke der Stadt Münster statt. Der Nahverkehrsplan wurde vom Rat der Stadt Münster am 11.11.2015 beschlossen.

3 Linienbündelung

3.1 Umfang und Inhalt des Linienbündels Stadtbusverkehr

Die Stadt Münster strebt die Zusammenfassung der in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Stadtbuslinien zu einem Linienbündel „Stadtbusverkehr“ an. Damit soll gewährleistet werden, dass auch zukünftig der Stadtbusverkehr in der durch den Nahverkehrsplan Stadt Münster vorgegebenen Quantität und Qualität zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten aus einer Hand erbracht und damit im Sinne von § 8 Abs. 3 S. 1 PBefG die vom Aufgabenträger Stadt Münster definierte ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sichergestellt wird. In der Summe besteht das Linienbündel „Stadtbusverkehr“ aus ertragreichen Linien und ertragsschwächeren Linien. Damit soll auch erreicht werden, dass Linien mit positivem und negativem Ergebnis nur gemeinsam vergeben werden können.

Das Linienbündel „Stadtbusverkehr“ umfasst folgende nach § 42 PBefG konzessionierte Linien:

Linie	von - nach	erteilt bis	Betriebsführer	Konzessionsinhaber
1 B	Hauptbahnhof - Roxel Hallenbad	31.12.2017	SWMS	SWMS
1 Süd	Hauptbahnhof - Amelsbüren Süd	31.12.2017	SWMS	WB, KVM
2	Clemenshospital - Waldfriedhof Lauheide	31.12.2017	SWMS	SWMS
3	Alte Sternwarte - Schmeddingstraße	31.12.2017	SWMS	SWMS
4	Schmeddingstraße - Alte Sternwarte	31.12.2017	SWMS	SWMS
5	Hiltrup Bahnhof - Nienberge Hannaschweg	31.12.2017	SWMS	SWMS
6	Hiltrup Bahnhof - Kinderhaus Brüningheide	31.12.2017	SWMS	SWMS
7	Kriegerweg - Sudmühle/Gelmer	31.12.2017	SWMS	SWMS
8/31	Hauptbahnhof - Wolbeck Nogatstraße	30.06.2018	RVM	RVM, SWMS
8/T8	Altehof - Kinderhaus Schulzentrum	31.12.2017	SWMS	SWMS
9	Hauptbahnhof - Coerde Speicherstadt	22.05.2017	SWMS	SWMS
9 Süd	Hauptbahnhof - Hiltrup Franz-Marc-Weg	31.12.2017	SWMS	WB, KVM
10	Roxel Hallenbad - Handorf Fachklinik Hornheide	31.12.2017	SWMS	SWMS
11	Tannenhof - Dieckmannstraße	31.12.2017	SWMS	SWMS
12	Hauptbahnhof - Heekweg	31.12.2017	SWMS	SWMS

3. NVP Stadt Münster

Linie	von - nach	erteilt bis	Betriebsführer	Konzessionsinhaber
13	Hauptbahnhof - Technologiezentrum/Eissporthalle	31.12.2017	SWMS	SWMS
14	Maikottenweg - Zoo	31.12.2017	SWMS	SWMS
15	Albachten Bahnhof - Kinderhaus Brüningheide	31.12.2017	SWMS	SWMS
16	Mecklenbeck Meckmannweg - Sprakel Bahnhof	07.10.2019	SWMS	SWMS
17	Krögerweg - Kinderhaus Schulzentrum	24.04.2017	SWMS	SWMS
22	Hauptbahnhof - Gievenbeck Rüschenweg	31.12.2017	SWMS	SWMS
T1	Amelsbüren Bahnhof - Gropiusstraße - Hansa-Business-Park - Alexianer Krankenhaus	30.01.2020	SWMS	SWMS
T5	Glasuritstraße - Hohe Ward	31.03.2019	SWMS	SWMS
T6	Hiltrup, Ringstraße - Hiltrup, Lärchenweg	31.12.2017	SWMS	SWMS
T7	Mariendorf/Sudmühle - Handorf	14.04.2020	SWMS	SWMS
T8	Böddingheideweg/Zeisigweg - Gremmendorf Ehrenmal	31.12.2017	SWMS	SWMS
T9/T89	Wolbeck - Hiltrup, Herz-Jesu-Krankenhaus	31.05.2020	SWMS	SWMS, WB, KVM, RVM
T10	Vagedesweg - Roxel Hallenbad	31.12.2017	SWMS	SWMS
T15	Sendener Stiege - Haus Ruhr	09.01.2018	SWMS	SWMS
T20	Albachten Bahnhof - Roxel Hallenbad	02.11.2018	SWMS	SWMS
T341	Hiltrup, An der Alten Kirche - Haus Heithorn	06.05.2020	SWMS	SWMS
N80	Hauptbahnhof - Roxel Hallenbad	06.01.2020	SWMS	SWMS
N81	Hauptbahnhof - Kinderhaus Brüningheide	03.03.2017	SWMS	SWMS
N81	Hauptbahnhof - Amelsbüren Süd	03.03.2017	SWMS	SWMS, WB, KVM
N82	Hauptbahnhof - An der Kleimannbrücke	03.03.2017	SWMS	SWMS
N82	Hauptbahnhof - Wolbeck	03.03.2017	SWMS	SWMS, RVM
N83	Handorf Fachklinik Hornheide - Mecklenbeck Meckmannweg	31.12.2017	SWMS	SWMS
N84	Albachten Bahnhof - Tannenhof	03.03.2017	SWMS	SWMS
N85	Hauptbahnhof - Nienberge Hannaschweg	03.03.2017	SWMS	SWMS
N85	Hauptbahnhof - Hiltrup Franz-Marc-Weg	03.03.2017	SWMS	SWMS, WB, KVM

Linie	von - nach	erteilt bis	Betriebs- führer	Konzessions- inhaber
T80	Jungeblodtplatz - Zoo	31.12.2017	SWMS	SWMS
T81	Kinderhaus Schulzentrum - Sprakel, Nienberger Straße	31.12.2017	SWMS	SWMS
T82	Meerwiese, Begegnungszentrum - Heidkamp	31.12.2017	SWMS	SWMS
T83	Schiffahrter Damm - Hacklenburg	31.12.2017	SWMS	SWMS
T84	Liboristraße - Gallenkamp	31.12.2017	SWMS	SWMS
T87	An der Kleimannbrücke - Gelmer	31.12.2017	SWMS	SWMS

Tabelle 1 Linienübersicht Stadtbusverkehr Stadt Münster

Die Tabelle zeigt den aktuellen Genehmigungsstand (Stand 31.12.2015) der Stadtbuslinien. Neue bzw. geänderte Liniengenehmigungen werden jeweils nachgepflegt. Zur Vorbereitung einer Direktvergabe gem. EU VO 1370/2007 werden die Liniengenehmigungen in ihrem Laufzeitende synchronisiert. Die in Kapitel 10 festgelegten Linienwegmaßnahmen sind mit ihren Auswirkungen auf die in Tabelle 1 aufgeführten Linien Gegenstand des Linienbündels Stadtverkehr.

3.2 Begründung für die Linienbündelung

Die im Linienbündel „Stadtbusverkehr“ zusammengefassten Linien erfüllen die für eine Linienbündelung anerkannten sachlichen Merkmale der verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Integration.

Verkehrliche und betriebliche Integration der Stadtbuslinien

Die verkehrliche und betriebliche Integration der Stadtbuslinien sind ausführlich in Kapitel 6.1 beschrieben. Im Stadtbussystem kommen zwei zeitlich differenzierte Netze zum Einsatz. Das Tagesnetz wird werktags von ca. 5:30 Uhr bis gegen 21:00 Uhr und am Wochenende von ca. 8:00 bis 21:00 Uhr betrieben. Auf den im Tagesnetz betriebenen 18 Stadtbuslinien wird ein 20-minütiger Grundtakt geboten. Am Samstag starten die Linien mit einem 30'-Takt. Ab ca. 10:00 Uhr wird bis gegen 21:00 Uhr der durchgängige 20'-Takt geboten. Angepasst an die deutlich geringere Fahrgastnachfrage werden die Linien sonn- und feiertags vormittags im 60'-Takt und ab ca. 12:00 Uhr im 30'-Takt betrieben. Die Stadtbuslinien im Tagesnetz werden durch 10 fahrplantechnisch abgestimmte Taxibuslinien ergänzt.

Das Nachtbusnetz wird werktags von 21:00 bis 2:00 Uhr sowie am Wochenende und vor Feiertagen von 21:00 Uhr durchgängig bis in den Frühverkehr betrieben. Im Nachtbusnetz kommen sechs Nachtbuslinien und sieben ergänzende Taxi-

buslinien zum Einsatz. Im Abendverkehr von ca. 21:00 Uhr bis 0:00 Uhr werden die Nachtbuslinien und die ergänzenden Taxibuslinien im 30'-Takt gefahren. Im Nachtverkehr ab 0:00 Uhr wird ein 70'-Takt geboten.

Der Übergang vom Tagesnetz in das Abend- und Nachtnetz ist betrieblich verknüpft bzw. eng „verzahnt“. Fahrzeuge auf den Linien im Tagesverkehr gehen ab 21.00 Uhr in das Nachtnetz über.

Mit Ausnahme der Linien 12 und 13 im Tagesnetz und der Linie N80 im Nachtbusnetz, die als Radiallinien am Hauptbahnhof starten und enden, werden alle Stadtbuslinien als Durchmesserlinien über den Hauptbahnhof und den Altstadtbereich hinausgeführt. Die Durchmesserlinien gewährleisten gegenüber Radiallinien einen deutlich besseren und damit wirtschaftlicheren Fahrplanwirkungsgrad. Wende- und Pausenzeiten am Hauptbahnhof entfallen.

Der einheitliche 20'-Takt im Tagesverkehr ermöglicht die fahrplantechnische Verknüpfung der Linien auf den Hauptachsen zu einem 10'-Takt. Mit Ausnahme der Linien 3 und 4 sowie der Linie 14 wird der überwiegende Teil der Stadtbuslinien aus den Außenbereichen direkt über die Hauptachsen (außerhalb des 1. Tangentenringes) des ÖPNV

- Hoher Heckenweg,
- Warendorfer Straße,
- Wolbecker Straße,
- Albersloher Weg,
- Hammer Straße,
- Bismarckallee,
- Weseler Straße und
- von-Esmarch-Straße

in Richtung Hauptbahnhof bzw. Zentrum geführt. Die Haltestelle Hauptbahnhof ist dabei der zentrale Bus-Bus- aber auch Bus-Schiene-Verknüpfungspunkt. Der einheitliche 20'-Takt gewährleistet darüber hinaus kurze Umstiegszeiten am zentralen Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof sowie an weiteren dezentralen Umstiegspunkten.

Das durch den Nahverkehrsplan vorgegebene Bedienungsangebot des Stadtbusverkehrs Münster ist demnach gekennzeichnet durch

- zwei verkehrlich und betrieblich miteinander verknüpfte Netze (Tages- und Nachtbusnetz),
- einheitliche Betriebszeiten,

- 20'- Takt auf allen Linien im Tagesverkehr mit fahrplantechnischer Verknüpfung von je zwei Linien auf den Hauptachsen zu einem 10'-Takt
- Durchmesserlinien
- einem zentralen Verknüpfungspunkt am Hauptbahnhof.

Es erlaubt damit eine integrierte, betrieblich optimierte und wirtschaftlich effiziente Umlauf- und Dienstplanung.

Die Regionalbuslinien sind mit dem Taktfahrplan der Stadtbuslinien auf gemeinsamen Linienkorridoren abgestimmt und gewährleisten so ein integriertes Angebot im Stadtgebiet Münster. Damit die Regionalbuslinien ihre Funktion für den Stadtbusverkehr als Ergänzung des Linienbündels Stadtverkehr erfüllen können, sollten sie nur mit einem Fahrplan genehmigt werden, der den gemeinsamen Taktverkehr mit dem Stadtbusverkehr erfüllt. Betriebliche Kooperationen zwischen regionalen und städtischen Linien sollen auch dann möglich sein, wenn diese unterschiedlichen Linienbündeln zugeordnet sind.

Das Linienbündel „Stadtbusverkehr“ umfasst neben dem Liniennetz auch die in Kapitel 9 beschriebenen Qualitätsstandards.

Nutzung des wirtschaftlichen Querausgleichs zwischen Linien

Die Bündelung der o.g. Linien des Stadtbusverkehrs ist nicht nur im Hinblick auf die verkehrliche Verflechtung der Linien und einer möglichst optimalen betrieblichen Bedienung sinnvoll, sondern auch im Hinblick auf eine möglichst wirtschaftliche Leistungserbringung.

Aufgrund der Flächengröße der Stadt Münster und der dezentralen Lage der Stadtteile mit unterschiedlichen Strukturen ist die Fahrgastnachfrage auf den Stadtbuslinien unterschiedlich. Dies beeinflusst direkt die wirtschaftliche Ergiebigkeit der einzelnen Linien. Hieraus resultiert eine Mischung aus Linien, die sich wirtschaftlich tragen und Linien mit einem negativen Linienergebnis. Ein ausgeglichenes Wirtschaftsergebnis kann dabei jedoch nicht erzielt werden. Vielmehr verursacht der kommunale ÖPNV ein jährliches Defizit von ca. 12 Mio. €. Bei Gesamtaufwendungen von ca. 40 Mio. € p. a. bedeutet dies einen Kostendeckungsgrad von ca. 75 %. Das Defizit wird bislang allein durch den sogenannten steuerlichen Querverbund ausgeglichen, d. h., durch Gewinne, die die Stadtwerke Münster GmbH in den Sparten Energie und Versorgung erzielt. Dies ist ein von den Finanzbehörden bundesweit anerkanntes Verfahren zur Finanzierung des ÖPNV.

Um dieses Finanzierungsinstrument auf dem gegebenen Niveau weiterhin zu gewährleisten, ist die Bündelung von ertragreichen und ertragschwachen Linien unabdingbar. Denn nur auf diese Weise kann im Stadtgebiet Münster eine aus-

reichende Verkehrsbedienung der Bürgerinnen und Bürger zu wirtschaftlichen Bedingungen gewährleistet und verhindert werden, dass ertragreiche Linien im Rahmen eines konkurrenzierenden Antrags bei Auslaufen einer Stadtwerke-Konzession aus dem Stadtverkehrsnetz herausgelöst werden („Rosinenpickerei“). Dies hätte eine signifikante Erhöhung des ÖPNV-Defizits im Konzern Stadt zur Folge. Die Einbeziehung der ertragreichen Linien in das Linienbündel „Stadtbusverkehr“ gewährleistet daher aus der Sicht des Aufgabenträgers eine insgesamt wirtschaftlichere Verkehrsbedienung.

Einer solchen Linienbündelung steht auch der in § 8 Abs. 4 PBefG grundsätzlich normierte Vorrang eigenwirtschaftlicher Leistungserbringung nicht entgegen. Insofern stellt nämlich das kommunale Liniennetz oder Linienbündel eine Kosten- oder Ertragseinheit dar (vgl. Heinze, in: Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG, 2. Auf. 2014, § 8 PBefG Rn. 99; siehe auch Barth, Nahverkehr in kommunaler Verantwortung, S. 276). Eine Verpflichtung des kommunalen Aufgabenträgers, diese Einheit zugunsten der eigenwirtschaftlichen Durchführung einzelner Linien aufzulösen, besteht nicht.

Alternativen, vorhandene Verkehrsstrukturen, Abstimmung

Alternative Gestaltungsformen, die die angestrebte betrieblich optimale Verkehrsbedienung unter Beachtung der erwünschten und verkehrlich sinnvollen Verknüpfungen gewährleisten, sind nicht ersichtlich bzw. nach Abwägung aller Umstände nicht weiter zu verfolgen.

Das Absehen von der Zusammenfassung der o.g. Linien zum Bündel „Stadtbusverkehr“ gefährdet die verkehrliche Verflechtung der Linien sowie eine betrieblich optimale Verkehrsbedienung. Die damit einhergehende Verschlechterung des städtischen ÖPNV-Betriebsergebnisses wurde bereits oben ausführlich behandelt.

Die Bildung kleiner(er) Netze oder Bündel im Stadtbusverkehr bietet sich gleichfalls nicht an. Das über Durchmesserlinien aufgebaute Stadtbusnetz ist aufgrund der dargestellten verkehrlichen Verknüpfung als eine Einheit zu sehen. Es existieren weder Quartierbussysteme, die sich gesondert bündeln ließen, noch gibt es explizite Zubringerlinien zu übergeordneten Verkehrssystemen.

Die Bündelung der o.g. Linien zum Linienbündel „Stadtbusverkehr“ beachtet im Übrigen die vorhandenen Verkehrsstrukturen im Sinne von § 8 Abs. 1 S. 2 ÖPNVG NRW. Diese zeichnen sich dadurch aus, dass die Stadtwerke Münster GmbH entweder (Mit)Inhaberin der Liniengenehmigung ist oder ihr die Betriebsführung übertragen worden ist.

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

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

4 Grundlagen der Nahverkehrsplanung

4.1 Vorbemerkungen

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

4.2 Strukturelle Rahmenbedingungen

4.2.1 Siedlungsstruktur

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

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

haben sich in den letzten Jahren/Jahrzehnten zum Teil stark verändert.

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

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

straße und Hansestraße), Höltenweg, Siemensstraße, Loddenheide, Stadthäfen, Schifffahrter Damm und Hessenweg. Darüber hinaus haben sich weitere Gewerbegebiete in den äußeren Stadtteilen (z.B. Wolbeck-Nord, Roxel-Süd, Haus Uhlenkotten, Hansa-BusinessPark) entwickelt.

Zusätzliche Arbeitsplätze sollen im Stadtgebiet aufgrund der vorhandenen Flächenpotenziale vor allem in den Gewerbe- und Dienstleistungsgebieten Loddenheide, Stadthäfen sowie im Hansa-Business-Park im Stadtteil Amelsbüren entstehen. Für den Einkaufsverkehr ist nach dem Einzelhandelskonzept der Stadt Münster von einer Stärkung der Innenstadt und der Stadtteilzentren auszugehen. Überdurchschnittliche Zuwächse in der Wohnbevölkerung sind mittelfristig vor allem aufgrund der zivilen Nachnutzung der ehemaligen Kasernen-Areale in den Außenstadtteilen Gremmendorf und Gievenbeck zu erwarten.

Die bisherigen und die geplanten Änderungen der innerstädtischen Strukturen und der sich umkehrende Trend zum Wohnen in der Innenstadt hat zur Folge, dass die Arbeits-, Einkaufs- sowie Ausbildungs- und Schulwege verstärkt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und damit auch mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Dafür muss u.a. auch ein attraktives Nahverkehrsangebot vorgehalten werden.

4.2.2 Bevölkerungsstruktur

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

- erheblicher Zuwanderung bei den Jahrgängen der Ausbildungs- und Studienphase in der Altersgruppe 18-25 Jahre,
- Wanderungsverlusten bei den Jahrgängen in der Berufseinstiegs- und Familiengründungsphase in der Altersgruppe 30-45 Jahre,
- hohem Anteil von Single-Haushalten,
- mit leicht angestiegener, aber nach wie vor unterdurchschnittlicher Geburtenrate
- seit 2010 steigenden Geburtenzahlen sowie erhöhten Geburtenüberschüssen und
- unterdurchschnittlichem Anteil von Familien mit Kindern.

Während sich viele andere Städte in Nordrhein-Westfalen auf einen Bevölkerungsrückgang einstellen müssen, wird für Münster noch ein Bevölkerungsanstieg bis 2040 prognostiziert. Auf der Basis des Zensus 2011 hat das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen im Mai 2015 eine Steigerung der Gesamteinwohnerzahl mit Hauptwohnsitz in Münster von ca. 300.000 im Jahr 2013 auf ca. 322.000 im Jahr 2020 errechnet.

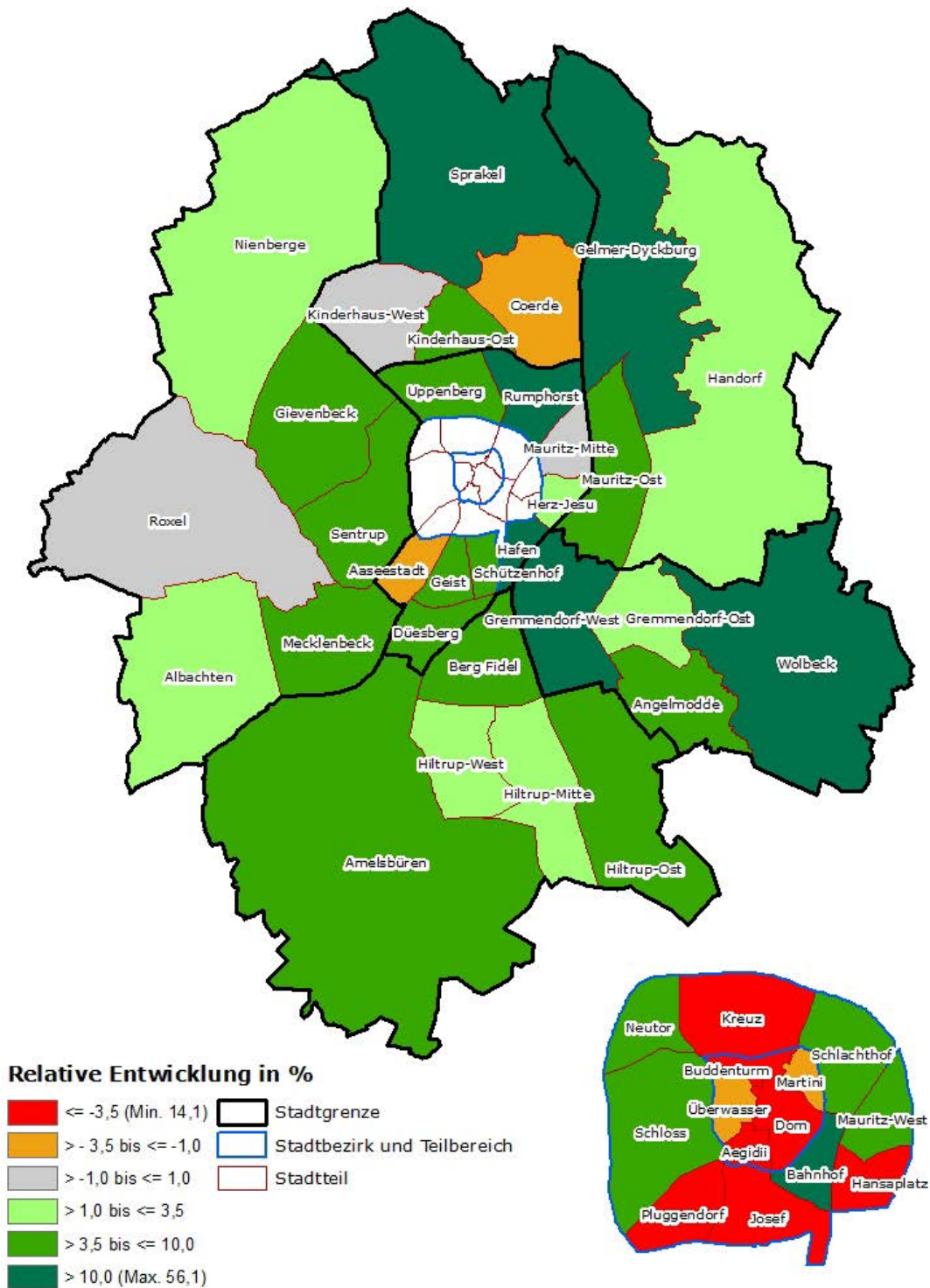


Abbildung 2 Prognostizierte Einwohnerentwicklung 2013 – 2020 in %

Auch die städtische Bevölkerungsprognose auf Basis der wohnberechtigten Bevölkerung (Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2013 – 2020) berechnet für

Münster ein weiteres Wachstum voraus. Diese Prognose kommt für den 31.12.2020 auf einen Wert von ca. 311.000 Einwohnern. Bereits hiermit wird vor dem Hintergrund des aktuellen Bevölkerungsstandes von 300.267 Einwohnern. (31.12.2014) eine deutliche Wachstumserwartung formuliert, die entsprechende Herausforderungen für die Stadtentwicklung bedeutet.

Die auf der Bevölkerungsprognose der Stadt Münster basierende kleinräumige Betrachtung auf Stadtteilebene 2013 - 2020 zeigt, dass - trotz des positiven gesamtstädtischen Trends - in den einzelnen Stadtteilen unterschiedliche Entwicklungen stattfinden können (vgl. Abbildung 2). Im Vergleich zur vorangegangenen kleinräumigen Bevölkerungsprognose 2009 bis 2020 zeigt sich auf Stadtbezirks- und auch auf Stadtteilebene, dass die Entwicklung im Stadtbezirk Mitte weiterhin positiv verläuft. Allerdings zeigt sich hier ein „Mosaik“ aus Stadtteilen mit wachsender, stabiler und rückläufiger Bevölkerung. Gleichzeitig fallen die aktuellen Prognoseergebnisse für Gremmendorf-West, Gremmendorf-Ost und Angelmodde und damit auch für den Stadtbezirk Südost gegenüber der letzten Prognose höher aus, da im Vergleich zur letzten Prognose aufgrund des Abzugs der britischen Streitkräfte freiwerdende Britenwohnungen und die für Wohnnutzung vorgesehenen Kasernenflächen in Gievenbeck und Gremmendorf mit einbezogen wurden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der überwiegende Teil der Nachnutzung der Kasernenflächen erst nach 2020 erfolgt und somit mit der vorliegenden Prognose noch nicht abgebildet wird.

4.2.3 Demografischer Wandel

Wichtige Informationen zum demografischen Wandel in Münster liefert in erster Linie die „Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2013 – 2020“. Hierbei geht es nicht nur um die quantitative Bevölkerungsentwicklung in den verschiedenen Stadtteilen, sondern auch um die Entwicklung in den Altersgruppen.

Nach der Prognose ist bis 2020 sowohl mit einer Zunahme der Gesamtbevölkerung (wohnberechtigten Bevölkerung) um 4,2 % als auch mit einer deutlichen Zunahme in den Altersgruppen unter 3 Jahren (+ 12,6 %), 3 bis unter 6 Jahren (+ 13,2 %) und 6 bis unter 10 Jahren (+ 10,4 %) zu rechnen. Die Altersgruppe 10 bis unter 16 Jahren (- 0,2 %) bleibt stabil bis 2020. In der Altersklasse der Berufstätigen zwischen 18 und 60 Jahren ist die Entwicklung nahezu konstant. Für die Bevölkerung über 65 Jahre wird ein Anstieg von 11,7 Prozent vorausberechnet. Die Prognose macht somit deutlich, dass auch in Münster allmählich ein Wandel in der Altersstruktur eintritt, der in die laufenden ÖPNV-Planungen einzubeziehen ist. So wird nach den Berechnungen der Kleinräumigen Bevölkerungsprognose Ende 2020 in 19 Stadtteilen jede bzw. jeder Fünfte über 65 Jahre sein. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass nach 2020 die Generation der „Babyboomer“ in die Gruppe der 65-Jährigen und Älteren hineinwachsen wird.

4.3 Multimodale Mobilität

Wandel des Mobilitätsverhaltens

Deutschlandweit ist seit einigen Jahren zu beobachten, dass sich das Mobilitätsverhalten gerade in städtischen Räumen einem Wandel unterzieht. Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit nehmen tendenziell ab, während die Bereitschaft zur Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel steigt. Die Gründe für den Rückgang von Führerschein- und Pkw-Besitz liegen jedoch nicht nur in einem Wertewandel weg vom Automobil, sondern sind auch in geringer werdenden Budgets bzw. einer gestiegenen Preissensibilität zu finden. Gerade unter jüngeren Menschen zeigt sich daher eine zunehmend pragmatische Einstellung zur Verkehrsmittelwahl. Vielfach haben etwa moderne Smartphones dem Auto den Rang als Prestigeobjekt abgelaufen. Andererseits werden Studierende in Nordrhein-Westfalen in ihrem Mobilitätsverhalten durch ein landesweit gültiges und sehr preisgünstiges SemesterTicket für Bus und Bahn geprägt.

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

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

Multimodale Angebote der Stadtwerke Münster

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

Eine erste Pilotanlage wurde bereits im Dezember 2014 eröffnet: Die Leezenbox am Bahnhof Roxel bietet für 58 Fahrräder Platz und wird von den Stadtwerken zunächst im Rahmen eines Modellversuches betrieben. Stadt und Stadtwerke planen, sämtliche Anlagen an den Bahnhaltepunkten schrittweise einer Renovierung zu unterziehen, mit einem einheitlichen Erscheinungsbild zu versehen sowie mit einem einfach zu handhabenden elektronischen Schließsystem auszurüsten. Die Anlagen sollen - wie bereits am Bahnhof Roxel umgesetzt - sowohl mit der Stadtwerke PlusCard als auch mit einer neutralen Zugangskarte zu öffnen sein. Besitzer einer PlusCard mit eTicket, auf der ein entsprechendes Verkehrs-Abo gespeichert ist, benötigen künftig nur noch die PlusCard als Zugangsmittel für Bus, Bahn und Fahrradabstellanlage. Dieses Konzept soll für alle Anlagen im Bestand sowie für alle neu zu errichtenden Radabstellanlagen übernommen werden.

Neben den Radabstellanlagen an den Bus-Schiene-Verknüpfungspunkten gewinnt auch das Fahrradparken an Bushaltestellen zunehmend an Bedeutung. Gerade in Stadtteilen mit einer regen Neubautätigkeit und großen Gewerbe- und Industriegebieten spielt das Fahrrad als Zu- und Abbringer zur Bushaltestelle eine große Rolle.

Das frühzeitige Einplanen des Fahrrades als Zubringer zum ÖPNV und eine Ausstattung der entsprechenden Haltestellen mit Fahrradabstellmöglichkeit fördert das Miteinander von Fahrrad und Bus. In einer gemeinsam von der Stadt und den Stadtwerken gepflegten Datenbank, werden seit 2014 für alle Bushaltestellen u.a. die vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten nach Anzahl und Qualität erfasst. Darüber hinaus wird der weitergehende Bedarf erfasst und die Haltestellen nach einer Prioritätenliste mit zusätzlichen Fahrradabstellanlagen ausgerüstet.



Abbildung 3 Bausteine Multimodale Mobilität

Als weiterer multimodaler Baustein ist eine Kooperation zwischen den Stadtwerken und einem Carsharing-Anbieter aus Münster beabsichtigt. Angestrebt wird neben der Einführung eines für Gelegenheitsnutzer deutlich vereinfachten Carsharing-Tarifes für Stadtwerkekunden im Herbst 2015 auch, dass die Carsharing-Fahrzeuge mit der Stadtwerke PlusCard bedient werden können. Weiterer Partner des Mobilitätsverbundes der Stadtwerke PlusCard ist die Westfälische Bauindustrie GmbH (WBI) mit ihren Parkhäusern und Tiefgaragen in Münster. Seit Herbst 2014 können Stadtwerke-Kunden hier mit der PlusCard bargeldlos parken.

Auch die rund 220 Taxen der Taxi-Zentrale Münster e.G. werden in das multimodale System der PlusCard integriert. TaxiBusse können seit Herbst 2013 bargeldlos mit dem eTicket benutzt werden, normale Taxen sollen in Kürze folgen. Die Abrechnung erfolgt dann im Folgemonat per Einzelverbindungs nachweis durch die Stadtwerke.

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

4.4 Verkehrsbild Münster 2013

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

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

Im Jahr 2013 wurde in Münster bereits die sechste Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Münsteraner Bevölkerung durchgeführt. Sie liefert detaillierte Aussagen zur Mobilität und zum Verkehrsmittelwahlverhalten der Münsteraner. Dabei werden das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der regionalen Einpendler nicht mit erfasst. Die Datenlage ist im Stadt-Umland-Verkehr nicht in der gleichen Differenzierung verfügbar, so dass hier ausschließlich Aussagen zur Verkehrsmittelwahl und zu den Reisezwecken der Kraftfahrzeugnutzer gemacht werden können.

Insgesamt sind die Münsteraner mit 3,4 Wegen bzw. Fahrten pro Werktag sehr mobil. In der Verkehrsmittelwahl zeigt die Münsteraner Bevölkerung ein bundesweit vorbildliches Verhalten. Die Akzeptanz und derzeitige Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel liegt in Münster inzwischen bei 71 %, eine Tatsache, die überwiegend in der Position des Fahrrades begründet liegt. Durch die konsequente Angebotsplanung und Qualitätsoffensive im ÖPNV sowie die Umsetzung der Maßnahmen aus dem 1. und dem 2. Nahverkehrsplan der Stadt Münster konnte der Anteil des ÖPNV am Modal Split bei über 10 % gefestigt werden.

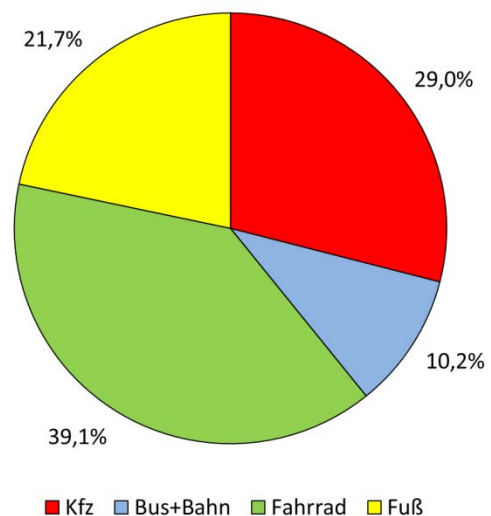


Abbildung 4 Modal-Split der Münsteraner (2013)

Weitere Verbesserungen des Verkehrsverhaltens bei den Münsteranern sind - wenn überhaupt möglich - nur bei einzelnen Reisezwecken zu realisieren. Um festzustellen, in welchen Reisezwecken noch höhere Anteile des Umweltverbun-

des zu erreichen sind, ist in Abbildung 5 die Verkehrsmittelwahl der Münsteraner differenziert nach Reisezwecken dargestellt.

Die Abbildung verdeutlicht, dass - analog zu den vergangenen Jahren - das Kraftfahrzeug insbesondere im Berufsverkehr noch immer dominiert, aber auch der Anteil des ÖPNV über dem Durchschnitt liegt. Hingegen der Anteil des Fußverkehrs von sehr geringerer Bedeutung ist. Die weitere Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist vorrangig im Berufsverkehr denkbar, aber auch im Freizeit- und im Einkaufsverkehr sowie bei privaten Erledigungen sind Potenziale erkennbar.

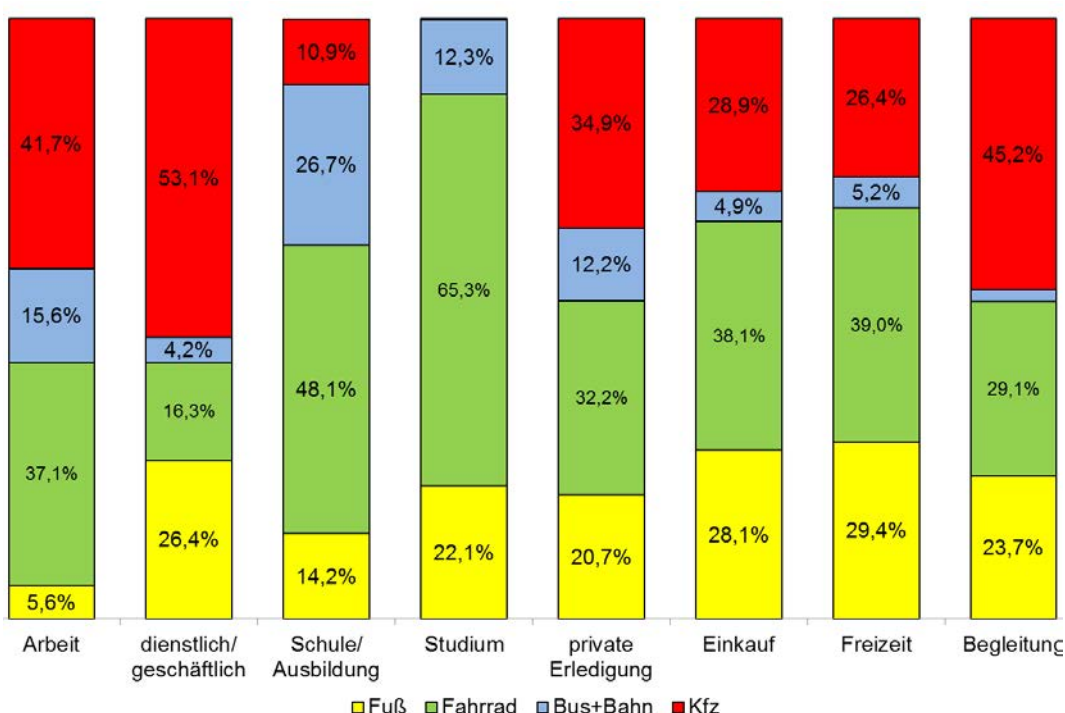


Abbildung 5 Verkehrsmittelwahl der Münsteraner differenziert nach ausgewählten Reisezwecken (2013)

Besonders interessant ist auch eine Betrachtung der Verkehrsmittelwahl der Münsteraner nach Entfernungsklassen. Abbildung 6 zeigt in den ÖPNV-relevanten Entfernungsklassen von 4 bis 10 km die große Bedeutung des ÖPNV für Münster sehr deutlich. Mit einem Anteil von bis zu fast 50 % trägt der ÖPNV in diesen Entfernungsklassen, zum Beispiel in den Verbindungen der Außenstadteile zum Zentrum maßgeblich zum guten Umweltverbund der Stadt Münster bei.

Mit der Einführung des eTickets und der damit sehr leichten Verfügbarkeit eines Fahrscheines bei voller Kostenkontrolle ist vor allem im Gelegenheitsverkehr in

den Entfernungsklassen 4 bis 5 km und 5 bis 6 km, die beide mit über 39 % einen hohen Kfz-Anteil aufweisen, ein weiterer Anstieg des ÖPNV-Anteils zu Lasten des Kfz-Verkehrs zu erwarten.

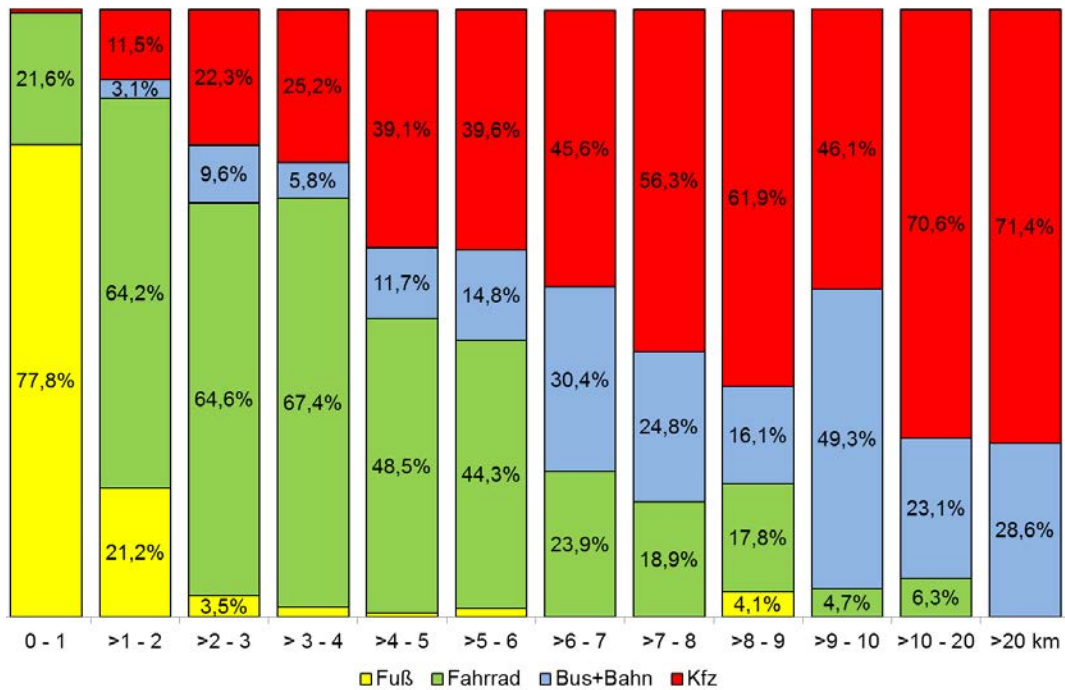


Abbildung 6 Entfernungshäufigkeiten nach Verkehrsmittel

5 ÖPNV in Münster

5.1 Entwicklung von 2005 bis 2015

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

Folgende Maßnahmen des 2. Nahverkehrsplanes wurden umgesetzt:

- Vereinfachung der Netzsystematik und Optimierung der Bedienungszeiträume und Taktfolgen im Tages-, Abend- und Nachtverkehr (Ausweitung des Tagesverkehrs bis ca. 21:00 Uhr, Linienwegoptimierung und Vorziehen des Nachtbusverkehrs von 21:00 Uhr bis 24:00 Uhr im 30'-Takt, durchlaufender Nachtbusbetrieb am Wochenende).
- Optimierung des Bedienungsangebotes auf der Domachse in der Altstadt und zusätzliche Linie für den Korridor und Stadtteil Gievenbeck (Verlängerung der Regionalbuslinie R22/R32 aus dem Kreis Warendorf als Stadtbuslinie 22 über die Altstadt und die universitären Einrichtungen bis nach Gievenbeck, Neuordnung des Angebotes im Korridor Gievenbeck, Hauptachsen im angenäherten 10'-Takt).
- Umsetzung von Stadtteilkonzepten: Durch die Anbindung des Baugebietes Amelsbüren Süd mit der Linie 1 konnte das Fahrgastaufkommen im Stadtteil Amelsbüren deutlich gesteigert werden. Zur Anbindung des Technologieparks Austermannstraße wurde die Linie 13 vom Horstmarer Landweg bis zum Johann-Krane-Weg verlängert. Diese neue Anbindung wird von ca. 500 Fahrgästen pro Werktag genutzt. In Albachten wurden durch Modifizierung der Führung der Linie 15 die Neubaugebiete Dülmener Straße und Haus Wiek an das Stadtbussystem angebunden. Die Tangentialverbindung Wolbeck-Hiltrup wurde mit der Verlängerung der Taxibuslinie 9 bis zur Marktallee und zum Herz-Jesu-Krankenhaus deutlich verbessert.
- Einstellung bzw. Überplanung der StadtExpress-Fahrten: Die zur Hauptverkehrszeit eingesetzten StadtExpress-Fahrten wurden nachfrageorien-

tiert überplant. Teilweise wurden die Fahrten als regelmäßige Linienverstärker mit der Bedienung aller Haltestellen eingesetzt. Durch einzelne Fahrten wird auf stark frequentierten Linien zur Hauptverkehrszeit in der Zeit von Oktober bis März ein 10'-Takt geboten (Sommer-/Winterfahrplan). Durch diese nachfrageorientierte Ausweitung des Fahrtenangebotes konnten die Kapazitätsengpässe zwischen 7:00 und 8:00 Uhr deutlich reduziert werden.

- Anpassung und Neuordnung des Bedienungsangebotes im Korridor und Stadtteil Kinderhaus: Mit den Vorgaben die bestehende Bedienungs- und Erschließungsqualität sicherzustellen, aber die Anzahl der Stadtbuslinien von fünf auf vier zu reduzieren, wurde die Linienführung der Stadtbuslinien im Korridor und Stadtteil Kinderhaus optimiert. Dabei ist trotz der Reduzierung des Fahrtenangebotes das Fahrgastaufkommen weitestgehend stabil geblieben.
- Neue Kapazitäten und Anbindungen für den Altstadtbereich: Die zentrale Erreichbarkeit der Altstadt mit dem ÖPNV und damit die Entlastung vom Pkw-Verkehr, wurden als wesentliche Qualitätsmerkmale des Stadtbusystems im 2. Nahverkehrsplan festgelegt. Hierzu wurden 2006 und 2007 relevante Maßnahmen umgesetzt. Mit der Durchbindung der Regionalbuslinie R22/R32 aus dem Kreis Warendorf als Stadtbuslinie 22 bis nach Gievenbeck entstand eine neue Direktverbindung Wolbeck – Altstadt - Gievenbeck. Zudem wurden in Hinblick auf die Realisierung der neuen Einzelhandelsangebote Stubengasse und Münster-Arkaden zusätzliche Beförderungskapazitäten angeboten. Ab 2007 wurde mit Überplanung der Stadtbuslinie 1 dem größten Münsteraner Stadtteil Hilstrup eine Direktverbindung in den Altstadtbereich geboten. Das Fahrgastaufkommen an den Haltestellen im Altstadtbereich konnte so um mehr als 15 % gesteigert werden, ohne das Fahrtenaufkommen auf der Domachse nennenswert zu erhöhen.
- Strukturelle und zielgruppenorientierte Weiterentwicklung des Fahrpreissystems:
 - Einführung des 9 Uhr Tages- und Gruppentickets;
 - Abo-Offensive mit dem Angebot des Schnupper-Abos;
 - Einführung des 60plusAbos für Senioren mit vergünstigtem PartnerAbo;
 - Einführung des FunAbos als Schülerfreizeitkarte mit münsterlandweiter Gültigkeit (an Nachmittagen).

- Einführung des SchülerTickets goCard und des AzubiAbos mit münsterlandweiter Gültigkeit an Nachmittagen, am Wochenende und an schulfreien Tagen
 - Einführung des stark rabattierten 10erTickets im Vorverkauf
 - Einführung stark rabattierter VerkehrsAbos für Inhaber des Münster-Passes bei städtischer Gegenfinanzierung
 - Einführung des zeitlich flexiblen elektronischen FlexAbos mit Bestpreisabrechnung
 - Einführung des elektronischen 90 MinutenTickets mit Bestpreisabrechnung (Juli 2015 bereits über 30.000 Kunden)
- Zur Stärkung des Vorverkaufs und zur Reduzierung des zeitaufwendigen Barverkaufs auf den Fahrzeugen wurde neben einer Preisdifferenzierung Vor-/Barverkauf auch bereits 2007 das HandyTicket eingeführt und die Anzahl der Vorverkaufsstellen und Fahrkartenautomaten gezielt ausgeweitet. Insgesamt konnten durch die vorgenannten Maßnahmen deutliche Fahrgaststeigerungen erzielt und die Kundenbindung verbessert werden. So stieg die Anzahl der Vertragskunden (Abo und eTicket von Januar 2010 bis Juli 2015 von ca. 24.000 auf über 70.000 Kunden.

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

Zu überprüfen und zu überplanen ist auch das Bedienungsangebot im Korridor Warendorfer Straße und im Stadtteil Handorf, was bereits im 1. und 2. Nahverkehrsplan thematisiert wurde. Auf der Grundlage von aktuellen Fahrgastzählungen ist die Taktfolge anzupassen.

Neben den „harten“ Faktoren des Leistungs- und Tarifangebotes wurden von den Stadtwerken umfangreiche Service-Verbesserungen realisiert. Neben dem Ausbau der Fahrgastinformation an den Haltestellen mit Info-Säulen des Fahrgast-Information-Systems FIS auf inzwischen 100 Anlagen konnte bereits im Januar 2012 eine flächendeckende Echtzeit-Auskunft für alle Buslinien über die immer stärker verbreiteten Smartphones als App realisiert werden. Der 2011 neu in der

Salzstraße eingerichtete CityShop rundet dieses attraktive Servicepaket auch in Ergänzung zum Kundenzentrum „mobilé“ am Hauptbahnhof ab.

Insgesamt kann für alle seit 2005 umgesetzten Angebots- oder auch Tarifmaßnahmen ein im Sinne der Fahrgastnachfrage und Wirtschaftlichkeit positives Fazit gezogen werden. Alle umgesetzten Maßnahmen sichern die hohe Qualität des Stadtbusverkehrs in Münster und haben so den ÖPNV in Münster als Verkehrsträger und Bestandteil des Umweltverbundes gestärkt.

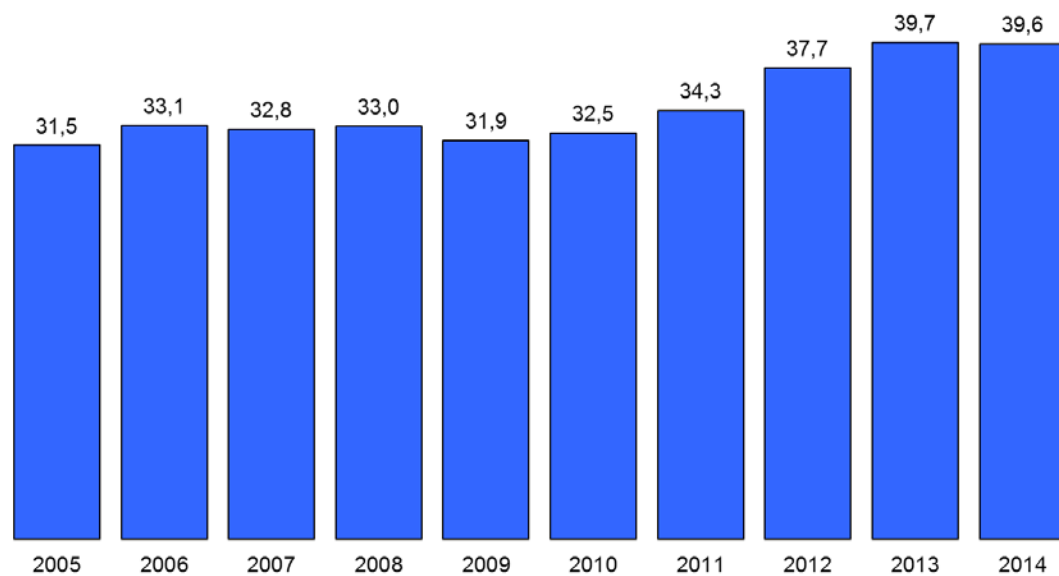


Abbildung 7 Entwicklung des Fahrgastaufkommens 2005 bis 2014 [Mio./Jahr]

Seit der Verabschiedung des 2. Nahverkehrsplanes 2005 konnten so die Fahrgastzahlen insgesamt deutlich gesteigert werden. Von 31,5 Mio. Fahrgästen in 2005 stieg das Gesamtaufkommen in 2014 auf ca. 40 Mio. an. Das entspricht einem weit über dem Branchendurchschnitt liegenden Zuwachs von durchschnittlich über 6 % pro Jahr. Die Fahrgaststeigerungen von 2005 bis 2008 sind vor allem auf die Umsetzung der Maßnahmen des 2. Nahverkehrsplanes und auf die tariflichen Maßnahmen wie die Einführung des 9-UhrTages- und -Gruppen Tickets, aber vor allem auch auf die Abo-Offensive der Stadtwerke zurückzuführen. Nach 2010 konnte das Fahrgastaufkommen insbesondere durch die Einführung des MünsterPasses (2010), die Einführung des SchülerTickets goCard (2011) und die schrittweise Realisierung des eTickets (ab 2013) überdurchschnittlich gesteigert werden.

Neben der Umsetzung von Angebots- und Tarifmaßnahmen wurden auf der Grundlage des 2. Nahverkehrsplanes vor allem fahrzeug- bzw. infrastrukturbezogene Vorgaben festgelegt. Daher sind zur Einordnung der Fahrgastentwicklung

und -zufriedenheit weitere wichtige Kenngrößen des Stadtbussystems im Zeitraum 2005 bis 2014 zu betrachten. Die Fahrplanmaßnahmen 2005 bis 2014 wurden vor allem als Optimierung des Bedienungsangebotes für Fahrgäste geplant und umgesetzt. Die Betriebsleistung von 8,6 Mio. Fahrplankilometer in 2005 wurde bis 2014 auf ca. 9,1 Mio. Fahrplankilometer gesteigert. Dadurch und den vermehrten Einsatz von Gelenkbussen stieg die Anzahl der angebotenen Platzkilometer auf über 900 Mio.

Die Anzahl der Fahrzeuge, die im Stadtbusverkehr Münster zum Einsatz kommen, ist von 2005 bis 2014 von 156 auf 177 Fahrzeuge gestiegen. Im Vergleich zu 2005 wurden 2014 erheblich mehr Gelenkbusse eingesetzt. Alle Fahrzeuge sind niederflurig sowie mit Klapprampe und Kneeling ausgerüstet. Seit 2005 werden nur noch Fahrzeuge mit Klimaanlage beschafft. Alle Fahrzeuge sind mindestens mit einem CRT-Rußfilter ausgerüstet und 100 % haben eine grüne Umweltplakette. Seit 2007 werden nur noch Fahrzeuge nach dem hohen EEV-Standard beschafft. (EEV: Enhanced environmentally friendly vehicle = Besonders umweltfreundliches Fahrzeug). Somit erfüllt mehr als die Hälfte der Stadtwerke-Busse den Euro5



bzw. -6 Standard und senkt damit den NO_x-Ausstoß der Fahrzeuge um ca. 70 % gegenüber dem Jahr 2005. Darüber hinaus setzen die Stadtwerke mit Hybrid- und Leichtbau-Bussen auf innovative Fahrzeugkonzepte, mit denen signifikant Treibstoffverbrauch und Abgase reduziert werden.

In 2015 haben die Stadtwerke Münster im Rahmen eines von der EU geförderten Programms zum Ausbau der E-Mobilität im ÖPNV fünf Elektrobusse mit der Industrie entwickelt und beschafft. Die Fahrzeuge gehen im Herbst 2015 in den Linienbetrieb. Die Stadtbuslinie 14 wird dann eine der wenigen bundesweit rein elektrisch betriebenen Stadtbuslinien sein. Die Besonderheit des münsteraner Konzeptes ist die Impulsladung der Busse an den Endhaltestellen.

Kennwerte	2005	2014
Wagen-/Fahrplankilometer	8,6 Mio.	9,1 Mio.
Platzkilometer	824 Mio.	906
Fahrzeuge	156	177
- davon mit Klimaanlage	10	150
- davon mit EEV	0	88
Haltestellen	1.050	1.150
- davon mit Wartehalle	520	663
- davon behindertengerecht	145	527
FIS-Anlagen	32	100

Tabelle 2 Kennwerte des ÖPNV (Stadtwerke einschl. Auftragsunternehmen)

Mit Stand 2015 werden in Münster 1.150 Haltestellen im Regional- und Stadtbusverkehr bedient. Neue Haltestellen wurden vor allem zur Erschließung und Anbindung der neu entstandenen Wohn- und Gewerbegebiete eingerichtet. Im Vergleich zu 2005 sind inzwischen weit mehr als die Hälfte aller Haltestellen mit einer Wartehalle ausgerüstet. Mehr als 45 % der Haltestellen sind mit einem 16 cm Hochbord ausgerüstet, womit ein weitgehend niveau- und damit barrierefreier Zugang zum ÖPNV sichergestellt wird. Im Rahmen des anspruchsvollen Haltestellenprogramms der Stadt Münster werden jährlich ca. 10 bis 15 Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Ebenso wurde in den vergangenen Jahren das dynamische Fahrgastinformationssystem (FIS) im Stadtgebiet ausgebaut. Mittlerweile sind 100 Haltestellen mit FIS ausgerüstet. Beide Maßnahmenprogramme werden im Wesentlichen aus Mitteln der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW finanziert.

5.2 Kundenzufriedenheit und Qualitätserwartung

Neben den Fahrgastzahlen ist die Kundenzufriedenheit ein wesentlicher Maßstab zur Bewertung der im Stadtbussystem Münster umgesetzten Fahrplan-, Tarif- und Serviceverbesserungen. Grundlage dafür ist das jährlich bundesweit durchgeführte ÖPNV-Kundenbarometer, an dem die Stadtwerke Münster seit 16 Jahren teilnehmen. Insgesamt ist von 2005 bis 2015 eine deutliche Verbesserung der Globalzufriedenheit der Fahrgäste von 2,57 auf 2,30 festzustellen. Im bundesweiten Vergleich belegen die Stadtwerke im Ranking der Verkehrsunternehmen und -verbände stets einen Platz unter den Top sechs. 2011, 2012, 2013 und aktuell in 2015 konnte der Spitzenplatz erreicht werden. Seit 2005 liegt die

Bewertung der Globalzufriedenheit mit dem Stadtbussystem Münster deutlich über dem Branchendurchschnitt.

Im Zuge der Umsetzung der vor allem angebotsrelevanten Maßnahmen des 2. Nahverkehrsplanes bis 2008, wurde von den Kunden insbesondere das Liniennetz, die Taktfolge und die Anschlüsse überdurchschnittlich positiv bewertet. Die guten Bewertungen ab 2009 und vor allem 2012, 2013 und aktuell 2015 gehen überwiegend auf eine überdurchschnittliche Bewertung der Tarif- und Vertriebsmaßnahmen insbesondere der Einführung des eTickets (2015) zurück. So werden das Fahrkartensortiment wie auch das Vertriebssystem und insbesondere das Preis-Leistungsverhältnis mit Rang 1 deutlich besser bewertet als in der Vergangenheit. Deutlich positiv wird auch die Freundlichkeit des Personals bewertet.

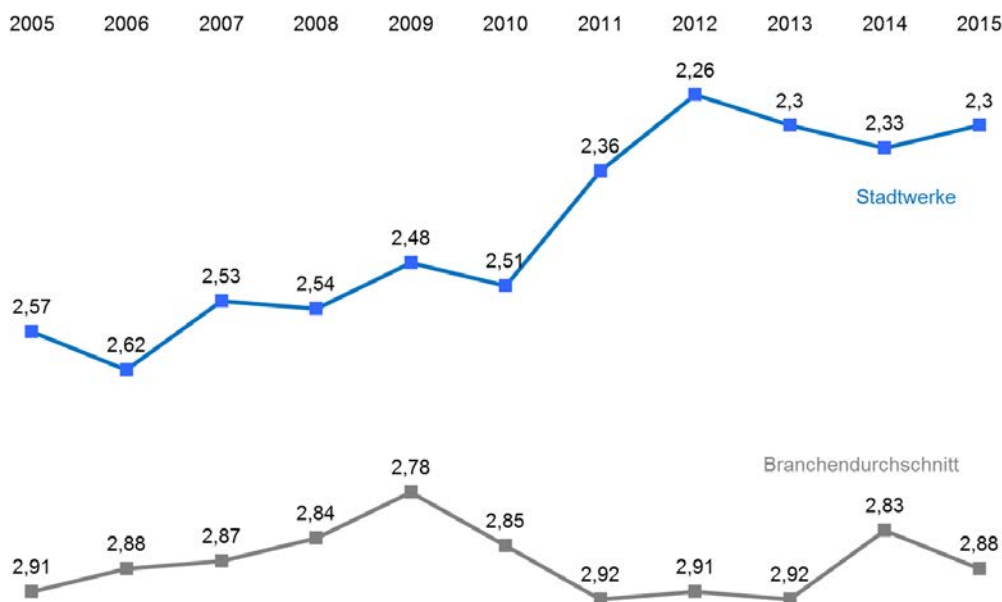


Abbildung 8 ÖPNV Kundenbarometer - Globalzufriedenheit Stadtwerke / Branchendurchschnitt

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

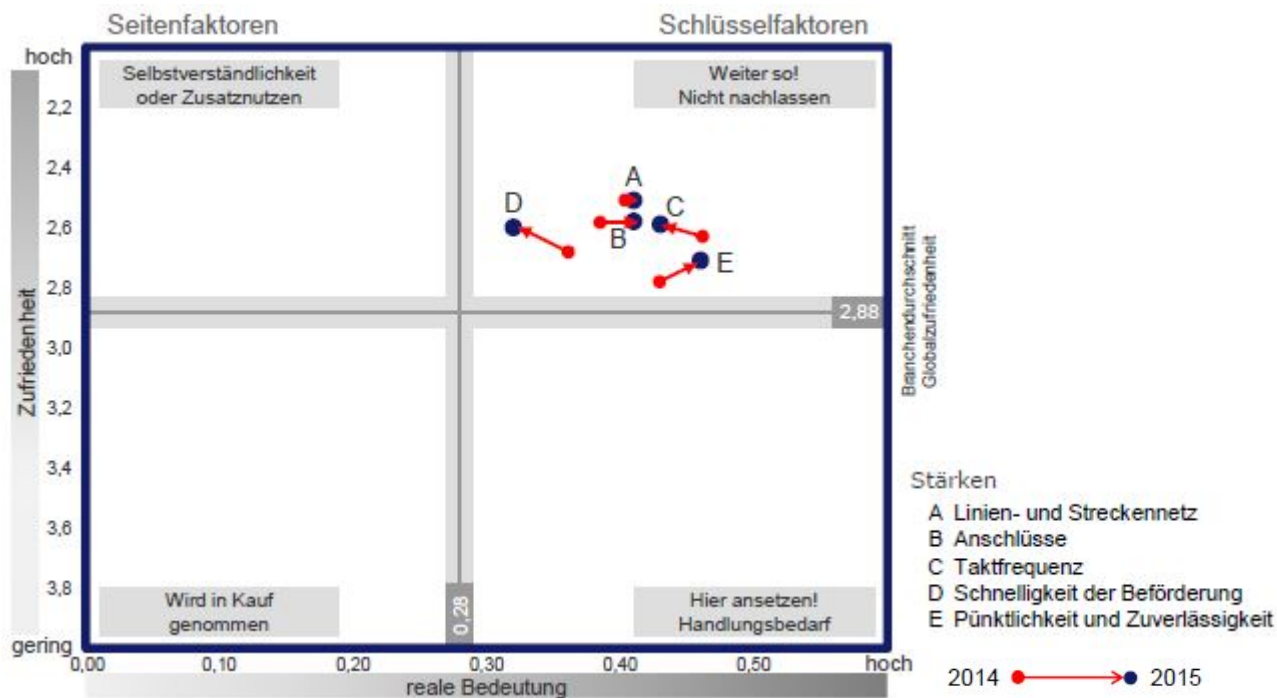


Abbildung 9 Kundenzufriedenheit und Bedeutung 2015

Im Vergleich zum Branchendurchschnitt positiv wird darüber hinaus das Tarifsyst-
 em, mit den neuen eTicket von den Kunden bewertet. Ebenso positiv bewerten
 die Kunden die konsequente Investition der Stadtwerke in Busse mit der newesten
 Umwelttechnologie.

Der größte Handlungsbedarf wird nach dem Kundenbarometer vor allem in den
 Bereichen Pünktlichkeit und bei den Informationen im Störfall gesehen. Fortschritte
 sind hierbei nur im engen Zusammenwirken zwischen Verkehrsunter-
 nehmen und städtischer Verkehrsplanung und -steuerung zu erzielen. Bei der
 Aufbereitung von aktuellem Infomaterial über Verkehrsstörungen (Staus, Li-
 nienumleitungen, Sperrungen usw.) wird von den Stadtwerken und übrigen Ver-
 kehrsunternehmen in neue Technik (Hard- und Software) investiert: Modernisie-
 rung der Bordrechner, Umstellung des analogen Betriebsfunks auf Digitalfunk mit
 größeren Bandbreiten, bessere softwaretechnische Aufbereitung von Störungsin-
 formationen für die verschiedenen Informationskanäle.

Mit dem Instrument des jährlichen ÖPNV-Kundenbarometers gelingt es Hand-
 lungsfelder festzustellen, mit denen die Kundenzufriedenheit weiter erhöht wer-
 den kann. Um gezielte Hinweise auf Verbesserungspotenzial zu erhalten, wurde
 von den Stadtwerken 2011 ein ergänzender Qualitäts-Check durchgeführt und
 dabei die vom Kunden subjektiv erhaltene und erwartete Qualität konkretisiert.
 Ziel mehrerer Kunden-Workshops war, eine kundenorientierte Beschreibung der

relevanten Leistungsmerkmale zu erhalten. Auf dieser Grundlage wurde ein Fragebogen gestaltet, der an 1.500 repräsentativ ausgewählte Personen in Münster versandt wurde.

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

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

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

Neben der Klimatisierung der Busse, die teilweise als der Jahreszeit unangepasst empfunden wird, ist die Orientierung am Hauptbahnhof ein weiteres Merkmal mit einer großen Lücke zwischen erhaltener und erwarteter Qualität. Zur besseren Orientierung erwartet der Kunde eine zentrale, dynamische Leitbeschilderung zu den Bussteigen. Im Zuge des Neubaus des Empfangsgebäudes in 2015/2016 sollen hier erhebliche Verbesserungen der Leitinformation greifen.

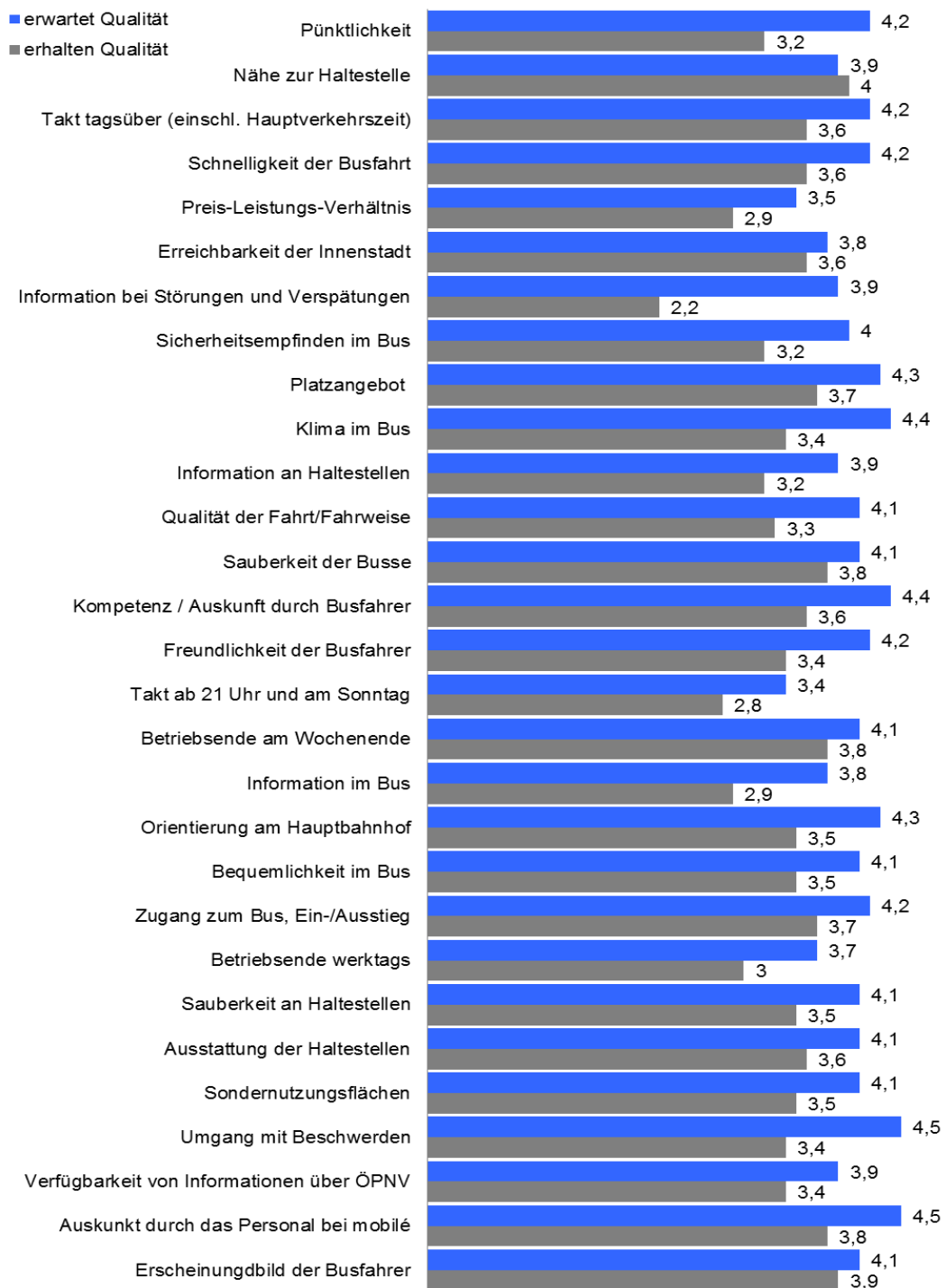


Abbildung 10 Ergebnisse des Qualitäts-Checks 2011

Das ÖPNV-Kundenbarometer und der darauf aufbauende Qualitäts-Check liefern auch in Hinblick auf die Nahverkehrsplanung wichtige Hinweise zur Optimierung des Stadtbussystems. Die klassischen Merkmale des Bedienungsangebotes wie

Erschließung, Taktfolge, Linienführung und Betriebszeiten haben eine hohe Bedeutung und werden von den Kunden überdurchschnittlich gut bewertet. Umso wichtiger ist es daher, diese Parameter im Sinne des Kunden weiterzuentwickeln und zu optimieren. Die schon im Kundenbarometer aufgezeigten Defizite, insbesondere bei der Pünktlichkeit und bei den Informationen bei Störungen sowie Verspätungen, konnte durch den Qualitäts-Check bestätigt und handlungsorientiert konkretisiert werden. Dies sind die kurz- bis mittelfristigen Handlungsbedarfe für Verbesserungen des ÖPNV-Systems.



6 Analyse Stadtbusverkehr

6.1 Angebot

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

Mit der Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2006 kommen im Stadtbussystem zwei zeitlich differenzierte Netze zum Einsatz. Das Tagesnetz wird werktags von ca. 5:30 Uhr bis gegen 21:00 Uhr und am Wochenende von ca. 8:00 bis 21:00 Uhr betrieben. 18 Stadtbuslinien stellen in dieser Zeit die Bedienung sicher. Werktags wird auf den Stadtbuslinien ein 20-minütiger Grundtakt mit Verstärkerfahrten zur Hauptverkehrszeit geboten. Am Wochenende verkehren, mit Ausnahme der Linie 17 (werktags Anbindung der Gewerbegebiete Zentrum Nord und Krögerweg) und der Linien 12 und 13 (Taktverdichter auf der Domachse), alle Linien wie werktags. Am Samstag starten die Linien mit einem 30'-Takt. Ab ca. 10:00 Uhr wird bis gegen 21:00 Uhr der durchgängige 20'-Takt geboten. Angepasst an die deutlich geringere Fahrgastnachfrage werden die Linien sonn- und feiertags vormittags im 60'-Takt und ab ca. 12:00 Uhr im 30'-Takt betrieben (vgl. Tabelle 3).

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

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

3. NVP Stadt Münster

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

Tabelle 3 Stadtbuslinien im Tagesverkehr (Fahrplan 2014)

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

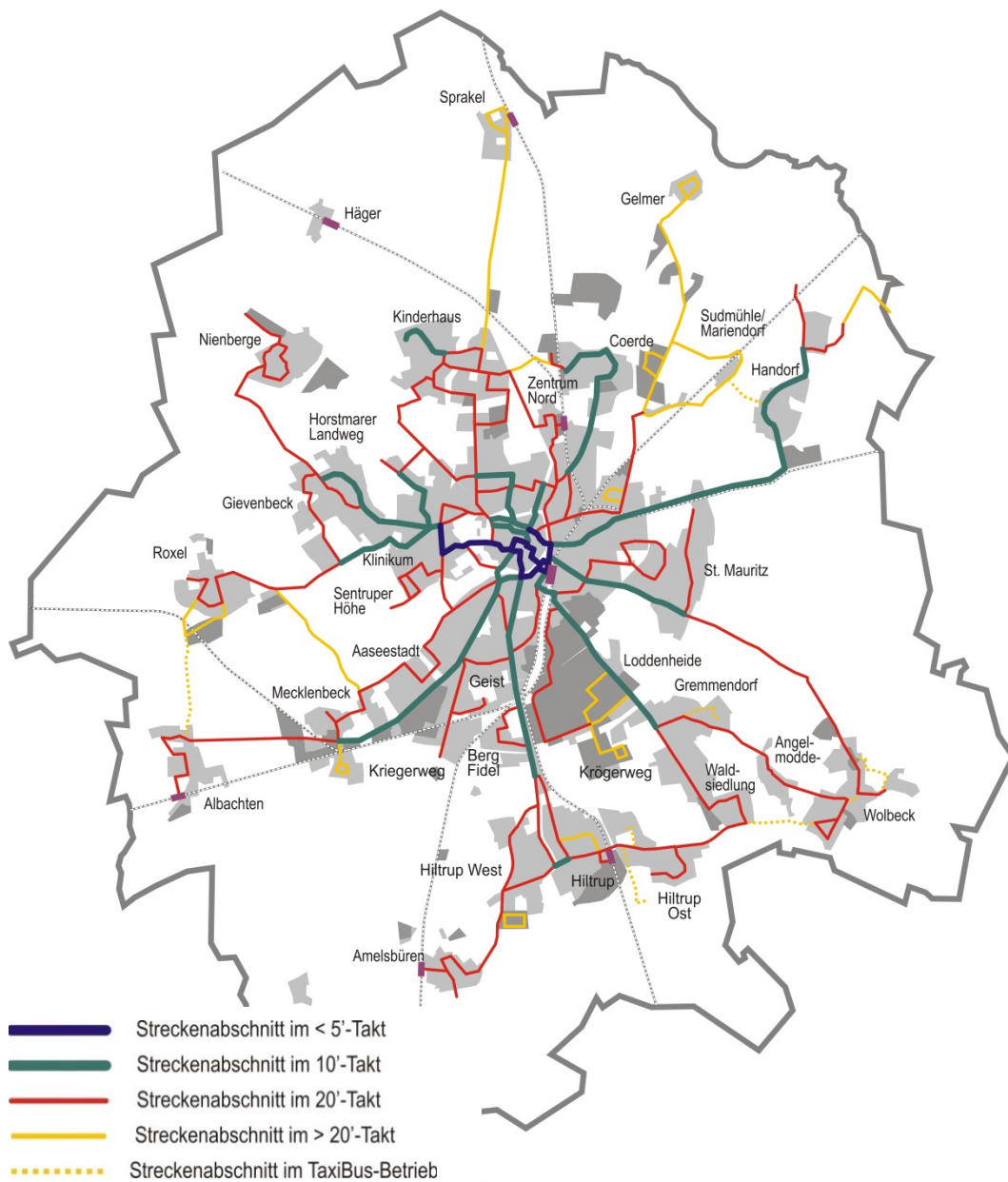


Abbildung 11 Liniennetz und Taktfolgen 2014

Das Stadtbussystem erschließt im Tagesverkehr mit seiner Linienführung und Haltestellenfolge (vgl. Abbildung 11) 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.

Vorwiegend in den Außenbereichen und im Tangentialverkehr zwischen einzelnen Stadtteilen wird das Bedienungsangebot der Stadtbuslinien im Tagesverkehr durch den Einsatz von Taxibuslinien (vgl. Tabelle 4) ergänzt. Aktuell werden im Tagesnetz neun bedarfsgesteuerte Taxibuslinien betrieben. Wie die Stadtbuslinien verkehren die Taxibuslinien nach einem festen Fahrplan und mit festen Haltestellen. Die einzelnen Fahrten werden allerdings nur bei Bedarf, nach vorheriger telefonischer Anmeldung oder nach Anmeldung beim Fahrpersonal, durchgeführt. Mit Ausnahme der T7 und der T8 werden alle Taxibuslinien im 60'-Takt betrieben. Dabei wird in der Regel der Anschluss zu einer Stadtbuslinie geboten.

	Taxibuslinien im Tagesverkehr	Taktfolgen			Betriebszeiten		
		werktags	samstags	sonntags	werktags	samstags	sonntags
T1	Alexianer Krankenhaus - Hansa-BusinessPark - Amelsbüren mit Anschluss auf die Linie 1	60	60	60	8:00 24:00	8:00 24:00	8:00 24:00
T5	Hiltrup, Glasuritstraße - Friedhof Hohe Ward mit Anschluss auf die Linien 5 und 9	60	60	60	10:00 16:00	10:00 16:00	10:00 16:00
T6	Ringstraße - Lärchenweg mit Anschluss auf die Linie 9	60	60	60	7:00 21:00	9:00 21:00	14:00 19:00
T7	Mariendorf/Sudmühle - Handorf	30	30	30	9:00 16:00	9:00 13:00	14:00 17:00
T8	Gremmendorf Ehrenmal - Zeisigweg mit Anschluss auf die Linie 8	20	30/20	60/30	6:00 21:00	8:00 21:00	8:00 21:00
T9	Wolbeck - Hiltrup, Herz-Jesu-Krankenhaus mit Anschluss auf die Linie 9	60	60	60	6:00 21:00	9:00 18:00	13:00 18:00
T10	Roxel - Mecklenbecker Straße mit Anschluss auf die Linie 10 (N83)	30	30/20/30	60/30	20:00 1:00	0:00 24:00	0:00 24:00
T15	Haus Ruhr - Albachten mit Anschluss auf die Linie 15	60	60	60	6:00 21:00	8:00 21:00	8:00 21:00
T20	Albachten - Roxel	60	60	60	8:00 21:00	8:00 21:00	8:00 21:00

Tabelle 4 Taxibuslinien im Tagesverkehr (Fahrplan 2014)

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

Zentrales Qualitätsmerkmal des Nachtbussystems ist der Rundumanschluss am Hauptbahnhof. Im Abendverkehr besteht für die Fahrgäste zu den Minuten 05

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

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

Tabelle 5 Nachtbuslinien im Abend- und Nachtverkehr (Fahrplan 2014)

Im Abend- und Nachtbusverkehr ist zudem ein Ausstieg zwischen den Haltestellen mit "Halt auf Zuruf" möglich. Darüber hinaus kann der Fahrgast über das Fahrpersonal im Anschlussverkehr ein Taxi zur Ausstiegshaltestelle bestellen

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

6.2 Nachfrage

Grundlage der Analyse der Fahrgastnachfrage im Stadtbusverkehr sind die Ergebnisse der Fahrgasterhebung 2011 und die Auswertung der Verkaufsstatistik 2014.

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

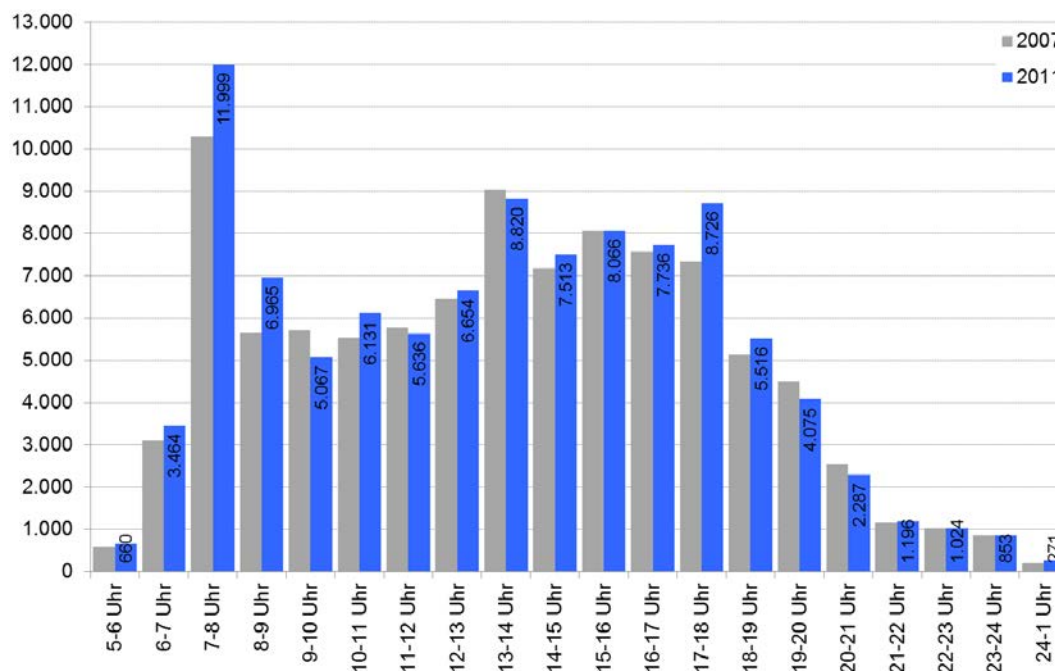


Abbildung 12 Tagesganglinien der Fahrgastnachfrage 2007 und 2011

Die Notwendigkeit dieser Angebotsaufstockung am Morgen verdeutlicht die Tagesganglinie des Fahrgastaufkommens 2011 (Abbildung 13). Die mit Abstand höchste Nachfrage ist in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zwischen 7:00 und 8:00 Uhr festzustellen, bedingt durch die Überlagerung des Berufs- und Ausbildungsverkehrs sind in dieser Zeit ca. 12.000 Fahrgäste unterwegs. Das entspricht ca. 10 % des Gesamtaufkommens an einem Werktag. Gegenüber 2007 ist das nochmals eine Zunahme um ca. 15 %. Eine Stunde später halbiert sich das Fahrgastaufkommen. Allerdings hat auch zwischen 8:00 und 9:00 Uhr das Fahrgastaufkommen im Vergleich zu 2007 deutlich zugenommen. Nachmittags gibt es keine ausgeprägte Verkehrsspitze. Die stündliche Fahrgastnachfrage schwankt zwischen 7.500 und 9.000 Fahrgästen. Für 2011 ist ebenfalls eine Zunahme in der Zeit von 17:00 bis 18:00 Uhr festzustellen.

Mit ca. 9.000 Fahrgästen pro Werktag sind die Stadtbuslinien 1, 5, 6 und 15 die nachfragestärksten Linien im Stadtbussystem. Diese Linien erschließen die einwohnerstarken Stadtteile Kinderhaus und Hilstrup bzw. die aufkommenstarken Korridore Albersloher Weg und Weseler Straße. Mit ca. 2.600 bis 4.300 Fahrgästen ist ein deutlich geringeres Aufkommen auf den überwiegend im erweiterten Innenstadtbereich geführten Linien 2, 3, 4, 13 und 14 festzustellen. Dies gilt auch für die Linie 17, die die Gewerbegebiete Zentrum Nord und Krögerweg erschließt, sowie für die Linie 7, die auf ihrem nördlichen Linienast die kleinen Stadtteile Gelmer, Mariendorf und Sudmühle an das Stadtbussystem anbindet (vgl. Abbildung 13).

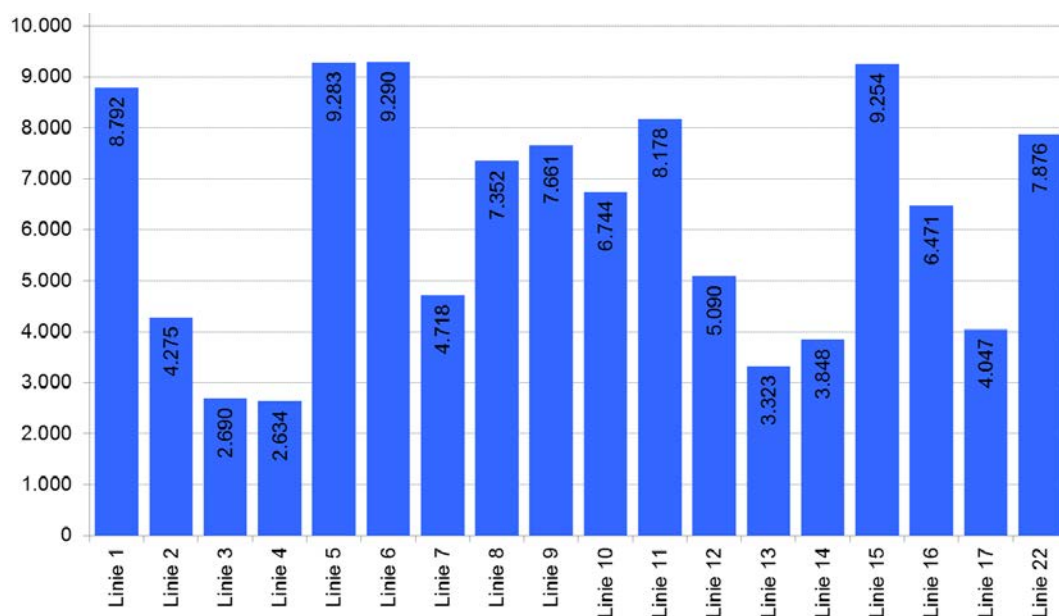


Abbildung 13 Fahrgäste/Stadtbuslinien 2011

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

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

Annähernd die Hälfte der Fahrgäste im Stadtbusverkehr hat den Fahrtzweck Beruf und Ausbildung. Dabei ist der Anteil des Berufsverkehrs in den vergangenen 10 Jahren von 26 % auf 28 % angestiegen. Die Konzentration der Fahrten dieser Fahrtzwecke auf ein stündliches Zeitintervall in der Frühspitze von 7:00 bis 8:00 Uhr, mit der erforderlichen Taktverdichtung im Fahrtenangebot, verdeutlicht die Tagesganglinie des Fahrgastaufkommens. Eine Zunahme um 2 % ist auch für Freizeitverkehre festzustellen. Dabei verteilt sich der Freizeitverkehr homogen über die Nachmittagsstunden bis gegen 21:00 Uhr.

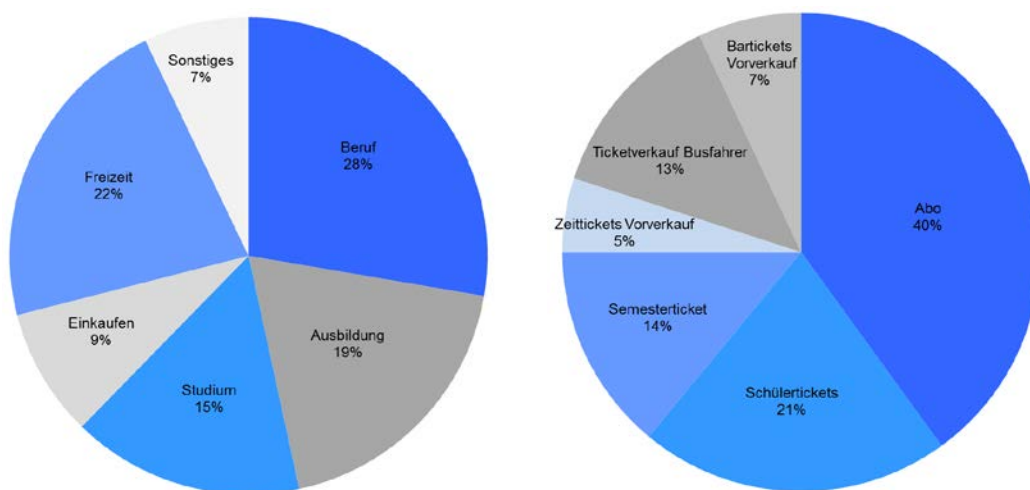


Abbildung 14 Fahrtzwecke (2011) und Tickets (2014)

Einschließlich der Schüler- und Semestertickets liegt der Anteil der Vertragskunden bei mittlerweile 75 % (vgl. Abbildung 14). Gegenüber 2007 ist das nochmals eine Zunahme um mehr als 20 %. Besonders große Steigerungen gab es in den Bereichen goCard, SchülerAbo, FirmenAbo sowie dem 60plusAbo. Damit zeigt

sich die Abo-Offensive der vergangenen Jahre, u.a. mit der Einführung des SchnupperAbos und der zielgruppenspezifischen Angebote (60plusAbo/goCard) erfolgreich. Im Vergleich dazu konnte die Anzahl der Barzahler deutlich reduziert werden. Während 2010 noch ca. 2,3 Millionen Verkaufsvorgänge registriert wurden, waren es 2014 nur noch ca. 1,2 Millionen Vorgänge. Dies ist auch auf die Einführung des elektronischen des 90-Minuten-Tickets im März 2013 zurückzuführen.

6.3 Auslastung und Potenziale

Eine vergleichende Bewertung von Angebot und Fahrgastnachfrage der einzelnen Linien und Korridorabschnitte im Tagesnetz zeigt die Abbildung 15. Systembedingt weisen die Linienabschnitte in den Außenstadtteilen zu Beginn bzw. zum Ende eines Linienweges nur eine geringe Auslastung auf. Das gilt auch für Tangentialverbindungen, die im Sinne der Daseinsvorsorge wichtige Beziehungen zwischen den Stadtteilen im 60'-Takt sichern.

Für die Beurteilung der einzelnen Korridore bzw. Linienabschnitte sind die Auslastungen im weiteren Verlauf von Bedeutung. Bei dieser Betrachtung zeigen die einzelnen Korridore im direkten Vergleich erhebliche Unterschiede in ihrer Auslastung. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass innerhalb der verschiedenen Korridore unterschiedliche Takte (10'- bzw. 20'-Takt) gefahren und unterschiedliche Fahrzeuggrößen (z.B. Solobus bzw. Gelenkzug) eingesetzt werden. So kann beispielsweise ein wenig nachgefragter 10'-Takt auf einen 20'-Takt zurückgeführt werden. Bei einem nur gering nachgefragten 20'-Takt ist eine einfache Rückführung auf einen 60'-Takt nicht ohne weiteres zielführend. Hier sind dann insbesondere die funktionalen Belange der Verbindung sowie erforderliche Verknüpfungen zu bewerten und abzuwägen.

- **Korridor Warendorfer Straße - Handorf (10'-Takt):**
Im direkten Vergleich mit anderen im 10'-Takt bedienten Achsen weist der Korridor Warendorfer Straße nach Handorf eine schlechtere Auslastung auf. So wird im ebenfalls im 10'-Takt bedienten Korridor Coerde etwa die doppelte Anzahl an Fahrgästen befördert. Damit bestätigt sich für den Korridor Handorf ein Ergebnis des 2. Nahverkehrsplanes, in dem bereits eine, gemessen am Leistungsangebot, zu geringe Nachfrage festgestellt worden war.
- **Korridor Grevener Straße - Sprakel (20'-/40'-Takt):**
Im Verlauf der Grevener Straße ist im Abschnitt zwischen Kinderhaus und Sprakel im Vergleich zu anderen, weiter vom Stadtzentrum entfernten Stadtteilen eine schlechte Auslastung festzustellen. Ebenfalls zu berücksichtigen ist die geringe Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln in diesem Bereich.

sichtigen ist für Sprakel, dass die Fahrgastnachfrage zu 50 % vom Schülerverkehr geprägt wird. Darüber hinaus verfügt der Stadtteil über einen Schienenhaltepunkt mit einem 30'-Takt und somit über eine schnelle Anbindung an den Hauptbahnhof.

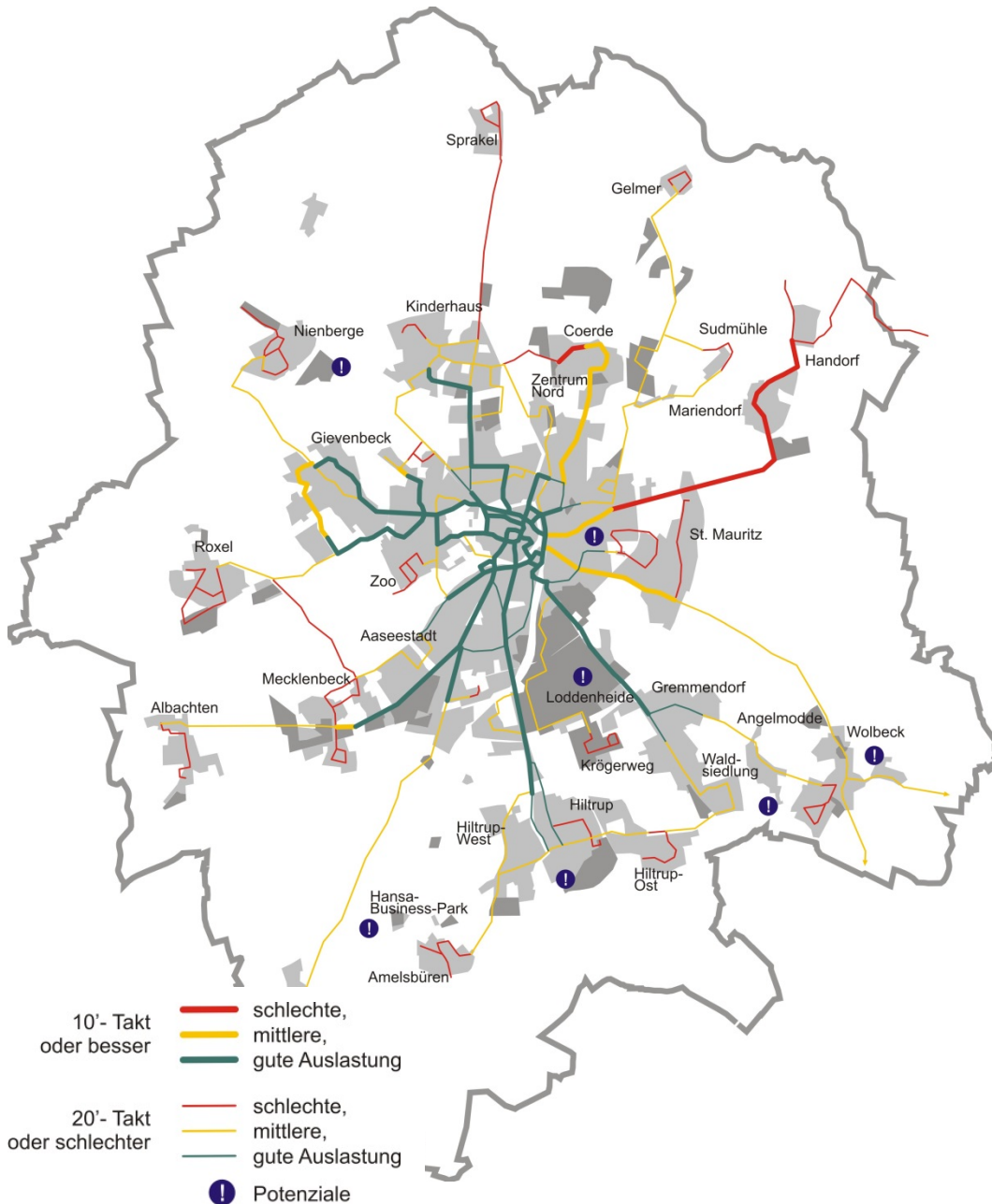


Abbildung 15 Vergleichende Bewertung der Korridore und Linienabschnitte (2011)

- **Korridor Schiffahrter Damm - Gelmer (20’-/40’-Takt):**
Vergleichbar mit dem Linienabschnitt Kinderhaus – Sprakel ist auch dieser Abschnitt einer vertiefenden Analyse und Bewertung zu unterziehen. Zu berücksichtigen ist, dass der Stadtteil Gelmer bei vergleichbarem Fahrgastaufkommen jedoch über keinen Schienenhaltepunkt verfügt. Außerdem ist die Anbindung der Ortsteile Mariendorf und Sudmühle in die Überlegungen mit einzubeziehen.
- **Erweiterter Innenstadtbereich:**
Im Bereich des 2. Tangentenringes verkehren heute überwiegend die Stadtbuslinien 3 und 4. Diese werden heute nicht als „reine“ Ringlinien geführt und weisen eine im Verhältnis zum Angebot geringe Fahrgastnachfrage auf. Eine „echte“ Ringlinie ist aufgrund der korridorverbindenden Linienführung besser geeignet, die heute hoch belasteten Umstiegshaltestellen Hauptbahnhof, Altstadt/Bült und Ludgeriplatz zu entlasten. Zudem können im östlichen Innenstadtring (z.B. St. Franziskus-Hospital) zusätzliche Fahrgastpotenziale erschlossen werden.
- **Südlicher Innenstadtbereich (Friedrich-Ebert-Straße)**
Im Vergleich zu anderen im 20’-Takt bedienten Abschnitten weist der städtebaulich verdichtete Bereich Friedrich-Ebert-Straße/Grüner Grund eine deutlich überdurchschnittliche Fahrgastnachfrage auf. Insbesondere im Bereich Friedrich-Ebert-Straße werden Werte erreicht, die vergleichbar der im 10’-Takt bedienten Korridore liegen.

7 Analyse des regionalen ÖPNV

7.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

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

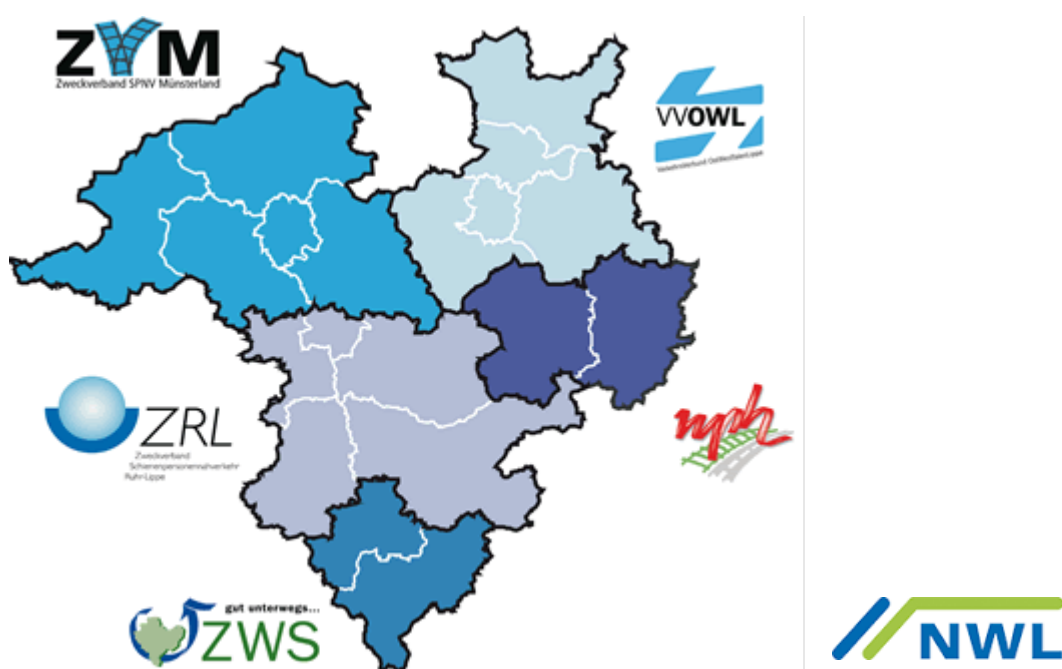


Abbildung 16 Regionale Mitgliedsverbände im NWL

Die Stadt Münster liegt als zentraler Knotenpunkt eingebunden in das Schienennetz des Münsterlandes und wird von acht radial zulaufenden Schienenstrecken der Deutschen Bahn AG im Personennahverkehr durch insgesamt 12 RE/RB Verbindungen bedient, davon 4 mit überlagertem Personenfernverkehr (2 ICE und 5 IC/EC Verbindungen). Eine neunte Schienenstrecke wird von der Westfäli-

schen Landeseisenbahn (WLE) derzeit nur im Güterverkehr betrieben. Eine Reaktivierung dieser Strecke zwischen Münster und Sendenhorst (-Neubeckum) ist erklärtes verkehrspolitisches Ziel der Stadt Münster, des Kreises Warendorf und des Zweckverbandes SPNV Münsterland (siehe Kapitel 10.6.4).

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

Neben dem Hauptbahnhof Münster mit ca. 60.000 Ein-/Aussteigern am Tag als zentraler Knoten- und Verknüpfungsbahnhof zwischen dem Schienenpersonen- und Fernverkehr des Münsterlandes werden im Stadtgebiet von Münster derzeit noch sieben weitere innerstädtische Bahnhöfe und Haltepunkte (Albachten, Amelsbüren, Häger, Hiltrup, Roxel, Sprakel und Zentrum Nord) bedient. Ende 2018 soll der Haltepunkt Mecklenbeck in Betrieb genommen werden.

Mit drei Fahrten (30'-Takt Regionalbahn (RB) zzgl. 60'-Takt Regionalexpress (RE)) pro Stunde und einer Fahrzeit von 4 bis 5 Minuten bis zum Hauptbahnhof hat der SPNV für den Stadtteil Hiltrup auch im innerstädtischen Binnenverkehr eine große Bedeutung. 5 Fahrten/Stunde werden auf der Relation Hauptbahnhof – Münster Zentrum Nord (Fahrtdauer 3 bis 5 Minuten) angeboten. Mit Ausnahme einzelner Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit werden die Schienenhaltepunkte Albachten und Sprakel im 30'-Takt sowie Amelsbüren, Häger und Roxel im Stundentakt bedient.

Auf den acht Schienenstrecken pendeln täglich ca. 54.000 SPNV-Fahrgäste über die Stadtgrenze von und nach Münster. Insbesondere die Hauptstrecken nach Rheine, Hamm und Essen weisen dabei mit 9.200 bis 12.500 Pendlern pro Tag ein hohes Verkehrsaufkommen auf (vgl. Abbildung 17). Die Fahrgastzahlen in den SPNV-Korridoren mit 60'-Takt hingegen liegen mit ca. 2.900 bis 7.200 Ein-/Auspendlern/Tag deutlich darunter. Besonders positiv ist die Fahrgastentwicklung im Korridor Münster – Steinfurt - Gronau – Enschede (Kursbuchstrecke 407) mit 7.200 Fahrgästen/Tag, die von/nach Münster fahren. Zusätzlich nutzen 3.400 Fahrgäste den SPNV im Binnenverkehr Münster, d.h. sowohl der Ein- und als auch der Ausstiegshaltepunkt liegen im Stadtgebiet.

3. NVP Stadt Münster



Abbildung 17 Werktägliches SPNV-Angebot (2014) und Nachfrage auf den Kursbuchstrecken

Am Hauptbahnhof Münster steigen täglich ca. 58.000 Fahrgäste in den SPNV ein bzw. aus. Die übrigen sechs Bahnhöfe bzw. Haltepunkte werden täglich insgesamt von ca. 9.000 Fahrgästen genutzt. Davon nutzen allein 6.300 Fahrgäste den Haltepunkt Zentrum Nord und den Bahnhof Hilstrup.

7.2 Regionalbusverkehr

Insgesamt verbinden sieben Schnellbuslinien und eine Sprinterlinie sowie neun Regionalbuslinien mit einer mindestens 60-minütigen Taktfolge das Münsterland mit dem Oberzentrum Münster. Hinzu kommen neun nicht vertaktete Regionalbuslinien, die überwiegend den Schülerverkehr aus und in Richtung Münster bedienen.

Alle Schnellbuslinien sowie der überwiegende Teil der vertakteten auf Münster gerichteten Regionalbuslinien werden von der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) betrieben. Über einen Kooperationsvertrag sind die Stadtwerke Münster Mitkonzessionär und Mitfinanzierer dieser Linien. Die Sprinterbuslinie S75 ist ab 09.01.2014 auf die SWK Fahrservice GmbH, Krefeld konzessioniert. Weitere Regionalbuslinien sind auf die Westfalen Bus GmbH (WB), die Kraftverkehr Münsterland C. Weilke GmbH (KVM) und die Firma Veelker GmbH Co. KG konzessioniert (vgl. Tabelle 6).

Linie	Linienweg / Streckenabschnitt	Konzessions- inhaber	Betriebs- führer	Aufgaben- träger
S20	Hbf - Wolbecker Str. -> Everswinkel - Freckenhorst - Warendorf	RVM/SWMS	RVM	MS/WAF
S30	Hbf - Gremmendorf -> Albersloh - Beckum	RVM/SWMS	RVM	MS/WAF
S50	Hbf - Coerde -> FMO - Saerbeck - Ibbenbüren	RVM/SWMS	RVM	MS/ST
S60	Bült - Hbf - Inselbogen - Weseler Str. -> Nottuln	RVM/SWMS	RVM	MS/COE
S70	Hbf - Bült - Steinfurter Str. -> Schöppingen - (Ahaus - Vreden)	RVM/SWMS	RVM	MS/ST/BOR
S75	Hbf - Inselbogen - Weseler Str. -> Borken - Bocholt	SWK	SWK	MS/BOR
S90	Bült - Hbf - Inselbogen - Weseler Str. -> Senden - Lüdinghausen	RVM/SWMS	RVM	MS/COE
S92	Bült - Hbf - Inselbogen - Weseler Str. -> Lüdinghausen	RVM/SWMS	RVM	MS/COE
R11	Hbf - Wolbecker Str. -> Telgte - Warendorf	WB	WB	MS/WAF
R13	(Münster) - Telgte - Ostbevern	WB	WB	MS/WAF
R22	Gievenbeck - Hbf - Wolbecker Str. - Wolbeck -> Everswinkel	RVM/SWMS	RVM	MS/WAF
R32	Gievenbeck - Hbf - Wolbecker Str. - Wolbeck -> Sendenhorst	RVM/SWMS	RVM	MS/WAF
R41	(Gelmer) - Bült - Hbf - Ludgeriplatz - Inselbogen -> Ottmarsbocholt	RVM/SWMS	RVM	MS/COE
R51	Hbf - Coerde - Sprakel -> Greven - FMO - Lengerich	KVM/WB	KVM/WB	MS/ST
R63	Hbf - Ludgeriplatz - Coesfelder Kreuz - Roxel -> Nottuln - Coesfeld	Veelker GmbH & Co. KG	Veelker GmbH & Co. KG	MS/COE
R64	Hbf - Ludgeriplatz - Coesfelder Kreuz - Roxel -> Havixbeck	Reisedienst Veelker GmbH & Co. KG	Reisedienst Veelker GmbH & Co. KG	MS/COE
R72	Hbf - Bült - Steinfurter Str. - Nienberge -> Altenberge	RVM/SWMS	RVM	MS/ST
R73	Hbf - Ludgeriplatz - Steinfurter Str. - Nienberge -> Altenberge - Nordwalde	WB	WB	MS/ST/BOR

Tabelle 6 Übersicht der Schnell-, Sprinter- und Regionalbuslinien (2014)

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

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

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

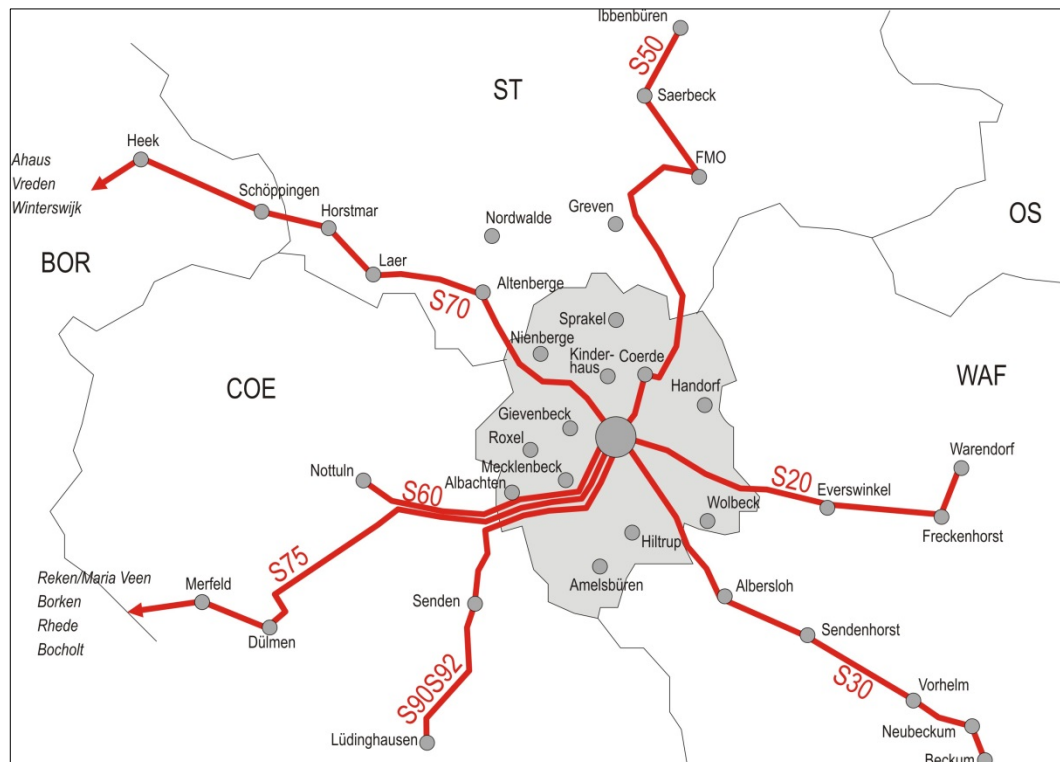


Abbildung 18 Schnellbuslinien von/nach Münster (2014)

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

Folgende Stadtbus-/Regionalbuskooperationen werden heute bereits erfolgreich betrieben:

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

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

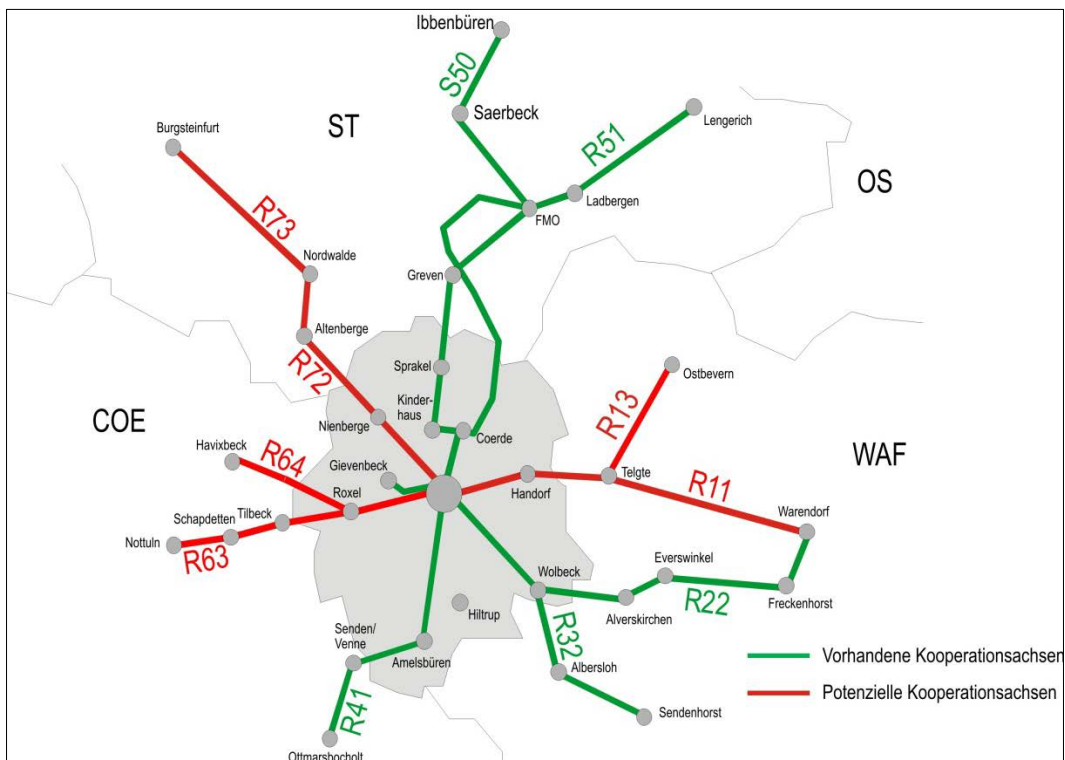


Abbildung 19 Regionalbuslinien mit und ohne Einbindung in das Stadtbussystem (2014)

8 Tarif- und Vertriebssystem

8.1 Der Münsterlandtarif

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

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

Mit der südlich angrenzenden Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe (VRL) besteht seit vielen Jahren eine enge Kooperation. Der in der Stadt Hamm, den Kreisen Soest und Unna, dem Hochsauerlandkreis und dem Märkischen Kreis angewandte Ruhr-Lippe-Tarif ist weitgehend mit dem Münsterland-Tarif identisch. Die enge Verzahnung von Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarif sowie ein gemeinsames Einnahmeaufteilungsverfahren ermöglichen den Fahrgästen durchgehende Tickets aus der Stadt Hamm und den Kreisen Soest und Unna in das Münsterland und umgekehrt. Davon profitieren z.B. die Pendler und Besucher der Stadt Münster. Die nachfolgende Abbildung 20 zeigt die beiden Tarifräume des Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarifes, die insgesamt rund ein Drittel der Landesfläche NRW umfassen.

Das Fahrpreissystem des Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarifes wird kontinuierlich (meist jährlich) den Markterfordernissen und der wirtschaftlichen Situation angepasst. In den letzten Jahren wurden diese Tarifanpassungen speziell in Münster regelmäßig für erfolgreiche Produkteinführungen genutzt, z.B. Einführung des 10erTickets, des 60plusAbos, des SchülerTickets goCard oder des elektronischen 90 MinutenTickets.

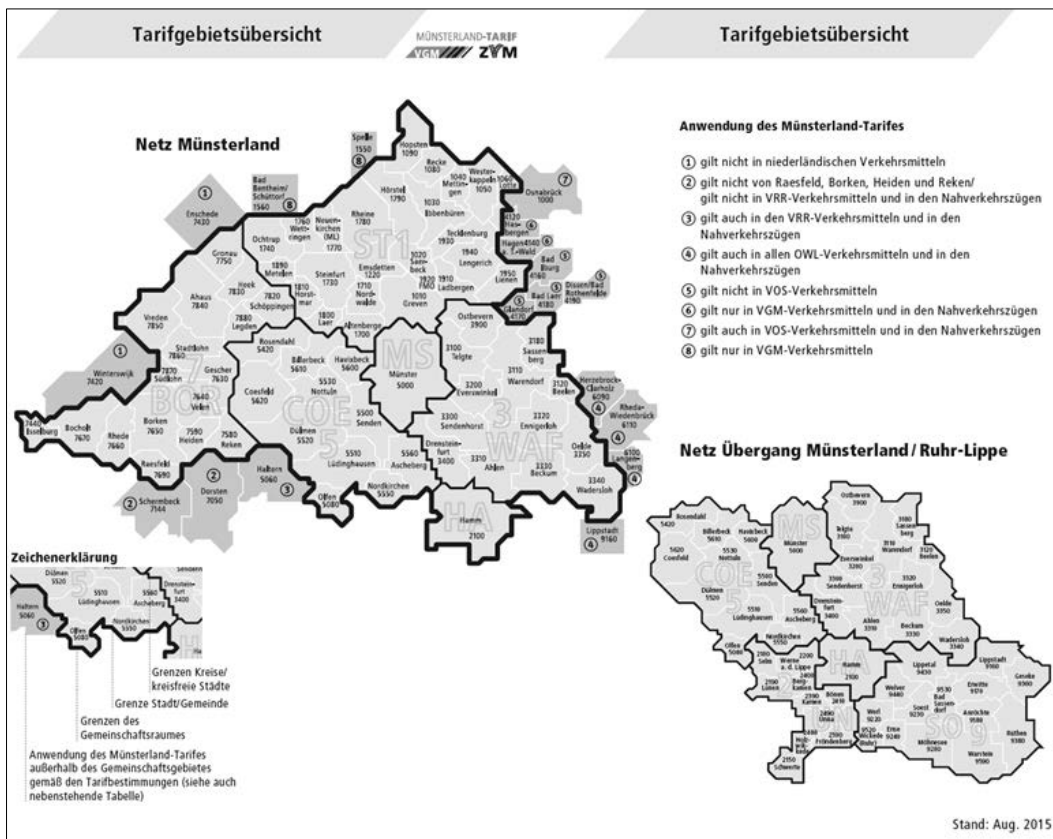


Abbildung 20 Verkehrsräume des Münsterland-Tarifes und des Ruhr-Lippe-Tarifes

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

Der Facharbeitskreis Tarif/Einnahmeaufteilung der Tarifgemeinschaft Münsterland und Ruhr-Lippe bereitet deren Entscheidungen vor. Er wird hierbei unterstützt durch eine gemeinsame Geschäftsstelle mit Sitz in Münster. Oberstes Organ der beiden Tarifgemeinschaften ist jeweils der Tarifausschuss. In den Tarifausschüssen sind die Geschäftsführungen aller konzessionierten Verkehrsunternehmen und der Zweckverbände stimmberechtigt vertreten. In der Regel gelten das Einstimmigkeitsprinzip sowie ein Territorialprinzip (z.B. Stadtgebiet Münster).

Ist eine aktuelle Preisanpassung oder Strukturveränderung des Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarifes von den Tarifausschüssen beschlossen, sind diese Tarifmaßnahmen von den Aufsichtsgremien aller beteiligten Verkehrsunternehmen und Zweckverbände zu beraten und zu verabschieden. In Münster sind zudem der

Finanz- und Hauptausschuss sowie der Rat als Gesellschafter der Stadtwerke Münster zu beteiligen. Erst nach deren Zustimmung kann das förmliche Genehmigungsverfahren bei den Bezirksregierungen in Münster und Arnsberg durchlaufen werden. Nach Abschluss dieses Verfahrens und vorliegender Genehmigung tritt der neue Tarif zu einem Stichtag (meist zum 01. August) in Kraft.

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

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

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

Nicht zuletzt hat auch das SemesterTicket für die inzwischen über 55.000 Studierenden an den insgesamt acht Münsteraner Hochschulen wegen seiner großen Nachfrage- und Einnahmewirkung eine entsprechende Bedeutung. Diese ist in den letzten Jahren sogar noch angewachsen, da das regionale SemesterTicket Münster inzwischen zum NRW-weiten SemesterTicket weiter entwickelt wurde. Das SemesterTicket gilt auch auf ausgewählten Strecken außerhalb NRWs, z.B. in Enschede und Osnabrück.

Durch regelmäßige Produktinnovationen in Verbindung mit engagiertem Marketing konnte der Münsterland-Tarif gemeinschaftlich attraktiv und zielgruppenorientiert weiterentwickelt werden. Beispiele sind:

- das 9 UhrTagesTicket für einen Erwachsenen und bis zu drei Kindern,
- das preislich sehr attraktive 10er Ticket im Vorverkauf,
- das FunAbo für Jugendliche
- das 60plus Abo inkl. Partner-Karte
- das SchülerTicket goCardAbo mit Freizeitnutzung im gesamten Münsterland
- das AzubiAbo, ebenfalls mit Freizeitnutzung im gesamten Münsterland
- günstige AnschlussTickets für Inhaber von Zeitkarten und Abonnements

Eine besondere Bedeutung hat in den letzten Jahren die vom Rat der Stadt Münster beschlossene Einführung des Münster-Passes erlangt. Dieser wird vom Sozialamt der Stadt an ca. 24.000 einkommensschwache Einwohner ausgegeben und berechtigt zum deutlich rabattierten Bezug ausgewählter Verkehrs-Abos für das Stadtgebiet Münster. Inzwischen nutzen über 6.000 Münster-Pass-Inhaber diese günstige Möglichkeit, mit Bus und Bahn in Münster zu fahren. Die aus der etwa 50 %igen Rabattierung der Abos resultierenden Mindereinnahmen werden den Stadtwerken und der Tarifgemeinschaft von der Stadt Münster ausgeglichen. Diese kann hierbei anteilig auf eine entsprechende Förderung des Landes NRW für SozialTickets zurückgreifen.



Abbildung 21 Beispiele für innovative zielgruppenorientierte Tarifprodukte der Stadtwerke Münster

Mit Hilfe dieser regelmäßigen Tarifinnovationen und unterstützt durch eine mehrjährige Abo-Offensive mit attraktiven Rabatten von 25 Prozent beim PrivatAbo und mindestens 30 Prozent beim JobTicket gelang es in Münster, sowohl die Anzahl der Abonnenten auf inzwischen über 40.000 als auch die Zahl der Fahrgäste auf fast 40 Millionen (2014) bei gleichzeitig verbesserter Wirtschaftlichkeit anwachsen zu lassen. Mit dem im März 2013 eingeführten elektronischen Ticket (eTicket) ist der ÖPNV in Münster auch zukünftig gut aufgestellt (siehe Kapitel 8.3).

8.2 NRW-Tarif und Westfalentarif

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

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

Voraussichtlich im ersten Quartal 2015 wird bei den Stadtwerken ebenso der erweiterte NRW-Tarif erhältlich sein. Diese Erweiterung umfasst dann alle Verbindungen innerhalb Nordrhein-Westfalens, wobei es dem Kunden dann freigestellt ist, mit welcher Nahverkehrsverbindung er sein Ziel erreicht.

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

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

Der Westfalentarif würde sich dann aus den heute bestehenden fünf Gemeinschaftstarifen folgender Räume zusammensetzen (siehe auch Abbildung 22):

- Münsterland-Tarif
- Ruhr-Lippe-Tarif
- Der Sechser (Region Ostwestfalen-Lippe)

- Hochstifttarif (Region Paderborn/Höxter)
- Tarif Westfalen-Süd (Region Olpe/Siegen-Wittgenstein)

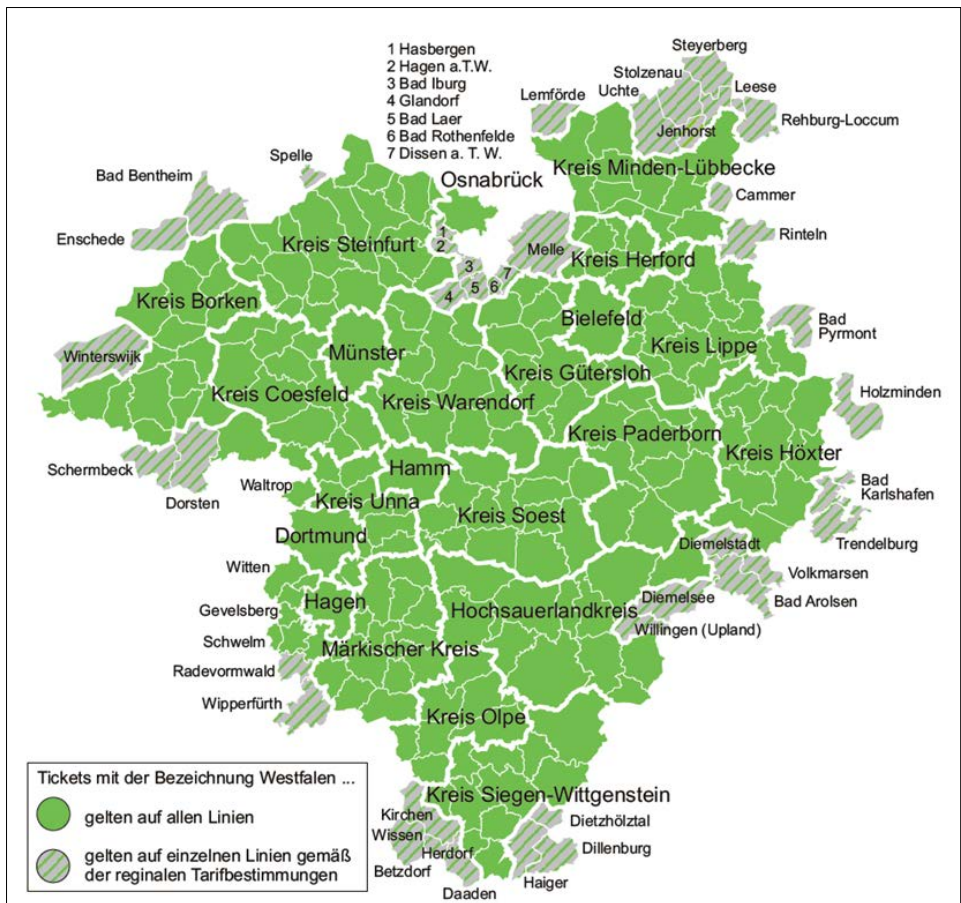


Abbildung 22 Gemeinschaftstarife in Westfalen-Lippe

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

Nach gegenwärtigem Planungsstand (Sommer 2015) kann davon ausgegangen werden, dass der künftige Westfalentarif sehr stark nach dem bewährten Subsidiaritätsprinzip ausgestaltet und entschieden wird. Dies bedeutet, dass z. B. der lokale Tarif in Münster (Preisstufe 0) oder die benachbarten regionalen Preisstufen des Münsterlandes wie heute vor Ort weiterentwickelt und auch von den kommunal/regional zuständigen Gremien beschlossen werden. Allein die höheren Preisstufen für westfalenweite Verbindungen, z. B.

- Paderborn - Münster
- Enschede – Bielefeld

müssten mit ihren höheren Preisstufen einheitlich für Westfalen definiert werden.

Mit dem neuen NRW-Tarif und mit dem Westfalentarif wird der Einzugsbereich, der mit durchgehenden Tickets nach Münster befahren werden kann, deutlich vergrößert. Der Kunde hat in Zukunft attraktive Möglichkeiten, aus allen benachbarten Oberzentren Westfalens (Bielefeld, Dortmund, Hamm, Paderborn, Osnabrück und Enschede) bzw. darüber bis an die Landesgrenzen mit durchgehenden Tickets Münster zu erreichen.

8.3 Einführung des elektronischen Tickets

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

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



Abbildung 23 eTicket Münster auf der Stadtwerke PlusCard mit elektronischem Lesegerät

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

- Seit 01. März 2013: Einführung des elektronischen 90MinutenTickets zur freizügigen Nutzung im Stadtgebiet Münster für den Gelegenheitskunden. Dieses Ticket ist die elektronische Variante des beliebten 10erTickets für zurzeit 2,00 €/Fahrt (ein Erwachsener und bis zu drei Kinder) und bietet zusätzlich sogar bei mehrfacher täglicher Nutzung eine günstige Tagespreis-Abrechnung per monatlicher Lastschrift. Der Kunde erhält hierzu einen Einzelverbindungs-Nachweis. Ab Spätsommer 2015 ist dieses Ticket auch in einer Prepaid-Variante an den Automaten und in den Vorverkaufsstellen vorgesehen. Die Karte kann dann ähnlich einer Telefonkarte an den Ticketautomaten und den Vorverkaufsstellen mit einem Geldbetrag aufgeladen werden und ermöglicht volle Kostenkontrolle. Im Juni 2015 hatten sich bereits über 30.000 Kunden für das Ticket registriert.
- Seit 01. September 2013: Einführung des elektronischen FlexAbos. Das FlexAbo ermöglicht die freizügige Nutzung von Bus und Bahn im gesamten Stadtgebiet werktags ab 8:00 Uhr, am Wochenende und an Feiertagen ganztags zu einem abgesenkten Preis von zurzeit 30,00 €/Monat. Anders als das 9 UhrAbo kann das FlexAbo bereits auch vor der Zeitgrenze 8:00 Uhr genutzt werden. Für die Fahrten vor 8:00 Uhr an Werktagen wird dem Abonnenten ein Wert von 1,00 € pro Tag bis zu einem monatlichen Höchstpreis von 45,00 € (Stand: August 2015) abgerechnet. Neben der vollen zeitlichen und räumlichen Flexibilität im gesamten Stadtgebiet kann der Fahrgast die Preisvorteile außerhalb der Verkehrsspitze nutzen. Hierin liegt auch der wesentliche Vorteil für die Verkehrsunternehmen: Mit Hilfe preislicher Anreize soll der Kunde animiert werden, bevorzugt die verkehrsrärmere Zeit außerhalb der morgendlichen Verkehrsspitze zu nutzen.

8.4 Vertrieb

Die Stadtwerke Münster vertreiben die Tickets des Münsterland-Tarif und ausgewählte Tickets des NRW-Tarif über verschiedene Vertriebskanäle:

- Verkauf als Abonnement und eTicket im Servicezentrum mobilé, Stadtwerke CityShop und Servicecenter Hafensplatz sowie bei ausgewählten Vorverkaufsstellen und als online-Abo.

- Verkauf der übrigen Tickets in insgesamt über 40 Vorverkaufsstellen im gesamten Stadtgebiet, die im Jahr 2015 auch für den Vertrieb von elektronischen Tickets mit Terminals ausgerüstet werden.
- Verkauf des gesamten Ticketsortiments außer Abo an insgesamt 24 barrierefreien Ticket-Automaten (siehe Abbildung 25) an den bedeutenden Haltestellen im Stadtgebiet mit moderner Touch-Screen-Technik, die ebenso für den Vertrieb von elektronischen Tickets ausgerüstet sind.
- Verkauf der meist nachgefragten Tickets des Barsortiments einschließlich NRW-Tarif über das HandyTicket Deutschland mit App für Smartphones
- Verkauf des Barsortiments wie Einzel-, Vierer- und TagesTicket sowie Pauschaltickets des NRW-Tarif im Bus beim Fahrpersonal

90 MinutenTicket (1 Erw. + 3 Kinder, max. 4,50 Tagespreis)		2,00	FlexAbo (max. 45,00)		30,00	
90 MinutenTicket prepaid → nur im Vorverkauf (1 Erw. + 3 Kinder)		2,00	MünsterAbo		45,00	
9 Uhr TagesTicket 1 Pers.*		6,00	MonatsTicket		72,90	
→ im Vorverkauf		4,90	9 Uhr MünsterAbo		35,90	
(1 Erw. + 3 Kinder)			9 Uhr MonatsTicket		55,90	
9 Uhr TagesTicket 5 Pers.*		11,30	60 plusAbo		30,00	
→ im Vorverkauf		9,20	60plus PartnerAbo		15,00	
TagesTicket 5 Pers.*		13,90	WochenTicket		25,90	
→ im Vorverkauf		13,00	JobTicket		41,50	
(beide bis 5 Pers.)			goCardAbo		20,90	
10er Ticket*		24,00	Azubi-/		SchülerAbo plus	31,90
→ nur im Vorverkauf			Schüler MonatsTicket		47,80	
4erTicket*		11,60	Schüler WochenTicket		16,00	
→ im Vorverkauf		9,40	FahrradMonatsTicket/Abo		24,00	
4er KinderTicket		5,60				
→ im Vorverkauf		4,80				
EinzelTicket*		2,90				
→ im Vorverkauf		2,60				
Kurzstrecke		1,60				
KinderTicket		1,40				
→ im Vorverkauf		1,20				
Kurzstrecke		0,80				
FahrradTagesTicket		1,60				

* Auch als HandyTicket zum Vorverkaufspreis erhältlich.
Für Wochen- und MonatsTickets sowie Abonnements sind günstige AnschlussTickets erhältlich.

Abbildung 24 Tariftableau für das Stadtgebiet Münster (08/2015)

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

Die Preisdifferenzierung erfolgte nach dem Motto „Vor dem Fahren sparen – Tickets günstiger im Vorverkauf“ schrittweise mit einer von Jahr zu Jahr zunehmenden Preisspreizung und wurde vom Markt sehr gut angenommen. Gleichzeitig wurde das Netz der Vorverkaufsstellen deutlich ausgebaut. An allen Vorverkaufsstellen und Automaten sowie beim HandyTicket gelten die günstigeren Vorverkaufspreise.

Durch die Einführung der neuen ((eTicket-Produkte erwarten die Stadtwerke eine weitere Entlastung des Bordverkaufs und eine entsprechende Beschleunigung der Fahrt. Auch das elektronische 90MinutenTicket ist mit 2,00 € erheblich preisgünstiger als das Einzelticket beim Fahrpersonal für 2,90 € und beinhaltet zudem die Mitnahmemöglichkeit für bis zu drei Kinder.

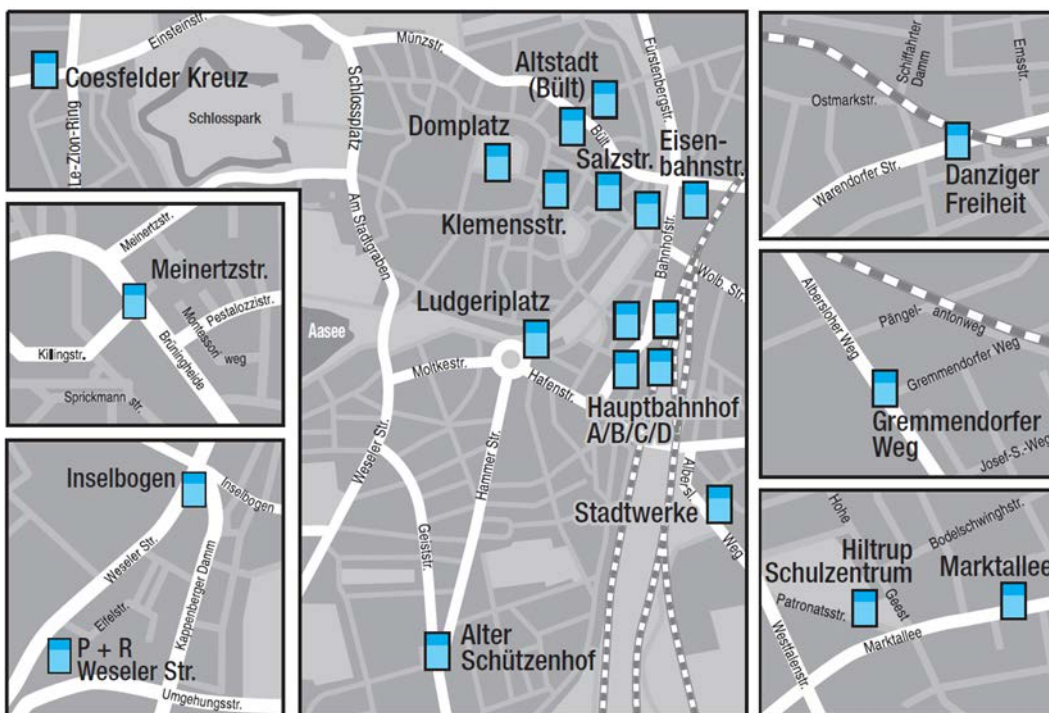


Abbildung 25 Standorte Ticket-Automaten (2015)

9 Qualitätsstandards

9.1 Gesetzlicher Hintergrund, Funktion

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

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

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

Grundsätzlich ist bei der Festlegung und Umsetzung der Qualitätsstandards das Prinzip der Wirtschaftlichkeit zu beachten. Maßstab bei der Gestaltung des Be-

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

9.2 Differenzierung nach Produkten

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

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

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

Die Bedienungsqualität im Stadtbussystem wird beschrieben durch die

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

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

Die Kenngrößen der Beförderungsqualität werden differenziert nach

- Personal
- Fahrzeuge
- Infrastruktur
- Information und Kommunikation

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

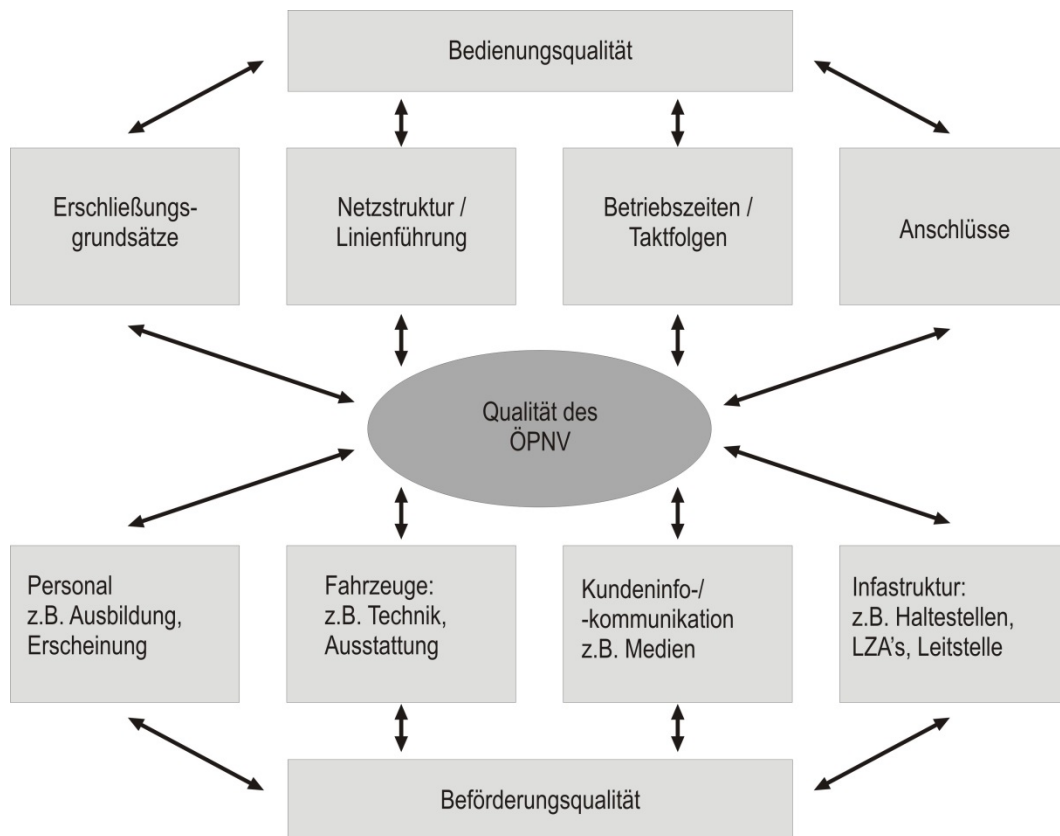


Abbildung 26 Qualitätsstandards im Stadtbusverkehr

9.3 Bedienungsstandards im Stadtbusverkehr

9.3.1 Erschließungsgrundsätze und Einzugsradien

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

9.3.2 Netzgestaltung und Linienführung

- Die nachfrage- und fahrtzweckgerechte Differenzierung des Stadtbusnetzes in ein Tages- und Abend-/Nachtnetz ist beizubehalten.
- Das Liniennetz soll möglichst flexibel gestaltet werden, um zeitnah auf städtebauliche Entwicklungen und Fahrgastbelange reagieren zu können. Fahrplantechnische Abhängigkeiten im Netz sind zu reduzieren.
- Die Linienführung soll unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit nachfrage-gerecht und fahrtzweck-spezifisch erfolgen. Überkapazitäten sind abzubauen, neue Fahrgastpotenziale sind zu erschließen.



- Die Linien sollen möglichst direkt und für den Fahrgast plausibel geführt werden. Die Trennung von Richtung und Gegenrichtung ist nach Möglichkeit zu vermeiden.
- In aufkommensstarken Korridoren und Stadtteilen sollen zwei Stadtbuslinien parallel geführt werden, so dass den Fahrgästen eine verdichtete Taktfolge geboten wird.
- Zur Anbindung von zusammenhängenden Siedlungsbereichen mit einer schwachen Fahrgastnachfrage und nachfragerlevanten öffentlichen Einrichtungen mit einer Haltestellenentfernung von über 500 m sollen bedarfsgesteuerte Taxibuslinien zum Einsatz kommen.
- Aus allen Stadtteilen sollen der Hauptbahnhof und/oder die zentralen Innenstadthaltestellen Altstadt/Bült, Ludgeriplatz sowie die Haltestellen der Domachse in Direktfahrt zu erreichen sein.
- Durch die Einrichtung und den Ausbau dezentraler Verknüpfungspunkte soll die Effizienz des Liniennetzes verbessert werden.

9.3.3 Takte und Betriebszeiten

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

9.4 Bedienungsstandards im Stadt-Umlandverkehr (Regionalbusverkehr)

Das Bedienungs- und Leistungsangebot im Stadt-Umlandverkehr, hier bezogen auf den Regionalbusverkehr, ist zwischen dem Aufgabenträger Stadt Münster und den benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen. Aus Sicht der Stadt Münster sollten dabei folgende Standards angestrebt werden:

- Die regionale Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster sollte durch einen qualitativ hochwertigen und leistungsfähigen Regionalbusverkehr gewährleistet werden.
- Die bestehende Bedienungsqualität im Stadt-/Umlandverkehr auf den vertakteten Regionalbuslinien sollte sichergestellt werden.
- Die Produktdifferenzierung zwischen SchnellBus und RegioBus soll beibehalten werden. Der produkttypische Fahrzeugeinsatz hat möglichst linienrein zu erfolgen.
- Die innerstädtische Erschließungs- und Bedienungsfunktion der RegioBus-Linien in Münster sollte mit der Bedienung aller Haltstellen auf dem Linienweg sichergestellt werden. Linienwegänderungen im Stadtgebiet Münster sollen mit dem Aufgabenträger Stadt Münster abgestimmt werden.
- Auf den vertakteten Regionalbuslinien ist möglichst ein 60-minütiger Grundtakt mit bedarfsgerechten Verstärkern zur Hauptverkehrszeit anzubieten.
- Die Betriebszeitfenster der vertakteten Regionalbuslinien sollten an die Ladenöffnungszeiten (Mo – Sa) in Münster angepasst werden.

9.5 Beförderungsstandards im Stadtbus- und Stadt-Umlandverkehr

9.5.1 Definition

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

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

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

9.5.2 Personal

Das Fahrpersonal sowie dessen Ausbildung müssen grundsätzlich die gesetzlichen Bestimmungen zur Ausübung der Tätigkeit erfüllen (BOKraft). Die für das Fahr- und Servicepersonal gesetzlich vorgeschriebenen Arbeits- und Pausenzeiten sind einzuhalten (Arbeitszeitgesetz, Fahrpersonalgesetz/Fahrpersonalverordnung). Darüber hinaus gelten folgende Standards (Kategorien A, B, C siehe Seite 86):

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

Anforderung muss erfüllt werden Erfüllung der Anforderung wünschenswert

Abbildung 28 Qualitätsanforderungen Personal

9.5.3 Fahrzeuge

Alle in der Stadt Münster eingesetzten Fahrzeuge müssen den gesetzlichen Bestimmungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), der BOKraft sowie der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) genügen. Die von der Stadt Münster erlassene Richtlinie zur Verwendung der Mittel gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG (Fahrzeugförderung) definiert verbindliche Anforderungen für die im

Stadtgebiet eingesetzten Fahrzeuge. Im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes und der rechtsverbindlichen UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (barrierefreie Mobilität, barrierefreier Zugang zum ÖPNV) soll im Zuge der Fahrzeugneu- und -ersatzbeschaffung die Barrierefreiheit im Stadt- und Regionalbusverkehr gewährleistet werden. Bei den im Taxi-busverkehr eingesetzten Fahrzeugen wird diese Barrierefreiheit perspektivisch angestrebt. Darüber hinaus gelten folgende Standards:

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

Anforderung muss erfüllt werden Erfüllung der Anforderung wünschenswert

Abbildung 29 Qualitätsanforderungen Fahrzeuge

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

9.5.4 Infrastruktur

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

- Die Lage und Anordnung der Haltestellen soll verkehrstechnisch sicher und sozial kontrolliert sein. Ebenso ist eine ausreichend breite und sichere Auftritts- bzw. beleuchtete Aufenthaltsfläche zu gewährleisten.
- Für die Parallelanfahrt der Haltestellen mit Gelenkzügen und der störungs- und verlustzeitfreien An- und Abfahrt sollte die Aufstelllänge mindestens 18 m betragen. Beim Neu-/ Umbau sind Haltestellen mit Halt am Fahrbahnrand (wenn örtlich möglich) gegenüber Busbuchten zu favorisieren.
- Bei einem Neu- oder Umbau einer Haltestelle ist eine Bordsteinhöhe von 16 cm zu realisieren. Hierbei ist im Regelfall ein weißer, abgeschrägter Sonderbordstein zu verwenden, der vom Bus auch als Anfahrhilfe genutzt werden kann.
- Im gesamten Stadtgebiet werden Haltestellen mit kontrastreichen und tastbaren Bodenindikatoren ausgebaut. Eine Ausnahme bilden Haltestellen im Promenadeninnenring und Gebiete der die der Altstadt- und Erhaltungssatzung unterliegen. Hier werden Sonderlösungen (dunkle Bodenindikatoren und kontrastreiches Natursteinpflaster) mit der KIB abgestimmt.
- Weitere Wartehallen mit ausreichenden Sitzgelegenheiten, DFI-Anlagen (FIS-System) und Fahrradbügel sind in Abhängigkeit von der Anzahl der Einsteiger und Funktion der Haltestelle aufzustellen.
- Eine regelmäßige Wartung und Reinigung sowie eine kurzfristige Behebung von Schäden und ein Winterdienst sind vorzusehen.
- In stauanfälligen Bereichen sind die bestehenden Busspuren und Busschleusen beizubehalten bzw. ist eine Neueinrichtung zu prüfen.

- Lichtsignalanlagen auf ÖV-Achsen, die im 10'- bzw. 20'-Takt befahren werden, sind mit einer Busbevorrechtigung bzw. -beeinflussung auszustatten, um Verlustzeiten zu minimieren und den Verkehrsfluss sowie die Pünktlichkeit des ÖPNV zu verbessern.
- Zur Steuerung und Überwachung des Stadtbus- und Regionalbusverkehrs im Stadtgebiet Münster wird vom Nahverkehrsmanagement eine Verkehrsträger übergreifende Leitstelle betrieben.

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

9.5.5 Information und Kommunikation

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

- Bei der Gestaltung der Printmedien ist eine gute Lesbarkeit und Handhabung unter Berücksichtigung eines einheitlichen Erscheinungsbildes zu gewährleisten.
- Es wird eine elektronische Fahrplanauskunft mit Istzeit-Auskunft, adressscharfem Routing, Tarifauskünften, Störungsmeldungen und dem möglichen Abruf persönlicher Fahrpläne betrieben. Weitergehende aktuelle Informationen werden über entsprechende Internetplattformen gegeben. Applikationen für Smartphones sind vorzuhalten.
- Zur Sicherstellung aktueller Verkehrsinformationen an den Haltestellen, in den Fahrzeugen und im Internet bereitet das Nahverkehrsmanagement alle von den Verkehrsunternehmen gelieferten Störungsinformationen für die jeweiligen Informationskanäle auf.
- Vor Ort wird eine Mobilitätszentrale ("mobilé" gegenüber dem Hauptbahnhof) mit Kundenberatung und Ticketverkauf betrieben.
- Der Kundenkontakt ist neben dem persönlichen Kontakt über die Mobilitätszentrale, telefonisch über die NRW-weite einheitliche Rufnummer

(„Schlaue Nummer für Bus und Bahn“) sowie über E-Mail bzw. Internet sicherzustellen.

- Ein Beschwerdemanagement mit kundenfreundlichen Reaktionszeiten wird betrieben.
- Der Fahrkartenverkauf erfolgt in der Mobilitätszentrale, über Vorverkaufsstellen sowie durch Ticketautomaten mit kundenfreundlicher Bedienungsfläche. Ein im Sortiment eingeschränkter Verkauf erfolgt auch in den Fahrzeugen.
- Das elektronische Ticket wird als Vertriebsweg mit allen technisch erforderlichen Komponenten bahn-/busübergreifend etabliert und weiter ausgebaut. Dabei soll auch eine im Umweltverbund Verkehrsträger übergreifende Nutzung (Car-Sharing, Taxi, Radverkehr) möglich sein.
- Der ÖPNV ist als stadtverträgliches und umweltfreundliches Verkehrsmittel zu bewerben. Die angebotene Produktpalette ist zielgruppen- und bedarfsorientiert zu vermarkten.
- Standardisierte Fahrgasterhebungen und Kundenzufriedenheitsanalysen sind in regelmäßigen Abständen durchzuführen. Bei Bedarf werden themenspezifische Marktforschungen durchgeführt.

9.6 Inklusion von Menschen mit Behinderungen

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

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

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

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

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

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

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

In § 8 Abs. 3 des PBefG ist dazu festgelegt: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Im ÖPNV-Liniennetz der Stadt Münster wurden in den vergangenen Jahren 527 Haltestellen und damit mehr als 45 % des Bestandes mit einem 16 cm Hochbord ausgebaut. 415 Haltestellen verfügen inzwischen über Blindenleiteinrichtungen. Sowohl mit Hochbord als auch mit Blindenleiteinrichtungen konnten inzwischen 367 Haltestellen neu bzw. umgebaut werden.

Die Stadt Münster und die Stadtwerke Münster arbeiten kontinuierlich daran, die Barrierefreiheit des ÖPNV in Münster zu verbessern. Dazu gehören Weiterentwicklungen in der Infrastruktur wie zum Beispiel der barrierefreie Ausbau von jährlich ca. 10 – 15 Bushaltestellen gemäß Haltestellenprogramm und die Ausstattung der Busse mit Klapprampen und ausreichend großen Abstellflächen für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen.

Derzeit liegen der Verkehrsplanung ca. 92 weitere Standortvorschläge zur Fortschreibung des Haltestellenprogramms vor, an denen eine Verbesserung wünschenswert wäre. Daraus begründet sich die Notwendigkeit, diese Maßnahmen in ihrer Priorität zu bewerten. Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) sind die Belange behinderter und anderer mobilitätseingeschränkter Menschen bei der Vorhabenplanung zu berücksichtigen und den Anforderungen weitestgehend zu entsprechen.

Für die Festlegung welche Haltestellen weiterhin bis zum 1. Januar 2022 barrierefrei auszubauen sind, dient primär die Kategorisierung der Haltestellen unter der Berücksichtigung der Fahrgastnachfrage.

Kategorie	Ein- und Aussteiger/Tag	Anzahl Haltestellen	davon barrierefrei	Quote	Bemerkungen
I	> 1.000	30	23	76,7%	Umbau weiterer 4 Haltepositionen (Hbf B1 bis B4) in 2017
II	500 bis 999	52	41	78,8%	Umbau weiterer 4 Haltepositionen in 2016
III	100 bis 499	407	250	61,4%	
IV	50 bis 99	184	89	48,4%	
V	25 bis 49	102	44	43,1%	
VI	< 25	375	72	26,2%	
Summe		1.150	519	45,1%	

Tabelle 7 Kategorisierung der Haltestellen zur Priorisierung der Barrierefreiheit

Die Tabelle 7 zeigt bei den Haltestellen mit einer starken Nachfrage einen hohen Anteil bereits barrierefrei ausgebauter Haltestellen (Kategorie I bis III). Mit Fertigstellung der Umbauarbeiten am Hauptbahnhof steigt der Anteil in der Kategorie I auf ca. 90 % in 2017, in der Kategorie II auf ca. 87 % bereits in 2016. Deutlich

wird auch, dass eine große Anzahl von gering bis sehr gering frequentierten Haltestellen (Kategorie V und VI) existiert, für die ein barrierefreier Ausbau – außer bei ganz konkreten Anforderungen (s.u.) – mit Blick auf zu berücksichtigende wirtschaftliche Aspekte eine sehr geringe Priorität hat.

Innerhalb dieser Prioritätenliste werden daher in Abstimmung mit der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen (KIB) folgende Kriterien zur weiteren Entscheidungsfindung zugrunde gelegt:

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

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

Seit Anfang 2014 sind alle Busse der Stadtwerke niederflurig und mit Klapprampen ausgerüstet. Auch bei den Subunternehmern liegt die Ausstattung mit Klapprampen bei nahezu 100 %. Damit ist fahrzeugseitig ein umfassender barrierefreier Zugang sichergestellt.

Darüber hinaus wurden die Fahrgastinformationen sukzessive verbessert. So wurden u.a. die Fahrplaninformationen lesefreundlich und kontrastreich gestaltet sowie um Hinweise zur Barrierefreiheit der Haltestellen ergänzt. Anfang 2013 haben die Stadtwerke 23 Fahrkartenautomaten runderneuert. Diese bieten nun einen besseren Bedienkomfort und sind in den Bedienfeldern so tief gesetzt, dass auch Rollstuhlfahrer/-innen problemlos ein Ticket lösen können.

Bei den Taxibusangeboten kann gegenwärtig nicht verbindlich gewährleistet werden, dass ein barrierefreies Fahrzeug für den Einsatz zur Verfügung steht, da das Taxigewerbe nicht über eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen verfügt. Gemeinsam mit den Stadtwerken Münster wird angestrebt, die Verfügbarkeit an barrierefreien Taxen zu erhöhen.

9.7 Gender Aspekte

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

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

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

Netz

- Erschließung bestehender Arbeitsplatz-, Versorgungs- und Freizeitstandorte und frühzeitige Erschließung neuer Baugebiete sowie Sicherung der Alltagsversorgung und Alltagsaktivitäten
- Sicherung der kurzen fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen
- gute Anbindung frauenrelevanter Ziele (Arbeitsplatzstandorte, Kinderbetreuungseinrichtungen, Arztpraxen, Einzelhandel ...)



- Ermöglichung umsteigefreier Anbindungen an das Umland und
- Schaffung von Tangentialverbindungen zwischen benachbarten Stadt- und Ortsteilen

Bedienung

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

Infrastruktur und Fahrzeuge

- Einsehbare, beleuchtete und sozial kontrollierte Haltestellen
- Haltestellen mit 16 cm Hochbord und Fahrzeuge mit Kneeling zum barrierefreien Ein- und Ausstieg z.B. mit dem Kinderwagen
- Transparenter Witterungsschutz, Informationsvitriolen, Sitz- und Ablagemöglichkeiten für Einkaufstaschen, Fahrradabstellanlagen für B+R etc.
- Einsatz von Bussen mit Niederflertechnik und Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollstühle und Gepäck etc. sowie Fahrradmitnahme

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



9.8 Planungsmethodik

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

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

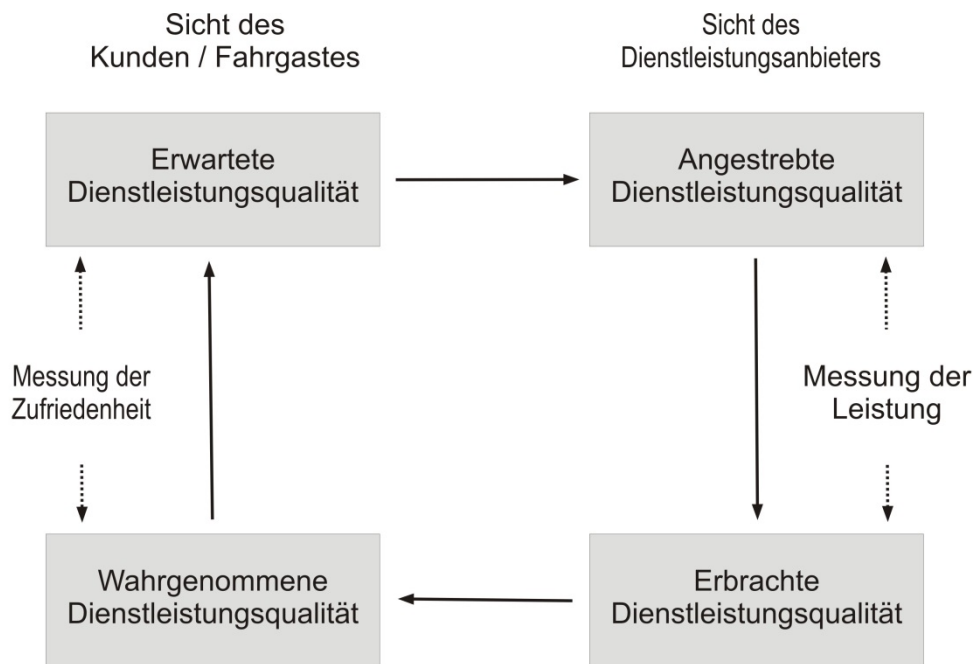


Abbildung 30 Qualitätszirkel

Zielsetzung ist es, erwartete, angestrebte, erbrachte und wahrgenommene Qualität unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Mittel (Finanzen, Ressourcen...) in Einklang zu bringen. Durch die konsequente Beachtung des Qualitätszirkels, der Formulierung von Qualitätsstandards, Anwendung von geeigne-

ten Messinstrumenten sowie die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems für die an der Erstellung der Dienstleistung beteiligten Organisationen wird die Kundenorientierung der Dienstleistung ÖPNV systematisiert und optimiert.

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

- **Standardisierte Fahrgasterhebungen**
In regelmäßigen Abständen sollen auf allen Stadtbuslinien standardisierte Fahrgastzählungen und -befragungen durchgeführt werden. Dabei ist eine repräsentative Fahrtenstichprobe zu gewährleisten. Neben der Ein-/Aus- und Umstiegshaltestelle soll darüber hinaus u.a. der Fahrtzweck, die genutzte Fahrkartenart und die Pkw-Verfügbarkeit sowie demografische Daten (Alter und Geschlecht) abgefragt werden. Die erhobenen Daten stehen gleichermaßen dem Nahverkehrsmanagement und der Stadt Münster zur Verfügung.
- **Automatische Fahrgastzählungen**
Alle neu beschafften Gelenkbusse werden mit einem automatischen Fahrgastzählsystem ausgestattet. Diese Busse werden im gesamten Liniennetz eingesetzt und liefern permanent Ein- und Aussteigerzahlen für alle angefahrenen Haltestellen. Die automatische Fahrgastzählung ergänzt die standardisierte Fahrgasterhebung und ermöglicht u.a. eine nachfragegerechte Fahrzeugdisposition. In den nächsten Jahren werden die Stadtwerke Münster GmbH weitere Zählbusse beschaffen.
- **ÖPNV-Kundenbarometer**
Im Rahmen des standardisierten deutschen ÖPNV-Kundenbarometers von TNS-Infratest wird in einem Benchmarkvergleich mit jährlichem Turnus die von unterschiedlichen Verkehrsunternehmen und -verbänden angebotene Dienstleistungsqualität im ÖPNV von den Kunden nach Schulnoten bewertet. Die Stadtwerke Münster nehmen seit 1999 daran teil.

- **Qualitäts-Check**
In regelmäßigen Abständen soll durch Kundenworkshops und –befragungen die vom Kunden erwartete und tatsächlich wahrgenommene Qualität verschiedenster Leistungsmerkmale des Stadtbussystems ermittelt werden. Die Differenz zwischen der erwarteten und der wahrgenommenen Qualität liefert damit wichtige Hinweise zur Optimierung des Stadtbusangebotes.
- **Planungsbezogene Nachfrageanalysen**
Im Vorgriff auf die Umsetzung von Fahrplanmaßnahmen werden bedarfsweise planungsbezogene Nachfrageanalysen durch spezifische Erhebungen oder Befragungen durchgeführt. Auf der Grundlage dieser Marktforschung werden die Planungen kundenorientiert konkretisiert.
- **Akzeptanzuntersuchungen**
Akzeptanzuntersuchungen werden zur Überprüfung von angestrebten oder geplanten Qualitätsstandards (z.B. Ausrüstung der Busse mit Klimaanlage, graphische Gestaltung des Liniennetzplanes) oder im Vorgriff auf eine konkrete Planung durchgeführt, um die Kundenakzeptanz bzw. das Fahrgastpotenzial zu ermitteln.

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

10 Handlungskonzepte

10.1 Linienwegmaßnahmen im Tagesnetz

10.1.1 Grundlagen und Zielvorgaben

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

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

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

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

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



Abbildung 31 Bestandsnetz 2014 – Handlungsschwerpunkte

Als konkrete Ziele lassen sich folgende Vorgaben ableiten:

- Attraktive Anbindung der Außenstadteile an den Kernstadtbereich.
- Erschließung neuer Fahrgastpotenziale durch Taktverdichtung auf den innenstadtnahen und aufkommensstarken Achsen des Stadtbussystems
- Einrichtung einer innerstädtischen Ringlinie im Tagesnetz zur Erschließung neuer Fahrgastpotenziale im nordöstlichen Kernstadtbereich (St. Franziskus-Hospital) und zur Einrichtung dezentraler Umsteigepunkte von und zu den Hauptachsen (10'-Takt) des Stadtbussystems zur Entlastung des Hauptbahnhofs

- Optimierung der Erschließung und Bedienung von Stadtteilen, Gewerbegebieten sowie von Freizeit- und Gastronomiebereichen, Erschließung neuer Fahrgastpotenziale
- mehr Flexibilität und Transparenz durch Entflechtung der Linienabhängigkeiten
- Einbeziehung der Fahrgastnachfrage im Jahresgang in die Angebotsplanung
- Beachtung der wirtschaftlichen Balance zwischen Aufwand und Ertrag

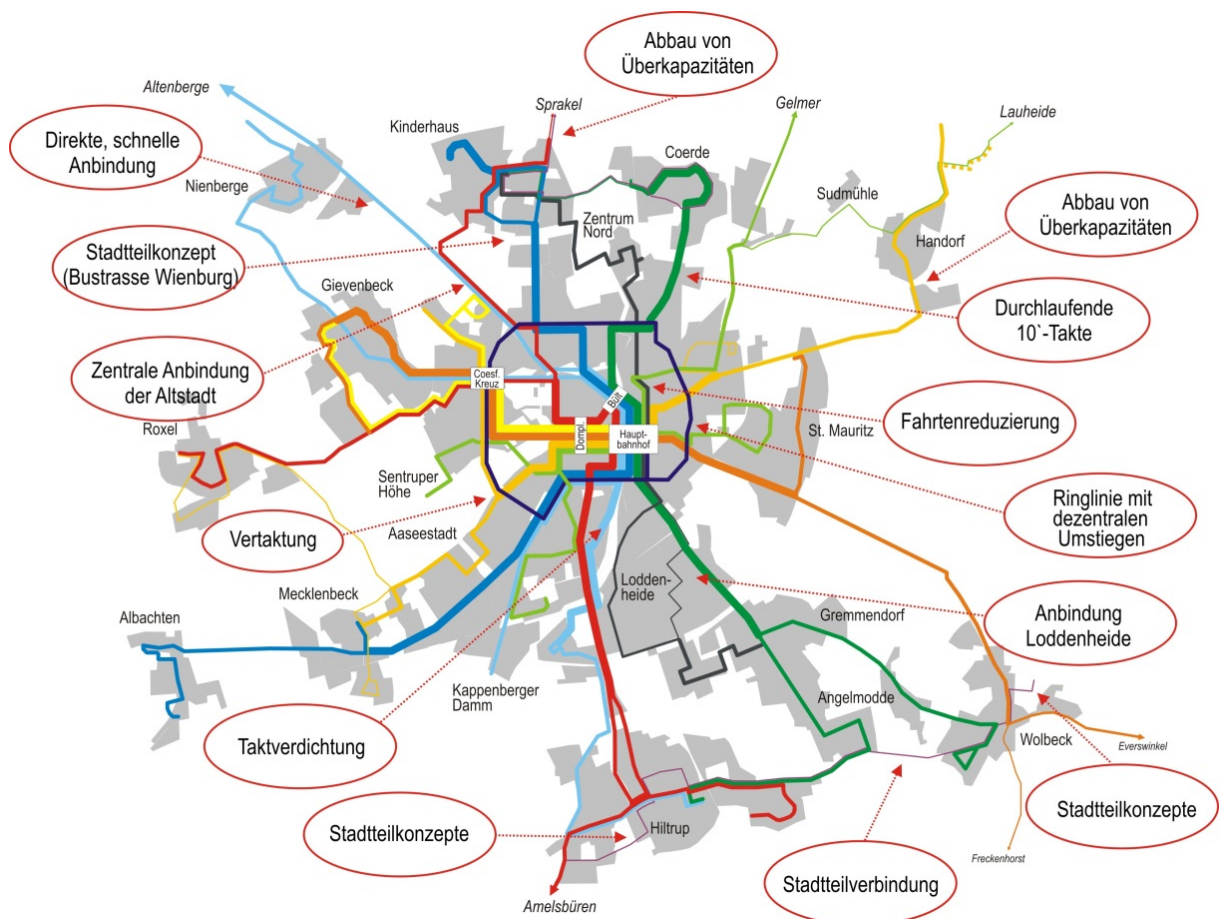


Abbildung 32 Zielnetz – Maßnahmenschwerpunkte

10.1.2 Kernstadtbereich

Zur Optimierung des Liniennetzes im Kernstadtbereich sind im Wesentlichen die Einrichtung einer neuen Ringlinie mit dezentralen Umsteigepunkten und Taktverdichtungen in Bereichen mit hohen Fahrgastpotenzialen vorgesehen. Für die „alten“ innenstadtnahen Wohnquartiere sind die über Jahre gewachsenen Verkehrsverflechtungen zu berücksichtigen.

- Einrichtung einer Ringlinie:
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. An den Schnittstellen mit den Hauptachsen des Stadtbussystems (z.B. Wolbecker Straße) bestehen oder werden neue dezentrale Umsteigehaltstellen eingerichtet, um den Innenstadtbereich besser aus den Außenstadtteilen anzubinden und den Hauptbahnhof zu entlasten. Die Ringlinie wird im 15'-Grundtakt mit Verdichtung auf einen 10'-Takt in den Hauptverkehrszeiten betrieben.
- Angebotsverbesserung im südlichen Innenstadtbereich:
In Anbetracht des bestehenden Fahrgastaufkommens und der Verkehrsverflechtungen wird die Linienführung der Stadtbuslinien 2, 5 und 7 beibehalten. Somit können die Direktverbindungen zu den Schulen und Dienstleistungseinrichtung im Bereich der Weseler Straße für das Südviertel und den Regionalverkehr aus Richtung Ottmarsbochholt sichergestellt werden. Die Führung der Stadtbuslinie 2 über die Geiststraße sichert die direkte und zeitlich attraktive Anbindung des Südviertels an die zentrale Altstadt. Mit der Einrichtung einer zusätzlichen Stadtbuslinie im 20'-Takt zwischen Hauptbahnhof und Berg Fidel kann den aufkommenstarken Bereichen Berg Fidel und Friedrich-Ebert-Straße durch Überlagerung mit der Stadtbuslinie 5 erstmalig ein 10'-Takt geboten werden. Perspektivisch ist in Abhängigkeit von der Fahrgastnachfrage eine Verlängerung dieses Liniennastes über die Nordtangente und Coesfelder Kreuz bis zum Zentralklinikum denkbar. Damit würde eine schnelle Verbindung im 10'-Takt vom Hauptbahnhof bis zum Coesfelder Kreuz entstehen.
- Linienweganpassung Stadtbuslinie 14:
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 und anschließend über den auch touristisch interessanten Fahrweg Prinzipalmarkt, Dom, Aasee und Zoo geführt werden. Dadurch ergibt sich eine deutlich direktere An-

bindung an die Altstadt. Im westlichen Bereich wird die Stadtbuslinie 14 gestreckt über die Waldeyerstraße in Richtung Sentruper Höhe geführt. Die Stadtbuslinie 14 wird ab 2016 ausschließlich als Elektrobuslinie mit Impulsladung an den Endhaltstellen betrieben.

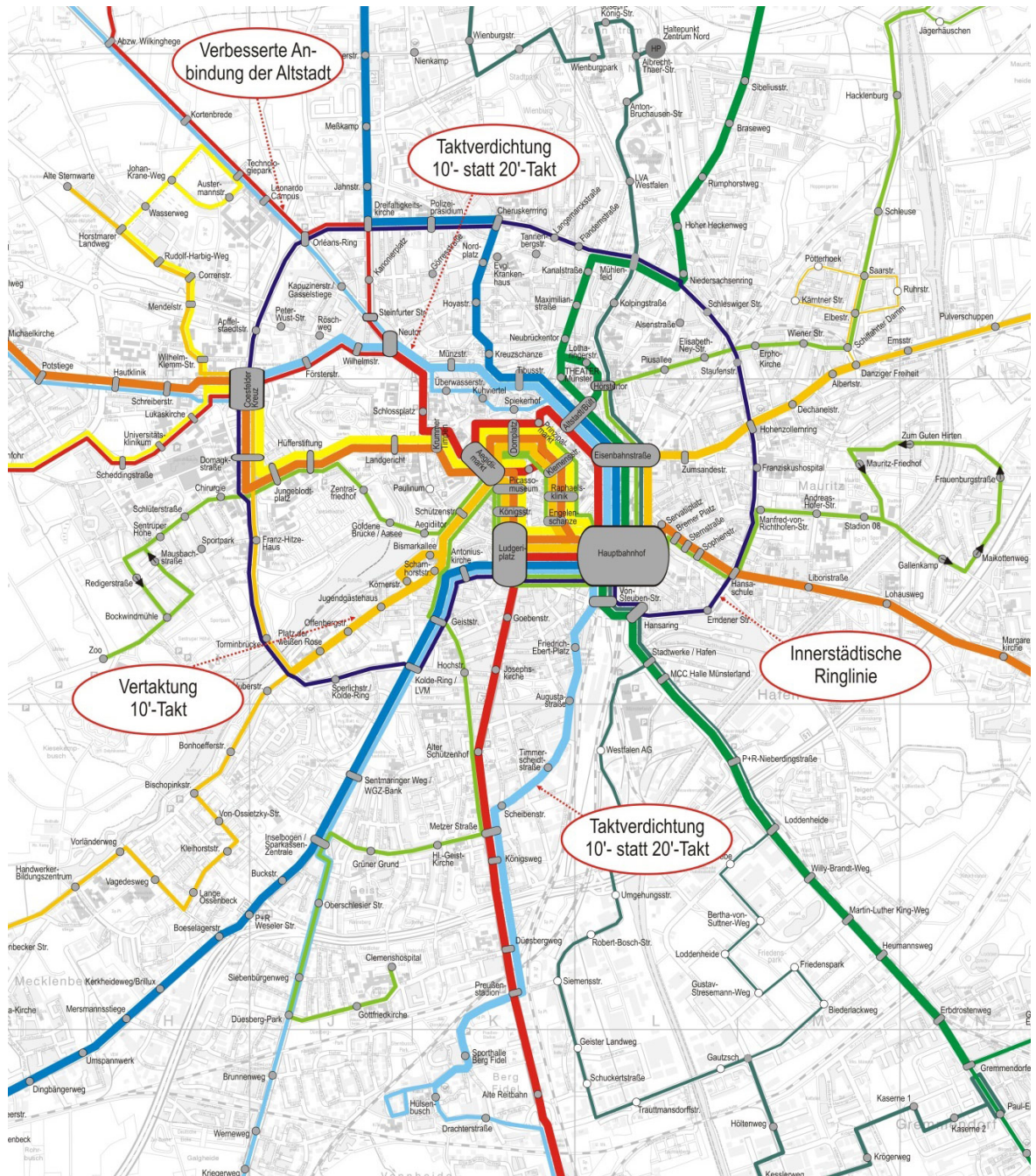


Abbildung 33 Linienwegmaßnahmen Kernstadt

- Entlastung der Hörster Straße:
Durch die Herausnahme der Stadtbuslinien 7 und 17 wird die Anzahl der Stadtbuslinien in diesem Straßenabschnitt von 4 auf 2 halbiert. Zudem werden die Betriebsfahrten der Schnellbuslinie S60 entfallen. Diese Linie wird am Hauptbahnhof enden bzw. zum Zentrum Nord verlängert.
- 10'-Takt Schlossplatz:
Mit Führung der Stadtbuslinie 9 über den Prinzipalmarkt und weiter in Richtung Kinderhaus, wird der Schlossplatz durch Überlagerung mit dem 20'-Takt der Stadtbuslinie 1 im 10'-Takt erschlossen. Zudem erhält der Stadtteil Kinderhaus eine direkte Anbindung an die Altstadt.
- Prüfauftrag: „Verstärkerlinie“ 13 in den Sommersemesterferien:
Nach der Jahreshanglinie des Fahrgastaufkommens über alle Stadtbuslinien reduziert sich die Fahrgastnachfrage aufgrund der Sommer- und Semesterferien um mehr als 3 Mio. Fahrgäste (vgl. Abbildung 34).

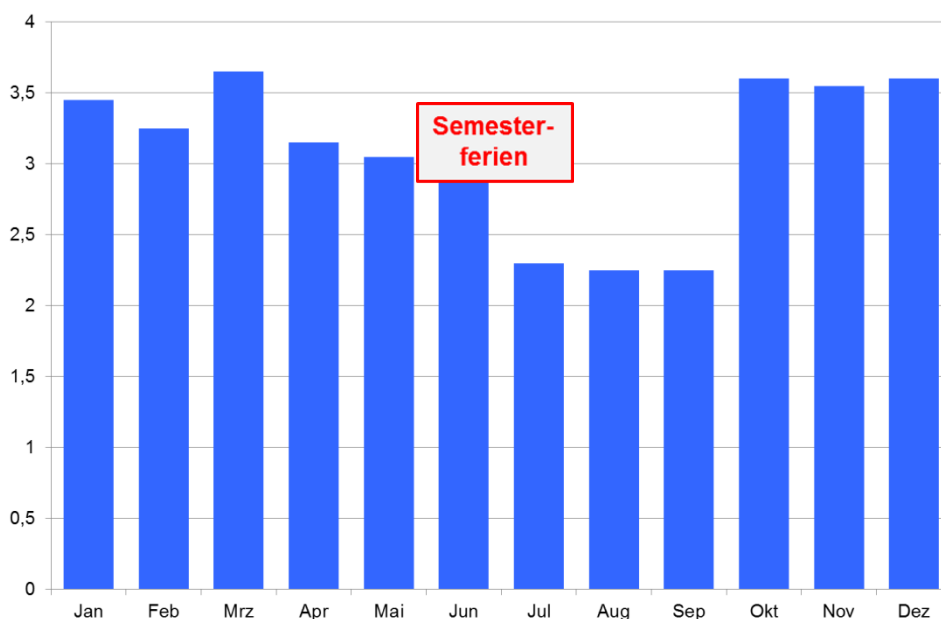


Abbildung 34 Jahresganglinie des Fahrgastaufkommens 2012 in Mio.

Zudem weist die Linie 13 mit ca. 65 % einen überdurchschnittlichen Anteil an Studierenden auf. Dies bedingt in den Monaten Juli bis September eine im Vergleich zu den übrigen Stadtbuslinien sehr geringere Auslastung. Daher soll der Betrieb der Stadtbuslinie 13 in den Sommersemesterferien überprüft werden.

10.1.3 Handorf / Sudmühle / Gelmer

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

- **Angebotsoptimierung Sudmühle / Mariendorf / Gelmer:**
Die Stadtbuslinie aus bzw. in Richtung Gelmer/Sudmühle wird im Kernstadtbereich direkt über die Fürstenbergstraße Richtung Bahnhof geführt und damit beschleunigt. Die Anbindung des Ortsteiles Gelmer/Sudmühle an die Altstadt wird mit einer Durchbindung auf den Südast der heutigen Linie 2 mit einer Führung über den Domplatz sichergestellt (hellgrüne Linie).

Auf dem Schifffahrter Damm wird die Linie direkt ohne die stündliche Einschleifung über das Wohngebiet Pötterhoek geführt. 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.
- **Nachfragebedingte Angebotsanpassung Handorf:**
Die unbefriedigende Fahrgastentwicklung in Handorf erfordert eine Anpassung des Bedienungsangebotes. Die Linie 2 soll daher an der Danziger Freiheit enden. Stündlich wird mit einer Fahrt das Wohngebiet Pötterhoek erschlossen. Die Stadtbuslinie 10 wird weiter im 20'-Takt nach Handorf geführt. Zur Taktverdichtung (10'-Takt) wird die Stadtbuslinie 2 in der Hauptverkehrszeit ab Danziger-Freiheit bis Handorf Kaserne verlängert. Dadurch wird weiterhin ein gutes Angebot in den Spitzenzeiten gewährleistet.
- Im Rahmen einer Stadt-Umland-Kooperation bestünde grundsätzlich die Möglichkeit einer Einbindung der Regionalbuslinie R11 in die Stadtbuslinie 2. Damit könnte den Fahrgästen aus Warendorf und Telgte eine Di-

rekthfahrt in die Altstadt geboten werden. Die regionalen Fahrgastverflechtungen sind allerdings zu beachten. Weitergehende Überlegungen zu einer solchen Kooperation sind mit dem Aufgabenträger Kreis Warendorf abzustimmen.

- Durch Verlängerung der Linie 11 bis zur Warendorfer Straße könnte der Korridor Warendorfer Straße / Handorf mit dem Korridor Wolbecker Straße über einen im Rahmen des Ausbaus B51 zu realisierenden Umsteigepunkt einschließlich P+R-Platz verbunden werden.

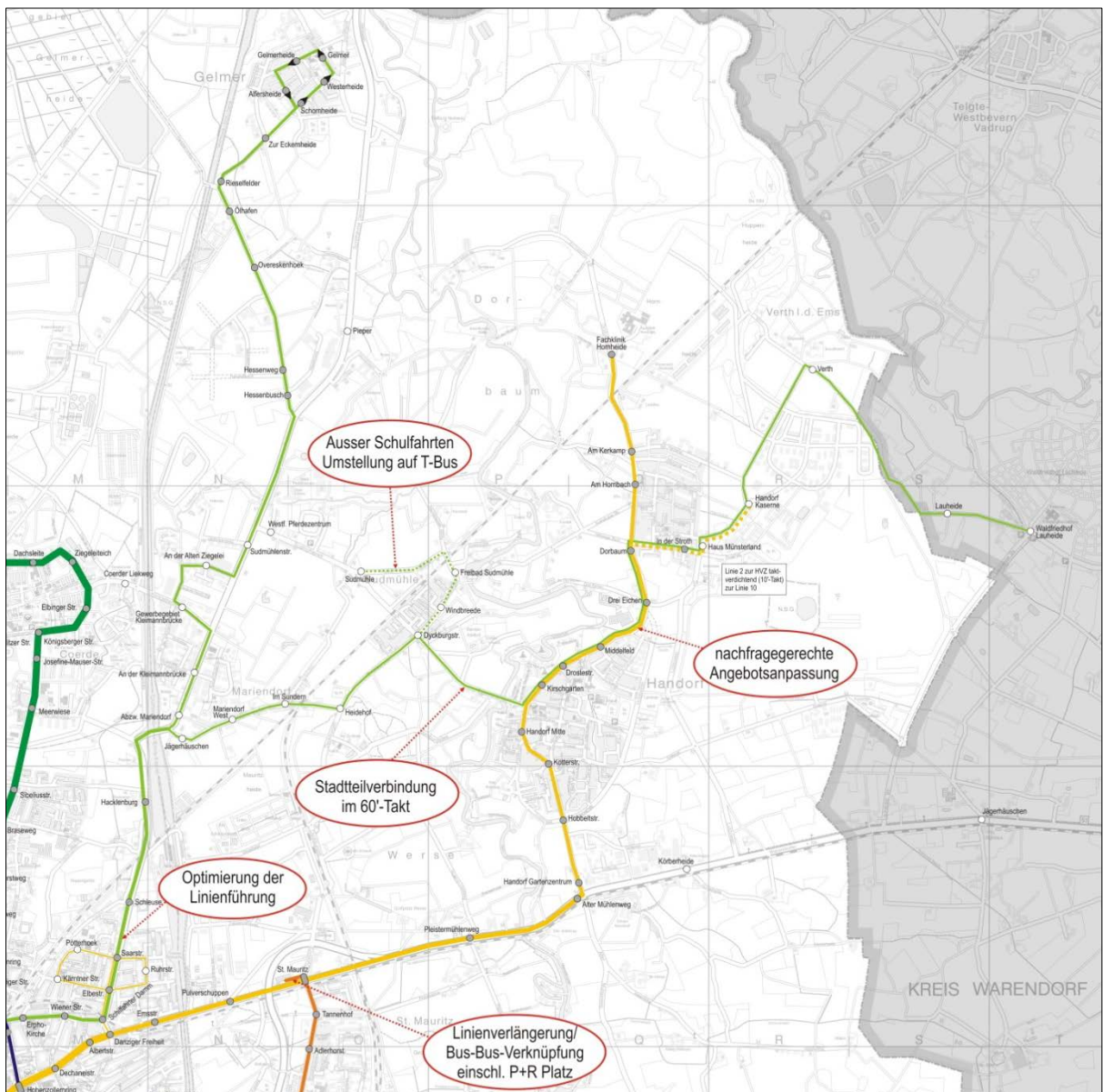


Abbildung 35 Linienwegmaßnahmen Handorf / Sudmühle / Gelmer

10.1.4 Coerde / Kinderhaus / Sprakel

Ähnlich wie in Handorf ist auch in Sprakel eine Anpassung des Bedienungsangebotes aufgrund des Missverhältnisses zwischen Fahrtenangebot und Fahrgastzahl erforderlich. Der Stadtteil Sprakel weist ein Aufkommen von nur 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. Zudem ist die Tangentialverbindung zwischen Coerde und Kinderhaus zu überplanen. Außerhalb des Schülerverkehrs liegt die Besetzung der Fahrten des 60'-Taktes der Stadtbuslinie 8 zum Teil unter 10 Fahrgästen.

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

- **Angebotsoptimierung im Korridor Kinderhaus:**
Die Linien 15 und 16 werden gestreckt, ohne Einschleifung Nienkamp, über die Grevener Straße geführt. Damit wird dem Stadtteil Kinderhaus über die Grevener Straße eine durchgängig schnelle Verbindung im 10'-Takt geboten. Die Linie 17 wird dann als "reine Gewerbelinie" ab Zentrum Nord über das Gewerbegebiet Nienkamp Richtung Kinderhaus geführt. Voraussetzung hierfür ist der Bau der „Umwelt-Trasse Wienburg“, zugelassen für Busse und Fahrräder. Der damit verbundene Kostenaufwand ist den zu erwartenden betrieblichen Einsparungen gegenüber zu stellen. Das Gewerbegebiet wird so erstmalig in direkter Fahrt an den Haltepunkt Zentrum Nord angebunden. Durch den Tausch von Linienästen und die Führung der Stadtbuslinie 9 durch den Altstadtbereich wird dem einwohnerstarken Stadtteil Kinderhaus erstmalig über die Steinfurter Straße eine Direktverbindung in die Altstadt geboten.
- **Angebotsanpassung Kinderhaus - Sprakel:**
Aufgrund der guten und schnellen Bahnverbindung Sprakel - Hauptbahnhof (ganztäglich im 30'-Takt mit 10 Minuten Fahrzeit gegenüber 37 Minuten mit dem Bus) 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 (rot-punktierte Linie). 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 (violette Linie).

3. NVP Stadt Münster

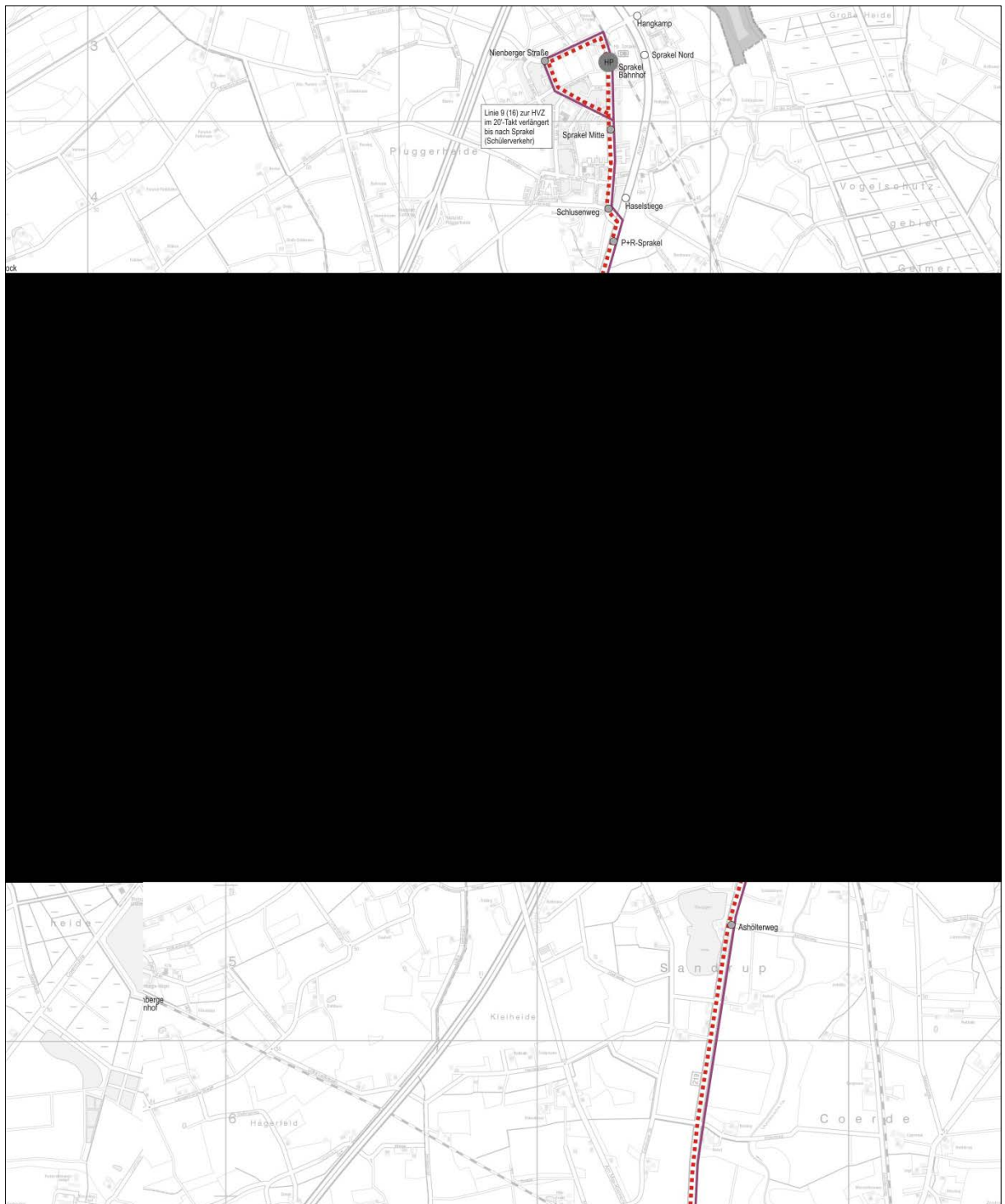


Abbildung 36 Linienwegmaßnahmen Coerde / Kinderhaus / Sprakel

- Vergleichbar soll das Angebot der Stadtteilverbindung Coerde - Kinderhaus gestaltet werden. Die Stadtbuslinie 8 wird speziell im Schülerverkehr zeitweise von Coerde bis nach Kinderhaus verlängert (grün punktierte Linie). Zwischen 8.00 Uhr und 21.00 Uhr soll zudem die vorgenannte neue Stadtbuslinie auch im 60'-Takt im Stadtteilverkehr Kinderhaus – Coerde fahren. Coerde und Sprakel werden so an das Stadtteilzentrum Idenbrockplatz und das Schulzentrum Kinderhaus in Direktfahrt angebunden (violette Linie).

10.1.5 Gievenbeck / Nienberge / Roxel

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im westlichen Stadtgebiet ist neben dem dichten Linien- und Fahrtenangebot im Stadtbusverkehr auch das Angebot durch zwei aufkommensstarke Regionalbusachsen zu beachten. Die Regionalbuslinien aus Altenberge R72 (RVM) und R73 (WB) bieten über die Steinfurter Straße eine schnelle, allerdings nur im 30'- statt im 20'-Takt bediente Verbindung für den Stadtteil Nienberge in Richtung Zentrum. Aufgrund der stadtbusähnlichen Bedeutung für den Stadtteil Nienberge und des Nachfragepotenzials aus Altenberge soll diese Regionalbusachse durch eine Stadt-Umland-Kooperation auf Stadtbusniveau im 20'-Takt gehoben werden.

Die andere starke Regionalachse betrifft die Verbindung Roxel - Zentrum. Hier verlaufen die Linien R63 und die R64 ab Roxel teilweise parallel zur Stadtbuslinie 1. Die Linien sind nicht miteinander vertaktet und weisen eine hohe Fahrgastnachfrage im Regionalbusverkehr auf.

- Angebotsverbesserung Nienberge:
Ausweitung des Regionalbusangebotes R72/R73 auf einen 20'-Takt durch eine Kooperation zwischen SWMS, RVM und WB über den heutigen Linienweg Steinfurter Straße – Altenberger Straße. Durch die 20'-Taktung kann auch der Anschluss Richtung Kinderhaus im Bereich Wilkinghege optimiert werden.
- Durchgängige 10'-Vertaktung der Linien 11 und 22 in Gievenbeck über Altstadt/Hauptbahnhof bis Wolbecker Straße:
Dazu sollen die Linien 11 und 22 ab der Wolbecker Straße über den Hauptbahnhof und den Altstadtbereich bis in den Bereich Toppheide parallel geführt werden. Die Stadtbuslinie 12 erschließt an Stelle der Stadtbuslinie 22 über die Roxeler Straße und die Dieckmannstraße das Auenviertel. In der Hauptverkehrszeit kommen speziell für den Schülerverkehr Verstärkerfahrten zum Einsatz.

3. NVP Stadt Münster

- Bei Bedarf kann das Gelände der ehemaligen Oxford-Kaserne durch eine Stadtbuslinie auf der Roxeler Straße im 20'-Takt erschlossen werden.



Abbildung 37 Linienwegmaßnahmen Gievenbeck / Nienberge / Roxel

- Im Rahmen einer Stadt-Umland-Kooperation bestünde auf Grund der parallelen Linienführung die Möglichkeit einer Einbindung der Regionalbuslinien R63/R64 in die Stadtbuslinie 1. Die regionalen Fahrgastverflechtungen sind allerdings zu beachten. Weitergehende Überlegungen zu einer solchen Kooperation sind mit dem Aufgabenträger Kreis Coesfeld abzustimmen.

10.1.6 Hilstrup / Wolbeck

In den Stadtteilen Hilstrup und Wolbeck sind gemessen an den Qualitätsstandards Defizite in der Erschließungs- und Verbindungsqualität festzustellen. In Wolbeck liegt das Neubaugebiet Wolbeck Nord z.T. mehr als 300 m zur nächstgelegenen Haltestelle. Das gilt auch für den Bereich der südlichen Westfalenstraße und das Gewerbegebiet Hansestraße in Hilstrup. Weiterhin ist eine steigende Fahrgastnachfrage zwischen Hilstrup und Wolbeck festzustellen. Das Aufkommen der Taxibuslinie 9 ist von 8.500 Fahrgästen in 2007 auf 14.000 in 2014 gestiegen.

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

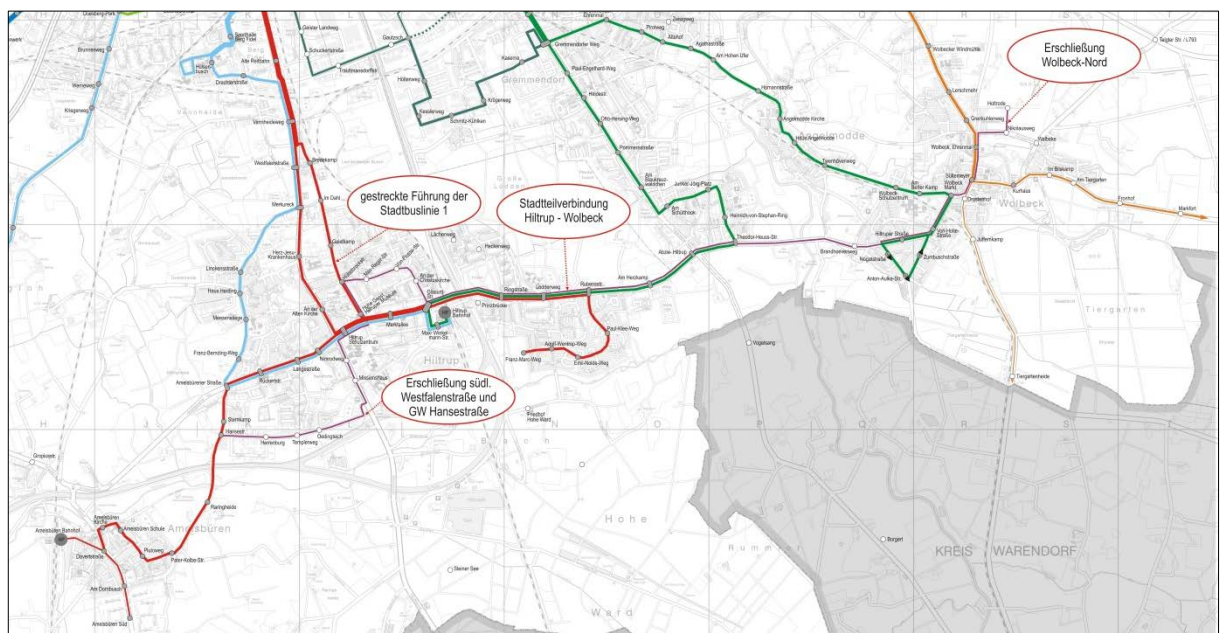


Abbildung 38 Linienwegmaßnahmen Hilstrup / Wolbeck

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

10.1.7 Loddenheide / ehemalige York-Kaserne

Das Gewerbegebiet Loddenheide ist mit einer Größe von ca. 89 ha ein Schwerpunkt für die Neuansiedlung von Gewerbebetrieben. Mit abschließender Realisierung (u.a. mit Umsiedlung der Oberfinanzdirektion) werden dort ca. 3.000 Beschäftigte tätig sein. Etwa 65 % der Fläche ist gegenwärtig vermarktet. Als Einstiegsangebot wurde bereits mit dem Fahrplanwechsel 2002 die Linie CE6 mit einer Bedienung in der Hauptverkehrszeit in das Gewerbegebiet geführt. In Anbetracht der Entwicklung des Fahrgastaufkommens und zur verbesserten Anbindung der Agentur für Arbeit wurde das Fahrtenaufkommen stetig ausgeweitet.

Die Fläche der ehemaligen York-Kaserne in Gremmendorf umfasst ca. 50 ha. Der Perspektivplan (vorgestellt im Mai 2013) bildet die Grundlage für die weiteren Planungsschritte (städtebauliche Wettbewerbe, Bebauungspläne etc.). Fest steht, dass die Kasernenfläche künftig überwiegend zu Wohnzwecken genutzt werden soll. Darüber hinaus soll das bestehende Stadtteilzentrum Gremmendorf auf dem Bereich der heutigen Kasernenfläche weiter entwickelt werden.

Das Fahrtenangebot für das Gewerbegebiet Loddenheide soll stufenweise der Fahrgastnachfrage entsprechend ausgeweitet werden. Mit der optionalen Verlängerung der Linie 17 soll der Bereich der ehemaligen York-Kaserne erschlossen werden.

- **Ausweitung der Taktfolge der Linie 17:**
Ausweitung der Taktfolge der Linie 17 (Südast) auf einen durchgängigen 20'-Takt. Ab der Haltestelle Stadtwerke wird dieser Takt gesplittet. Die Bereiche Industrieweg und Siemensstraße werden im 20'-/40'-Takt erschlossen. Im 60'-Takt werden die Fahrten über den Albersloher Weg in das Gewerbegebiet Loddenheide und weiter bis zur Endhaltestelle Krögerweg geführt. Ab der Haltestelle Gautzsch wird die Linie 17 wieder im 20'-Takt geführt.

Abhängig von der Realisierung des Wohnbaugebietes im Bereich der ehemaligen York-Kaserne wird die Linie 17 bis zum Albersloher Weg verlängert und dort mit den Linien 6 und 8 verknüpft. Am Wochenende erfolgt die Anbindung durch die Stadtbuslinien 6 und 8 über die Haltestellen auf dem Albersloher Weg.



Abbildung 39 Linienwegmaßnahmen Loddenheide / ehemalige York-Kaserne Gremmendorf

- Abhängig von der Fahrgastnachfrage im Gewerbegebiet Loddenheide soll das Fahrtenangebot der Stadtbuslinie 17 in der Hauptverkehrszeit auf einen 10'-Takt verdichtet werden. So kann in einem zweiten Schritt sowohl dem Gewerbegebiet Siemensstraße wie auch dem Gewerbegebiet Loddenheide in der Hauptverkehrszeit ein 20'-Takt geboten werden.
- Ergänzend zur vorgenannten Überplanung der Linie 17 ist die Haltestellensituation des Albersloher Weges im Bereich des Gewerbegebietes Loddenheide zu optimieren. In diesem Zusammenhang sollte die stadteinwärtige Haltestelle Martin-Luther-King-Weg realisiert werden.

10.1.8 Hansa-BusinessPark

Entsprechend der Ansiedlung von Betrieben und Entwicklung der Fahrgastnachfrage soll die ÖPNV-Bedienung des Gewerbegebietes Hansa-BusinessPark stufenweise erfolgen. Mit dem Fahrplanwechsel 2012 wurde bereits die Erschließung des Gewerbegebietes und die Anbindung aus und in Richtung Amelsbüren (einschließlich Bahnhof) bzw. Hilstrup durch die Einrichtung der Taxibuslinie 1 mit Anschluss an die Stadtbuslinie 1 realisiert. Darüber hinaus wurde eine zusätzliche Haltestelle Hansa-BusinessPark auf dem Kappenberger Damm (Linie 7/R41) eingerichtet. Als weitere Stufen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Sollte langfristig die Fahrgastnachfrage im Tangentialverkehr Amelsbüren (Bahnhof)/Hilstrup zum Alexianer Krankenhaus bzw. zum Hansa-BusinessPark weiter steigen, ist die heutige Taxibusverbindung auf eine Linienbusverbindung umzustellen. Dazu könnte die heute an der Hansestraße endende Tangentialverbindung Wolbeck – Hilstrup über Amelsbüren (Bahnhof), Gewerbegebiet Gropiusstraße, und Hansa-Business-Park bis zum Alexianer Krankenhaus verlängert werden.
- Mit weiter steigender Fahrgastnachfrage werden in einer zweiten Phase die heute am Kriegerweg endenden Fahrten der Linie 7 über den Bereich Hansa-BusinessPark bis zum Alexianer Krankenhaus verlängert. Damit wird der Hansa-BusinessPark im 20'-Takt an das Stadtbussystem angebunden.

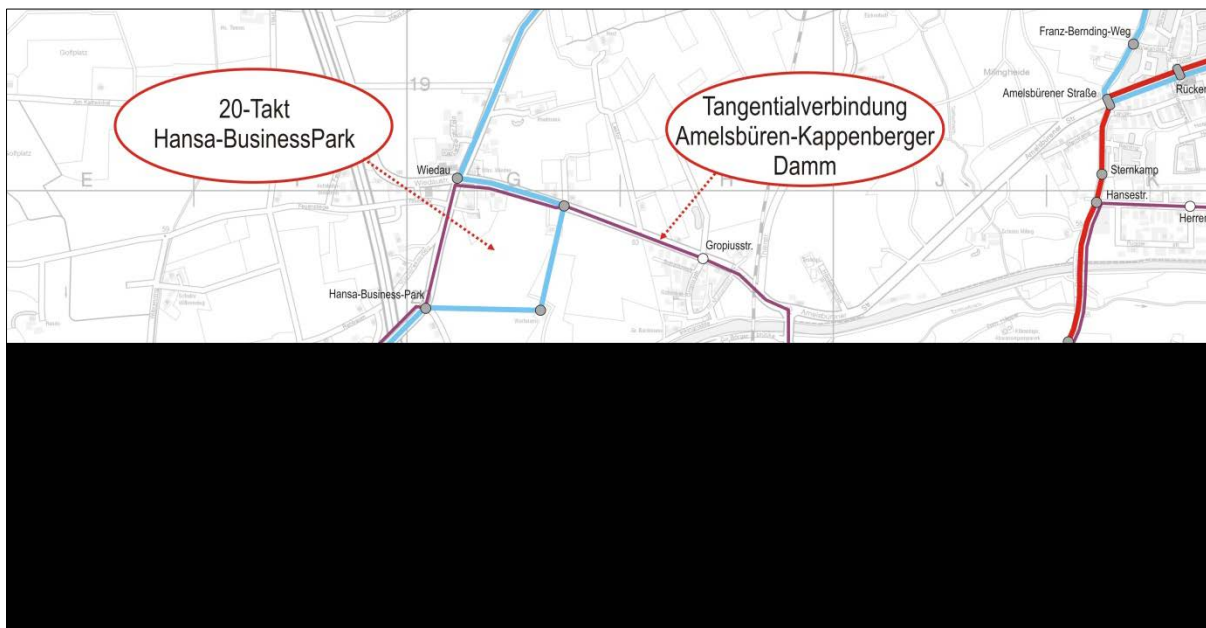


Abbildung 40 Linienwegmaßnahmen Hansa-BusinessPark

10.1.9 Finanzielle Auswirkungen

Eine Zielsetzung der Liniennetzoptimierungen des 3. Nahverkehrsplanes ist die nachfragegerechte und zugleich wirtschaftlich effizientere Gestaltung des Bedienungsangebotes. Dazu sollte das Leistungsangebot entsprechend der festgestellten Fahrgastnachfrage und den zu erwartenden Fahrgastpotenzialen möglichst kostenneutral umverteilt werden.

Nach der Abschätzung der betrieblichen Mehr- bzw. Minderaufwände sowie einer Abschätzung des Fahrgastzugewinns und der Fahrgelderlöse aller dargestellter Linienwegmaßnahmen wird ein jährlicher finanzieller Mehraufwand von ca. 250.000 € erwartet.

Das größte Einsparpotenzial besteht durch die nachfragebedingte Rücknahme des 10'-Taktes in Handorf auf einen 20'-Takt. Dabei ist die geplante Taktverdichtung zur Hauptverkehrszeit kostenmäßig berücksichtigt. Die größten Mehrkosten entstehen durch die Einrichtung einer zusätzlichen Stadtbuslinie zur Taktverdichtung auf der Achse Hauptbahnhof – Friedrich-Ebert-Straße - Berg Fidel, um dort den gewünschten 10'-Takt zu realisieren. Darüber hinaus sind Mehrkosten durch die Angebotsoptimierung in Nienberge, durch die verbesserte Anbindung und Erschließung des Gewerbegebietes Loddenheide und der ehemaligen York-Kaserne sowie durch die Tangentialverbindung und Stadtteilerschließung Hilstrup - Wolbeck zu erwarten.

Berücksichtigt man ferner, dass durch die Rücknahme des Angebotes auf schwach nachgefragten Streckenabschnitten nur geringe Einnahmeverluste ausgelöst, aber durch die Angebotsverbesserung an anderer Stelle zusätzliche Fahrgeldeinnahmen generiert werden, ist die vorgeschlagene Linienüberplanung mit einem Mehraufwand von 250.000 €, was einer Erhöhung des aktuellen Gesamtdefizites der Verkehrssparte der Stadtwerke von weniger als 2% entspricht, zugleich kundenorientiert und wirtschaftlich vertretbar.

10.2 Linienführung im Altstadtbereich

Der zentrale Bereich der Münsteraner Altstadt ist durch die Promenade begrenzt. Mit der Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen erhöht sich die Anzahl der Stadtbuslinien, welche die Altstadt im Zuge der Domachse durchqueren von heute acht auf zukünftig zehn Stadtbuslinien im 20'-Takt. Die Stadtbuslinien 1/9 über Hauptbahnhof – Altstadt/Bült – Prinzipalmarkt – Domplatz, sowie die 2/10 (Aaseestadt – Danziger Freiheit), 11/22 (Wolbecker Straße – Gievenbeck) und 12/13 (Hauptbahnhof – Gievenbeck) sind fahrplantechnisch aufeinander abgestimmt und bieten aus und in Richtung Hauptbahnhof einen 10'- bzw. 5'-Takt. Hinzu kommen die Stadtbuslinie Südviertel – Gelmer sowie die Stadtbuslinie 14.

Schon heute wird der zentrale Bereich der Münsteraner Altstadt nahezu flächendeckend im 200 m Radius rund um die Haltestellen erschlossen. Die zentralen Altstadt Haltestellen Aegidiimarkt, Picasso-Museum, Klemensstraße, Prinzipalmarkt und Domplatz werden werktags von ca. 12.200 Ein- bzw. Aussteigern genutzt. Das entspricht ca. 6 % des gesamten Fahrgastaufkommens im Stadtbusverkehr. Mehr als die Hälfte der Fahrgäste nutzt dabei die Haltestelle Aegidiimarkt. Die nördlich gelegene Haltestelle Altstadt / Bült wird von ca. 11.400 Fahrgästen frequentiert. Die südlich gelegene Haltestelle Ludgeriplatz wird von ca. 5.000 Fahrgästen pro Werktag genutzt. Im Querschnitt Klemensstraße und Königsstraße werden auf der "Domachse" mit den Linien 2/10, 11/22 und 12/13 ca. 7.000 Fahrgäste pro Werktag befördert. Etwa die Hälfte der Fahrgäste auf den Domachsenlinien hat die Haltestellen im Altstadtbereich als Quelle bzw. Ziel. Die andere Hälfte der Fahrgäste fährt über den Altstadtbereich hinaus.

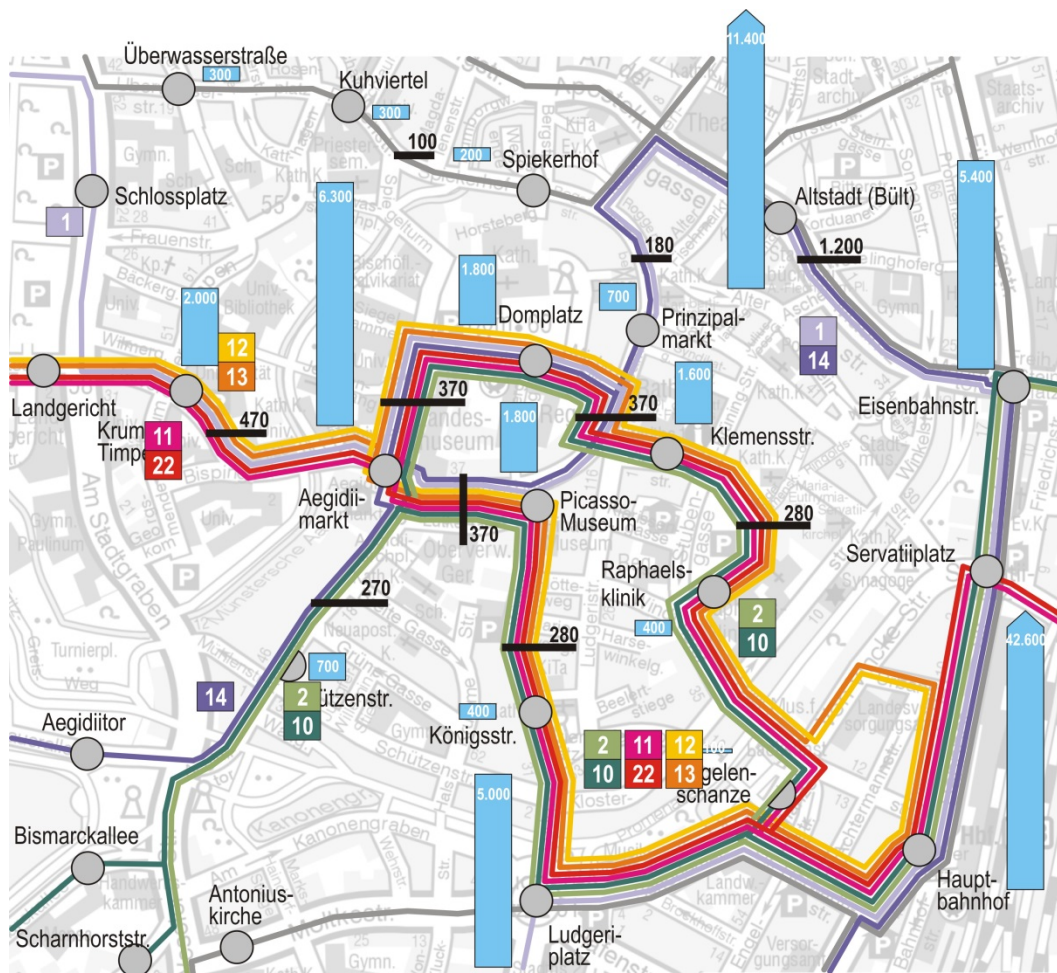


Abbildung 41 ÖPNV-Angebot (2015) und -Nachfrage (2011) in der Innenstadt

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

- Mit mehr als 1.000 Fahrgästen pro Werktag ist die Verbindung Haltestelle Hauptbahnhof - Haltestelle Coesfelder Kreuz die mit Abstand am stärksten nachgefragte im Stadtbussystem. Mit Ausnahme der Linie 5 werden alle diese Verbindung bedienenden Linien über den zentralen Altstadtbereich geführt. Mit einer Fahrzeit von 17 Minuten ist dieser Linienweg gut 5 Minuten länger als die Führung über die Nordtangente bzw. Ludgeriplatz.
- Insgesamt werden in 2015 die Klemensstraße und die Königsstraße im Einrichtungsverkehr von jeweils 280 Bussen pro Werktag frequentiert. Der Prinzipalmarkt wird von 180 Fahrzeugen im Zweirichtungsverkehr befahren. Die Busfrequenz im Bereich Michaelisplatz, Domplatz und Rothenburg liegt bei ca. 370 Fahrzeugen pro Werktag. Unter Berücksichtigung der Linienwegmaßnahmen in Kapitel 10.1 sind dabei die Mehrbelastungen von zwei zusätzlichen Stadtbuslinien zu beachten (zusätzlich 90 Busse/Richtung).
- Aufgrund von Veranstaltungen rund um den Prinzipalmarkt wird der zentrale Altstadtbereich bis zu 20 Mal pro Jahr über Stunden und zum Teil Tage für den Linienverkehr gesperrt. Die erforderlichen Umleitungen sind aufwändig betrieblich zu planen und an die Kunden zu kommunizieren. Insgesamt ist die Linienführung durch den Altstadtbereich aus den unterschiedlichsten Gründen (Markttage, Weihnachtsmärkte, Rückstaus vor Parkhäusern) vergleichsweise stör- und damit verspätungsanfällig.

Wertvolle Erkenntnisse zum Fahrgastverhalten bei einer Änderung der Linienführung konnten in den vergangenen Jahren im Rahmen der baustellenbedingten Sperrungen und Umleitungen im zentralen Altstadtbereich gesammelt werden. Mit Vollsperrung des Bereichs rund um den Domplatz und Aegidiimarkt in 2013 mussten sechs der acht "Altstadtlinien" über die Nordtangente / Bült bzw. über Moltkestraße / Ludgeriplatz umgeleitet werden und konnten so den zentralen Altstadtbereich nicht erschließen. Trotz der baustellenbedingt deutlich schlechteren Erreichbarkeit der Münsteraner Altstadt in den vergangenen Jahren ist insge-

samt eine deutliche Steigerung der Fahrgastnachfrage im Stadtbussystem festzustellen. Von 2009 (erste Baumaßnahme: Sperrung Königsstraße) bis 2014 ist das Fahrgastaufkommen von ca. 32 Mio. Fahrgästen auf fast 40 Mio. Kunden gestiegen.

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

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

Mit der vollständigen Elektrifizierung der Stadtbuslinie 14 ab 2016 wird ein Pilotprojekt gestartet, das im Hinblick auf ein alternatives Bedienungskonzept unter den Gesichtspunkten Stadtverträglichkeit und Nachhaltigkeit insbesondere im Altstadtbereich erste Praxiserfahrungen liefern wird.

10.3 Abend- und Nachtnetz

10.3.1 Vorbemerkungen

Auf der Grundlage des 2. Nahverkehrsplanes wurde zum Fahrplanwechsel 2006 das heute betriebene Abend- und Nachtbusnetz eingeführt. Zielsetzung war es, im Sinne der Begreifbarkeit und Transparenz für den Fahrgast ein Liniennetz im Abend- und Nachtverkehr mit angepassten Takten anzubieten. Zudem wurde am Wochenende der durchlaufende Betrieb im Nachtbusverkehr eingeführt. Seit Umsetzung dieser Maßnahmen konnte die Fahrgastnachfrage ab 21:00 Uhr um mehr als 25 % gesteigert werden. 2011 wurden werktags von 21:00 bis 2:00 Uhr durchschnittlich je Nacht ca. 3.500 Fahrgäste befördert. Am Wochenende nutzen

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

10.3.2 Handlungs- und Maßnahmenswerpunkte

Die Takte und Betriebszeiten des Nachtbussystems wurden auf der Grundlage aktueller Fahrgastzählungen überprüft. Hieraus leiten sich Empfehlungen auch für eine Überplanung des Nachtnetzes ab. Diese berücksichtigen die Entwicklungen im Freizeit- und Gastronomiebereich. Überkapazitäten sollen abgebaut und neue Fahrgastpotenziale erschlossen werden. Im Sinne einer Leistungsumverteilung wird das Angebot gegenüber dem Status Quo kostenneutral gestaltet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der Studierenden am Fahrgastaufkommen im Nachtbusnetz ca. 35 %, auf einzelnen Linien bis zu 50 %, beträgt. Im Tagesnetz liegt der Anteil der Studierenden hingegen bei ca. 20 %.

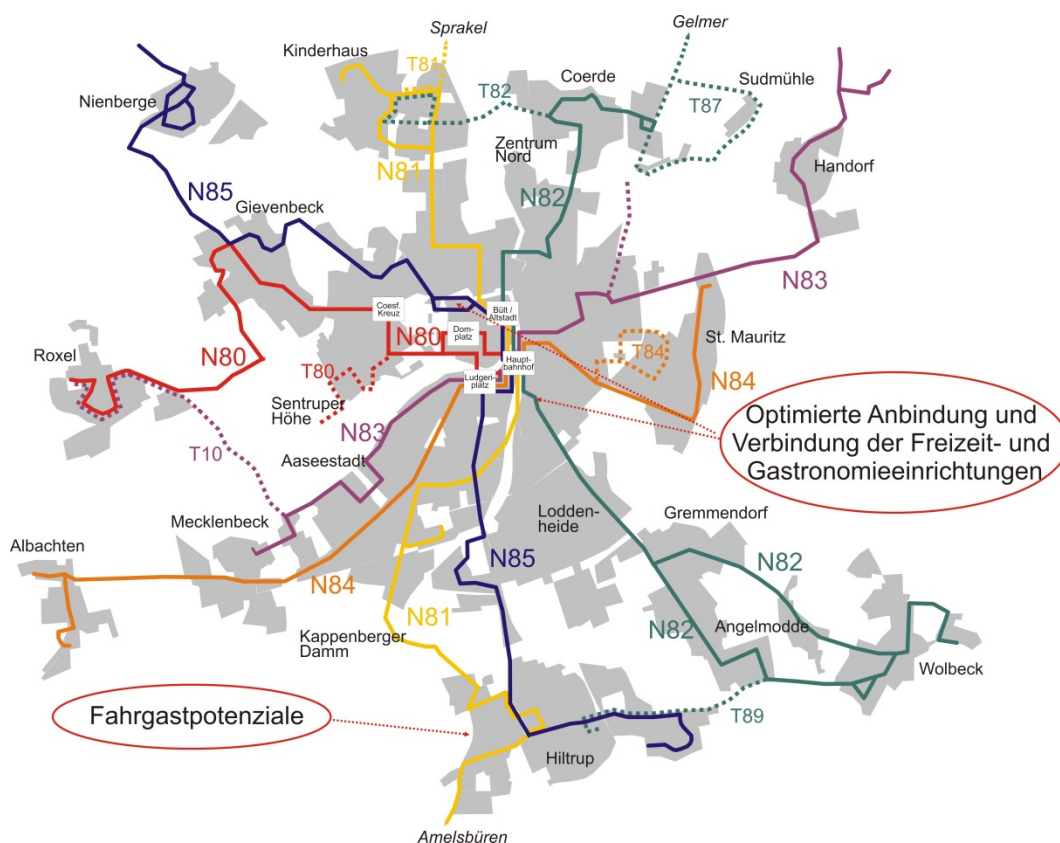


Abbildung 42 Handlungs- und Maßnahmenswerpunkte

10.3.3 Linienwegmaßnahmen

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

Hiltrup

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

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

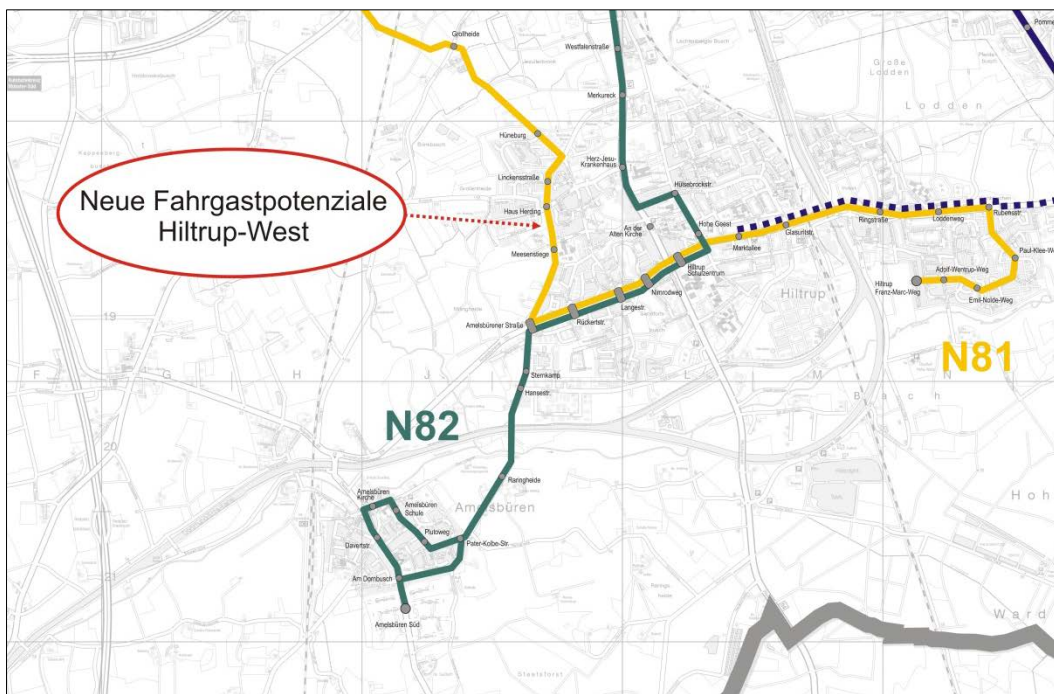


Abbildung 43 Linienwegmaßnahme im Nachtbusnetz, Stadtteil Hiltrup

„Freizeitachse“ Albersloher Weg – Kuhviertel – Horstmarer Landweg

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

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

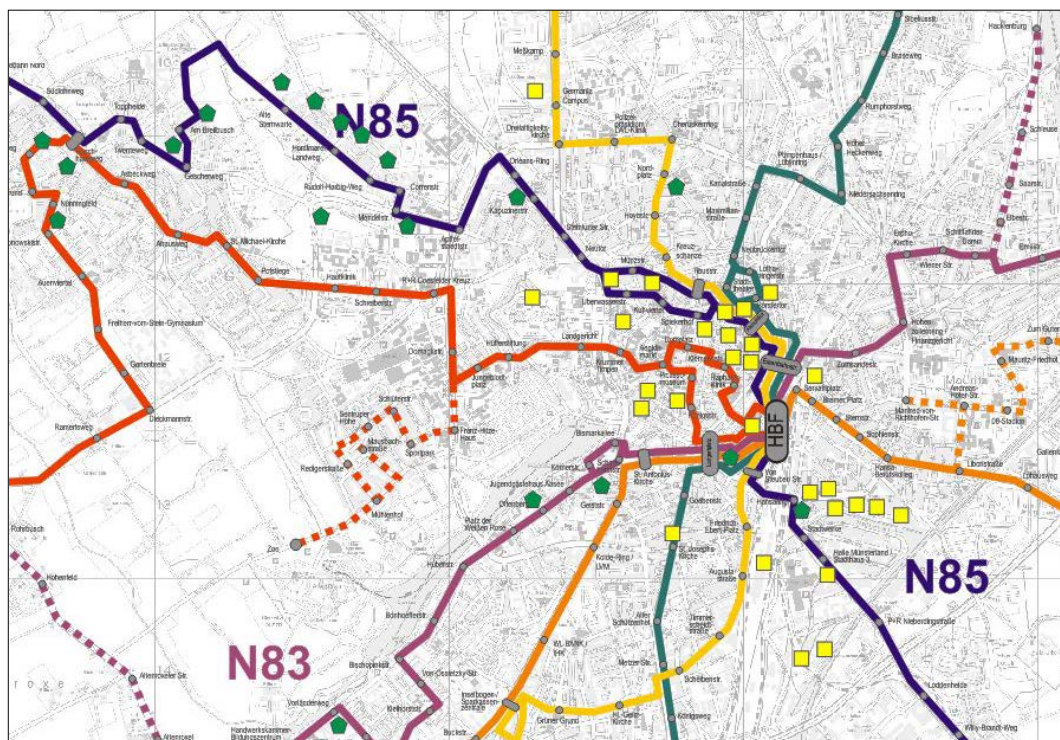


Abbildung 44 Studentenwohnheime (grün), Freizeit- und Gastronomieeinrichtungen (gelb)

Abhängig von der Fahrgast- und Erlösentwicklung auf der Achse Albersloher Weg - Hafen - Kuhviertel - Horstmarer Landweg (Abbildung 45) soll die Taktfolge auf diesem Streckenabschnitt perspektivisch in den Wochenendnächten (Frei-

tag/Samstag und Samstag/Sonntag) verdichtet werden. Von der Haltestelle Alte Sternwarte ggf. Rüschausweg über den Hauptbahnhof bis in den Bereich MCC Halle Münsterland könnte versuchsweise im Abendverkehr ab 21:00 Uhr ein 15'-Takt und im Nachtverkehr ab 0:00 Uhr ein 35'-Takt geboten werden. Perspektivisch kann dieses Angebot bei weiter wachsender Nachfrage auch auf die Werk-tage ausgeweitet werden. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls eine Verlänge-rung der Fahrten auf dem Südast bis Angelmodde Waldsiedlung zu prüfen. Dann könnte auch die heutige unübersichtliche, alternierende bzw. Ringführung der N82 in Richtung Wolbeck/Angelmodde/Gremmendorf verbessert werden.

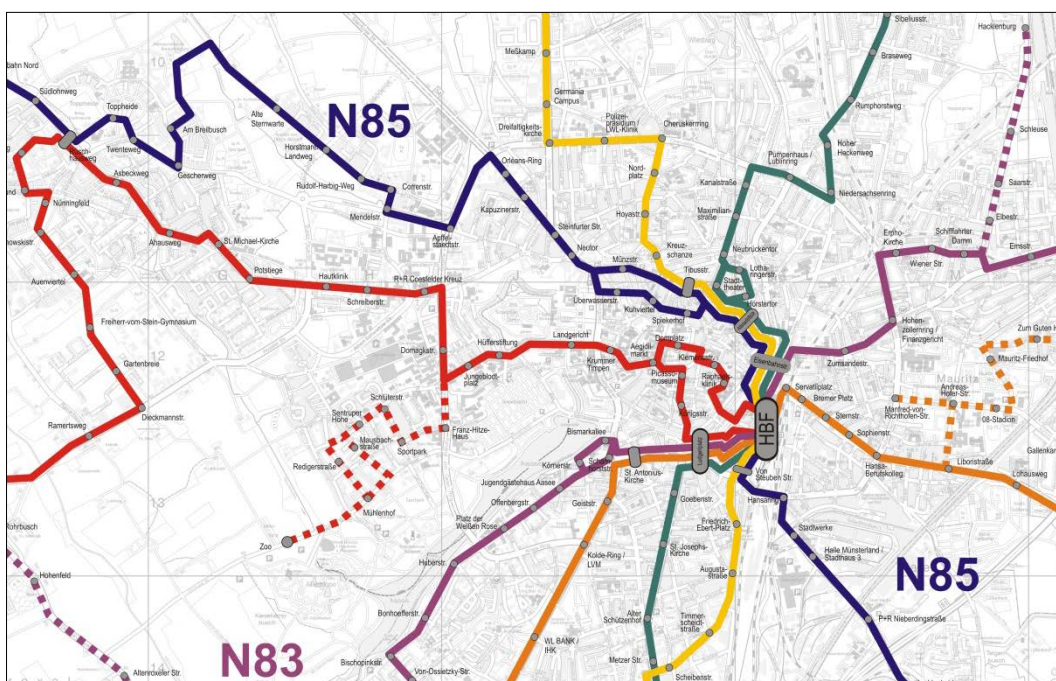


Abbildung 45 Optimierte Linienführung N85 (neu)

10.3.4 Betriebszeiten der Nachtbusse

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

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

Aufgrund der festgestellten hohen Fahrgastnachfrage sollte sowohl das durchlaufende Angebot am Wochenende wie auch der Rundumanschluss werktags um 1:15 Uhr beibehalten werden. Das gute Nachtbusangebot, honoriert durch die hohe Fahrgastnachfrage, ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Stadtbussystems in der Universitätsstadt Münster mit ihren ca. 55.000 Studierenden.

10.4 Stadt-Umland-Verkehr

10.4.1 Bestehende Stadt-Umland-Kooperationen

Das Oberzentrum Münster wird von acht Regionalbahnstrecken und insgesamt 18 vertakteten Regionalbuslinien mit dem Umland verbunden. Im Stadtgebiet Münster stellen 18 Stadtbuslinien die innerstädtische Erschließung und Bedienung sicher. In der Vergangenheit und auch aktuell haben vertaktete Regionalbuslinien im Stadtgebiet von Münster Stadtbusfunktionen zur Erschließung und Anbindung von Außenstadtteilen übernommen. Erfolgreichstes Beispiel hierfür ist die Kooperation von RVM und Stadtwerken auf der Linie 22 zwischen Wolbeck und Gievenbeck. Die aus dem Kreis Warendorf kommenden Regionalbuslinien R22 und R32 bilden ab Wolbeck einen 20'-Takt über die Wolbecker Straße bis zum Hauptbahnhof und weiter durch die Altstadt zum Coesfelder Kreuz und über das Auenviertel bis nach Gievenbeck. Für diese bereits 2006 realisierte Kooperation hatte der 2. NVP die Grundlage gelegt. Durch die direkte Anbindung der Münsteraner Altstadt und der universitären Einrichtungen konnten auch die regionalen Fahrgastzahlen auf dieser Linie gesteigert werden.

Ähnlich erfolgreich wie die Kooperation auf der Linie 22 kann die bereits seit vielen Jahren praktizierte Einbindung der Regionalbuslinie R41 (RVM) bewertet werden. Diese im 60'-Takt betriebene Linie von Ottmarsbochholt nach Münster

Hauptbahnhof ist in den 20'-Takt der Stadtbuslinie 7 integriert, so dass ein unwirtschaftlicher Parallelverkehr vermieden wird. Mit der Durchbindung als Stadtbuslinie 7 ab Hauptbahnhof bis nach Gelmer bietet sie den regionalen Fahrgästen die Anbindung an die zentrale Haltestelle Altstadt/Bült. Beide Beispiele zeigen, dass eine erfolgreiche Kooperation zwischen Stadt- und Regionalbuslinien mit einer Verbesserung des Bedienungsangebotes für die Fahrgäste und wirtschaftlichen Vorteilen für die Unternehmen möglich ist.

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

10.4.2 Weiterentwicklung der Kooperation nach Korridoren

Korridor Steinfurter Straße – Nienberge – Altenberge

Die Überplanung im Korridor Steinfurter Straße – Nienberge – Altenberge ist aufgrund des Konkretisierungsgrades und der Abstimmung mit dem Kreis Steinfurt sowie den beteiligten Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Münsterland, Stadtwerke Münster und Westfalen Bus GmbH bereits Gegenstand der Linienwegmaßnahmen (vgl. Kapitel 10.1.5).

Korridor Warendorfer Straße – Telgte – Warendorf

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

Mit der geplanten Rücknahme der Linie 2 bis zur Endhaltestelle Danziger Freiheit und der Anbindung des St. Franziskus-Hospitals über die neue Ringlinie könnten die stündlichen Fahrten der R11 in den 20'-Takt der Linie 2 eingebunden werden. Durch die Vermeidung der Parallelfahrten auf der Warendorfer Straße würde die Wirtschaftlichkeit der Regional- und Stadtbuslinie verbessert. Die regionalen Fahrgäste würden zudem eine Direktverbindung in die Münsteraner Altstadt und

an die universitären Einrichtungen erhalten. Allerdings könnten das St. Franziskus-Hospital nur noch mit einem etwas längeren Fußweg oder Umstieg in die neue Ringlinie und das Hansa-Berufskolleg nur noch mit Umstieg erreicht werden. Weitergehende Überlegungen zu einer solchen Kooperation sind mit dem Aufgabenträger Kreis Warendorf abzustimmen.

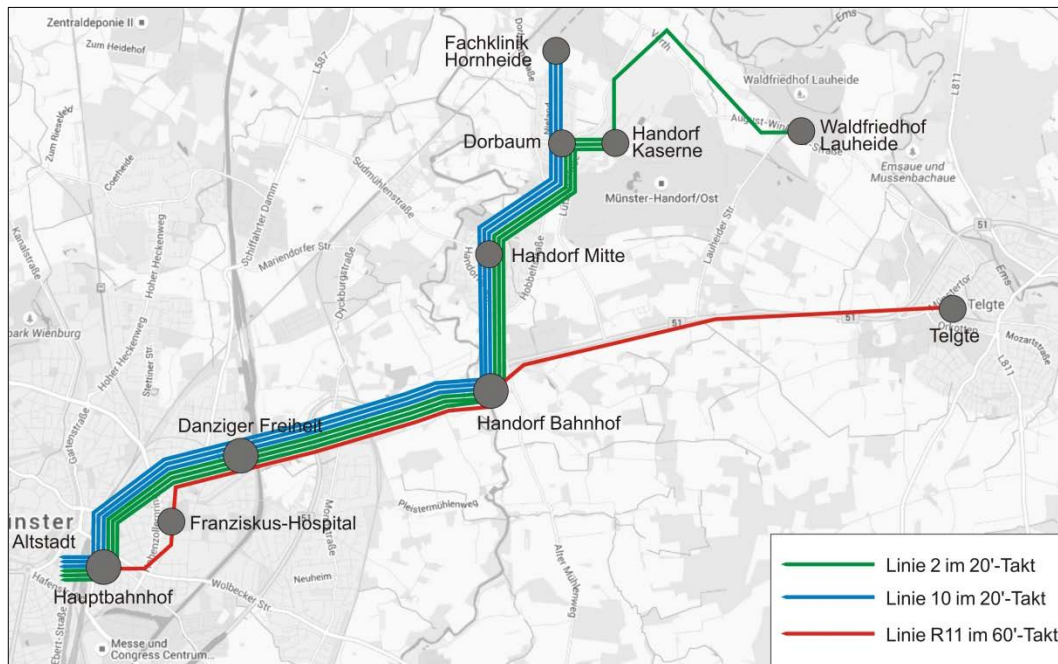


Abbildung 46 Korridor Warendorfer Straße - Telgte - Warendorf

Korridor Gievenbeck / Roxel – Havixbeck / Nottuln

Im Korridor Gievenbeck / Roxel und weiter in Richtung Havixbeck und Nottuln verkehren die Regionalbuslinien R63 und R64 der Firma Veelker. Beide Linien bieten, über den Stadtteil Roxel und die Roxeler Straße kommend, einen 60'-Takt aus und in Richtung Nottuln bzw. Havixbeck. Auf der Roxeler Straße werden die Linien im Abschnitt Coesfelder Kreuz bis Roxel Mitte parallel zur Stadtbuslinie 1 geführt (vgl. Abbildung 47). Bei einer Überplanung bzw. Kooperation in diesem Korridor ist vor allem der Bahn-/Busanschluss am Bahnhof Havixbeck sicherzustellen. In Roxel ist der 20'-Takt über die Paul-Gerhard-Straße zu gewährleisten.

3. NVP Stadt Münster

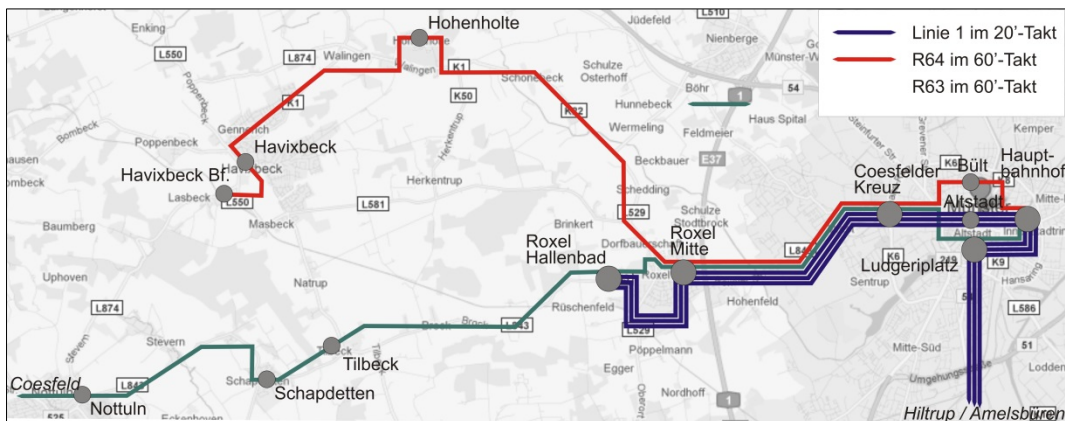


Abbildung 47 Linienangebot im Korridor Gievenbeck/Roxel - Havixbeck/Nottuln

Zielsetzung einer Kooperation wäre es, die unwirtschaftlichen Parallelverkehre durch Integration der Regionalbuslinien in das Fahrtenangebot der Stadtbuslinie 1 abzubauen (vgl. Abbildung 48). Dabei muss allerdings beachtet bzw. geprüft werden, dass sich das Fahrtenangebot im Korridor Gievenbeck-Roxel von heute 5 auf 3 Fahrten reduzieren würde. Ggf. muss das Angebot in der Hauptverkehrszeit aufgestockt werden. Weiterhin ist zu beachten, dass die Linie 1 in ihrem gesamten Verlauf von Roxel über den Hauptbahnhof bis Amelsbüren zwingend mit Gelenkbussen zu betreiben ist. Diese würden bei einer Kooperation auch bis in die Region nach Coesfeld bzw. Havixbeck fahren. Abschließend sind die Fahrgastverflechtungen und das Fahrgastaufkommen auf den Regionalbuslinien zu berücksichtigen. Für die regionalen Fahrgäste würde sich die Fahrzeit bis zum Hauptbahnhof durch die Einschleifung in Roxel bzw. die Führung durch den Altstadtbereich um ca. acht Minuten verlängern, die Altstadt könnte aber dafür ohne Umstieg in Direktfahrt erreicht werden.

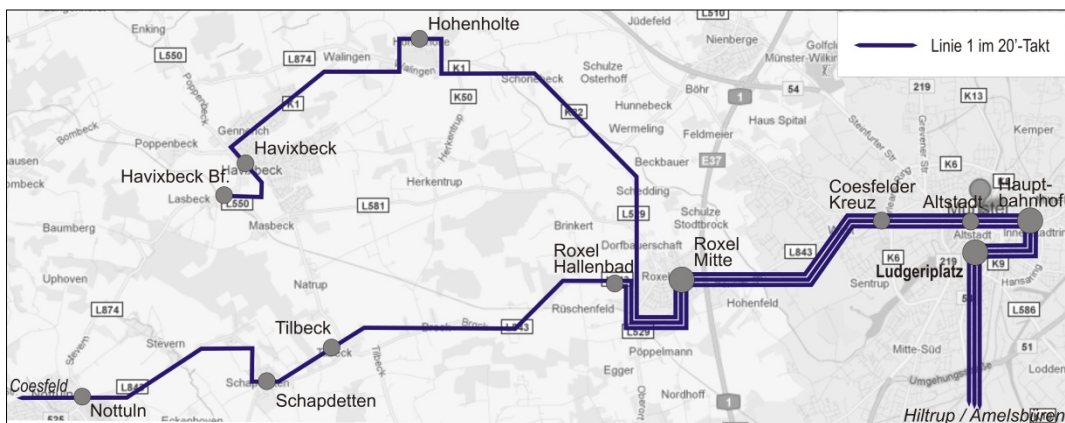


Abbildung 48 Konzept Korridor Gievenbeck / Roxel – Havixbeck / Nottuln

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

Prioritäten im Stadt-Umland-Verkehr

Die Konzepte zur Integration der Regionalbuslinien in das Stadtbussystem sind für die einzelnen Korridore im Hinblick auf finanzielle Synergieeffekte, Vor- bzw. Nachteile für die Fahrgäste sowie die Realisierungschancen unterschiedlich zu bewerten (vgl. Tabelle 8).

Korridor	Bewertung aus Sicht der Fahrgäste	Synergien und Kosten	Anmerkung und Prioritäten
Warendorfer Straße -Telgte- Warendorf	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Stadt-Umlandverbindung mit direkter Anbindung an Altstadt/ Universität • Hansa-Berufskolleg und St. Franziskus-Hospital können aus der Region nur noch mit Umstieg bzw. längeren Fußwegen erreicht werden 	<ul style="list-style-type: none"> • Abbau des Parallelverkehrs Linie 2 und R11 mit einer Ersparnis von ca. 90.000 €/Jahr 	<ul style="list-style-type: none"> • Realisierung nur in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Kreis Warendorf möglich • Fahrgasterhebungen notwendig • Umsetzung frühestens nach Übernahme in den NVP Kreis Warendorf
Gievenbeck / Roxel-Havixbeck / Nottuln	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Fahrgäste mit direkter Anbindung an die Altstadt und die universitären Einrichtungen • Direkte Anbindung Hammer Straße und Hiltrup (Linie 1) • Fahrzeitverlängerung bis 3 Min durch Einschleifung Roxel • Reduzierung der Fahrten im Korridor Roxel von 5 auf 3 / Stunde (geringere Platzkapazität) 	<ul style="list-style-type: none"> • Abbau des Parallelverkehrs Linie 1/R63 /R64, Ersparnis ca. 400.000 €/Jahr • Zusätzlicher Aufwand für Verstärker und Taktverdichter in der Hauptverkehrszeit • Verschleppung von Gelenkbuskapazitäten in die Region 	<ul style="list-style-type: none"> • Realisierung nur in Abstimmung des Konzeptes mit dem Kreis Coesfeld möglich. • Erhebungen zur Ermittlung des Fahrgastaufkommens und der -verflechtungen • Umsetzung frühestens nach Übernahme in den NVP Kreis Coesfeld
Steinfurter Straße - Nienberge - Altenberge	<ul style="list-style-type: none"> • Taktverdichtung im Korridor Münster - Altenberge • optimierte Erschließung und schnelle Verbindung für Nienberge • optimierte Umsteigeverbindung Richtung Kinderhaus • Fahrzeitverlängerung für regionale Fahrgäste 	<ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand ca. 110.000 €/Jahr • Einbindung in das Stadtbussystem / Durchbindung über den Hauptbahnhof hinaus erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept ist mit dem Aufgabenträger Kreis Steinfurt und mit den beteiligten Verkehrsunternehmen RVM und WB abgestimmt • Betriebliche Planung ist weitestgehend abgeschlossen • das Konzept ist umsetzungsreif

Tabelle 8 Bewertung und Prioritäten der Stadt-Umland-Kooperationen

Auf Arbeitsebene hat es weiterführende Gespräche mit den Vertretern der Aufgabenträger der Kreise Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie mit den beteiligten Verkehrsunternehmen gegeben. Auf dieser Grundlage ergibt sich eine zeitliche Prioritätenreihung für die Umsetzung der Kooperationen.

Abgesehen von der empfohlenen Taktverdichtung im Korridor (Altenberge-) Nienberge - Münster Hauptbahnhof können alle weiteren Stadt-Umland-Kooperationen zurzeit nur als Option betrachtet werden. Diese sind zur weiteren Konkretisierung nachrichtlich in diesen Nahverkehrsplan aufgenommen worden. Im Rahmen der Abstimmung mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sind die in Kapitel 9 festgelegten Qualitätsstandards verbindlich zu berücksichtigen. Ferner sind die noch offenen Fragen, insbesondere zu den jeweiligen Fahrgastverflechtungen, zu prüfen.



10.5 Infrastruktur des Stadtbussystems

10.5.1 Haltestellen

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

Im ÖPNV-Liniennetz der Stadt Münster wurden in den vergangenen Jahren 527 Haltestellen und damit etwa 50 % des Bestandes mit einem erhöhten 16 cm Hochbord ausgebaut. 415 Haltestellen verfügen inzwischen über Blindenleiteinrichtungen. Sowohl mit Hochbord als auch mit Blindenleiteinrichtungen konnten inzwischen 367 Haltestellen neu bzw. umgebaut werden.

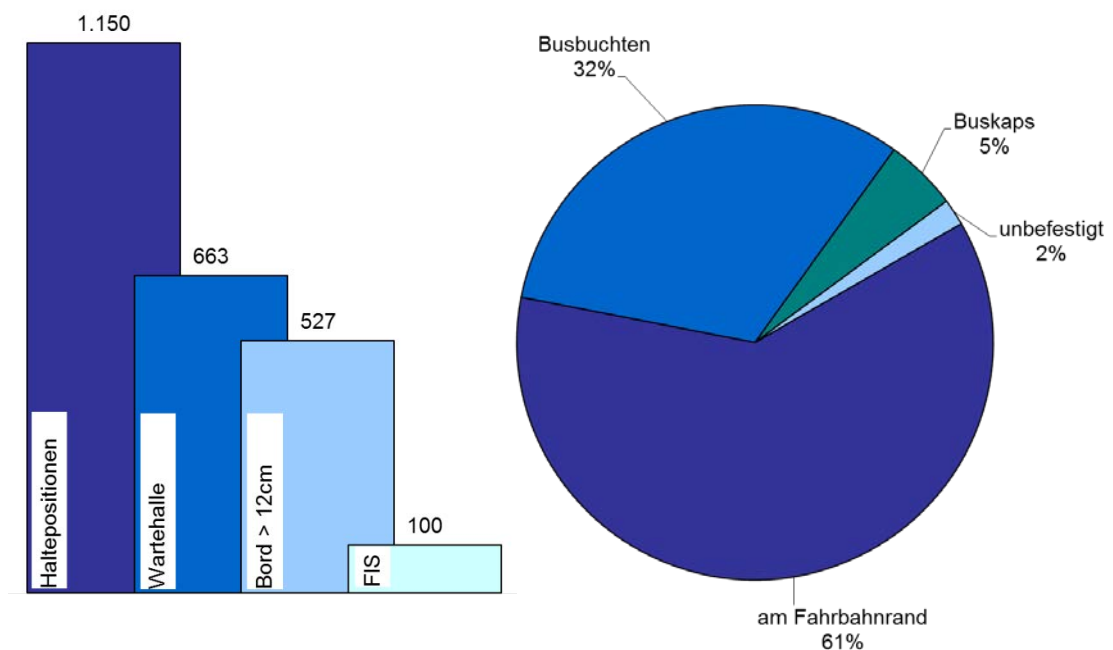


Abbildung 49 Haltestellen (Stand September 2014)

Haltestellen - Prioritäten 2016/2017

Mit der Vorlage V/0251/2015 zum Programm „Verbesserungen an Haltestellen“ für 2016/2017 wurden die geplanten Standorte zum barrierefreien Um- und Ausbau für die Jahre 2016 und 2017 beschlossen.

Dabei sind für 2016 aufgrund der Baumaßnahme Grevener Straße zahlreiche Standorte auf dieser Achse vorgesehen. Weitere Standortvorschläge ergeben sich u.a. aus der unmittelbaren Nähe zu Senioren- oder Pflegeeinrichtungen.

Standortvorschläge 2016:

- Haltestellen „Pastorsesch“, Grevener Straße, beide Fahrtrichtungen (FR)
- Haltestellen „Janningsweg“, Grevener Straße, beide FR
- Haltestelle „Ermlandweg B“, Grevener Straße, stadtauswärts
- Haltestellen „Am Burloh“, Grevener Straße, beide FR
- Haltestelle „Inselbogen“, Kappenberger Damm, stadtauswärts
- Haltestellen „Andreas-Hofer-Straße“, „Manfred-von-Richthofen-Straße“, beide FR
- Haltestelle „Roxel Hallenbad“, Buswende
- Haltestelle „Paulinum“, Am Stadtgraben, stadteinwärts

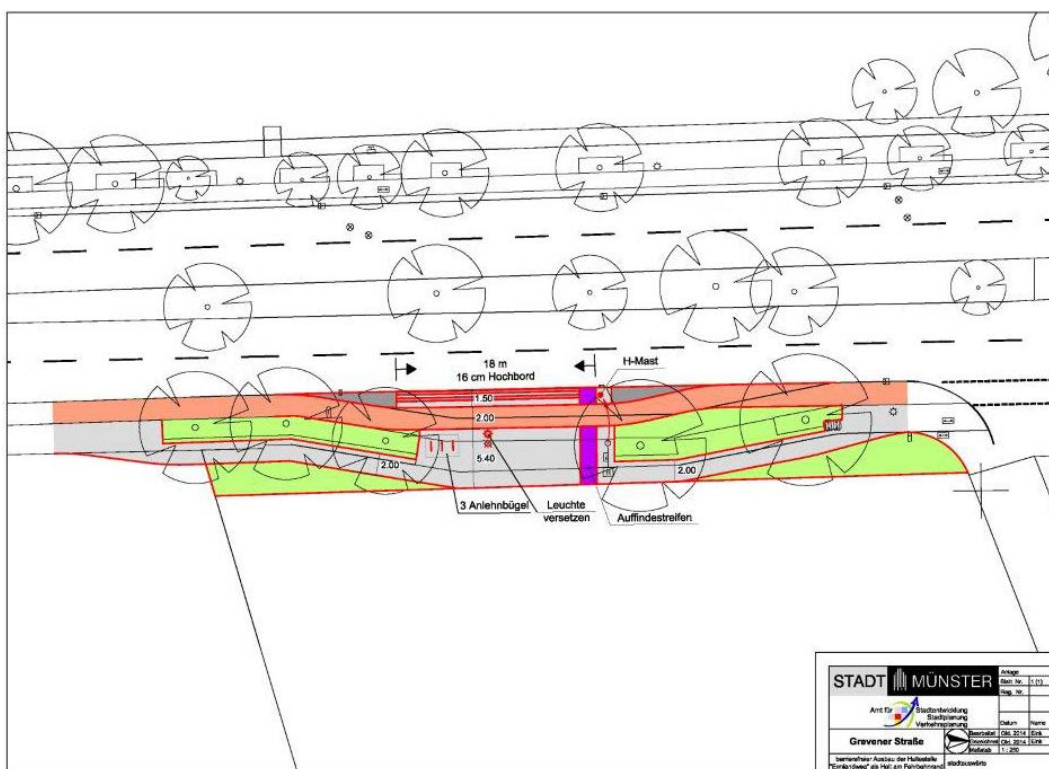


Abbildung 50 Beispiel Haltestelle „Ermlandweg“, Grevener Straße

Bei den Planungen für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen hat sich in den vergangenen Jahren gezeigt, dass mit der Umgestaltung der Haltestellen häufig auch Kanal- und Versorgungsleitungen umfangreich erneuert werden müssen.

Die Umsetzbarkeit der einzelnen im Programm vorgesehenen Standorte ist aufgrund dieser Abhängigkeiten und der erforderlichen Planungsvorläufe nicht immer im geplanten Zeitraum möglich.

Von daher ist die Anzahl der für 2017 avisierten Haltestellen sehr umfangreich und in diesem Umfang auch nicht in einem Jahr umsetzbar. Allerdings kann hierdurch frühzeitig der Planungsbedarf bei den Versorgungsträgern eingesteuert, eingeplant und bei zeitlicher Zurückstellung einer Maßnahme mit einem Ersatzstandort ausgeglichen werden.

Standortvorschläge 2017:

- Haltestellen „St. Gottfried Kirche“, Duesbergweg, beide FR
- Haltestellen „Schützenstraße“, Aegidiistraße, beide FR
- Haltestellen „Manfred-von-Richthofen-Straße“, Manfred-von-Richthofen-Straße, beide FR
- Haltestellen „08-Stadion“, Manfred-von-Richthofen-Straße, beide FR
- Haltestellen „Nienberge Post“, Altenberger Straße, beide FR
- Haltestellen „Kanalstraße“, Kanalstraße, beide FR
- Haltestellen „Piusallee“, Bohlweg, beide FR
- Haltestellen „Angelmodde Kirche“, Angelstraße, beide FR
- Haltestellen „Haus Angelmodde“, Angelstraße, beide FR
- Haltestelle „Siebenbürgenweg“, Kappenberger Damm, stadteinwärts

10.5.2 Dynamische Fahrgastinformation

Seit 2002 wurde im Stadtgebiet Münster das dynamische Fahrgast-Informationssystem (FIS) mit zusätzlicher digitaler Sprachansage in bisher neun Baustufen eingeführt. Mittlerweile sind 100 FIS-Anzeigen aufgestellt worden.

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

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

- Anzahl der Fahrgäste
- Anzahl der bedienenden Linien
- Anschlussinformation zum Nahverkehr an wichtigen P+R-Anlagen und Stadtteilzentren

- Anzahl der jährlichen erforderlichen Umleitungsfahrten für z.B. Stadtfeste, Sportveranstaltungen wie Marathon und Giro sowie sonstige Sonderveranstaltungen

Insbesondere bei geplanten oder akut erforderlichen Umleitungsfahrten im Altstadtbereich sind die FIS-Anzeigen eine wichtige Informationsquelle für die Fahrgäste. Durch die FIS-Displays können die Fahrgäste schnell und aktuell über die Umleitungssituation und die am nächsten gelegenen und bedienten Haltestellen informiert werden. Dies entspricht auch den Ergebnissen des aktuellen Kundenbarometers 2015, demnach die Kunden des ÖPNV aktuelle Verkehrsnachrichten insbesondere über Störungen und Umleitungen wünschen.

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

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



Die Ausstattung der Haltestellen mit FIS-Anzeigern im Stadtgebiet konnte mit den Standorten der neunten Baustufe im Jahr 2015 weitestgehend abgeschlossen werden. Zusätzliche Anzeigen werden nur noch nach Prüfung im Einzelfall ergänzt.

10.5.3 Neue Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Zuge der Linienwegmaßnahmen

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

Haltestelle Hohenzollernring, Kaiser-Wilhelm-Ring

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

Kosten Ausbau Halteposition Ostseite: ca. 22.000 €

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

Kosten Ausbau Halteposition Westseite: ca. 80.000 €



Abbildung 51 Verkehrstechnischer Entwurf Haltestelle Hohenzollernring

Haltestelle Villa ten Hompel, Kaiser-Wilhelm-Ring

Die östliche Halteposition soll zu Beginn der Fahrbahnaufweitung vor dem Knotenpunkt als Halt am Fahrbahnrand ausgebaut werden. Die Planung sieht einen 16 cm Hochbord und eine Blindenleitlinie vor. Eine Fläche für die Aufstellung einer Wartehalle steht nicht zur Verfügung. Diese östliche Halteposition kann zunächst ohne Umbau im Bestand eingerichtet werden.

Kosten Ausbau Halteposition Ostseite: ca. 14.000 €

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

Kosten Ausbau Halteposition Ostseite: ca. 47.000 €

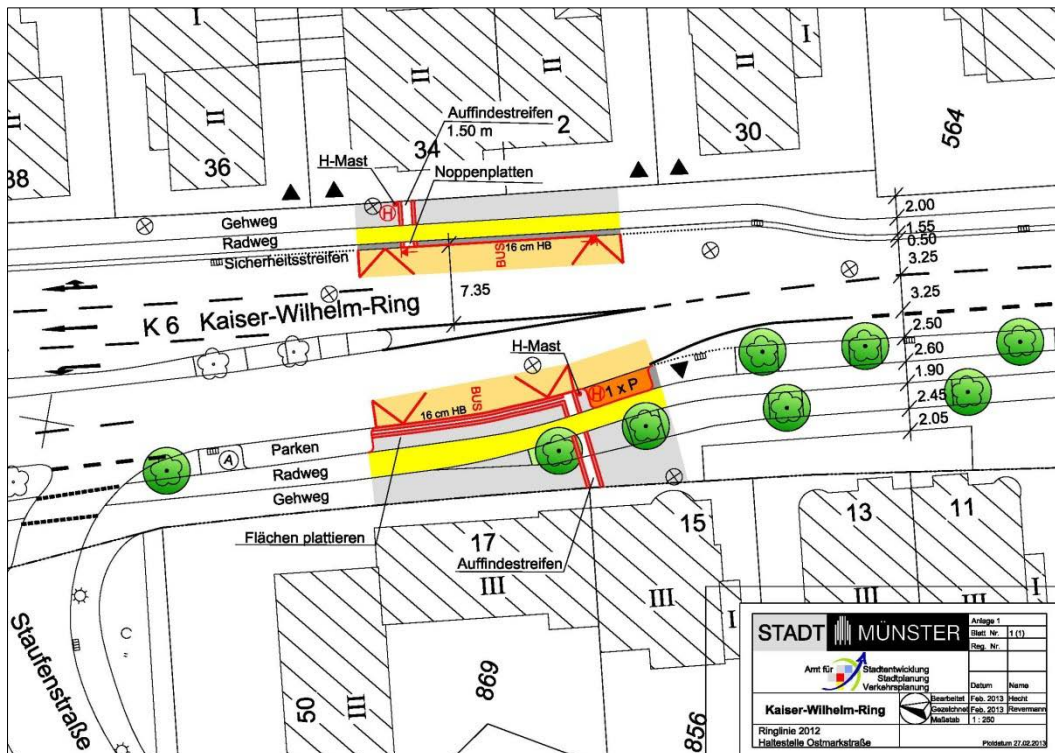


Abbildung 52 Verkehrstechnischer Entwurf Haltestelle Villa ten Hompel

Haltestelle Schleswiger Straße, Niedersachsenring

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

Kosten Ausbau Halteposition Ostseite: ca. 27.000 €

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

Kosten Ausbau Halteposition Ostseite: ca. 17.000 €

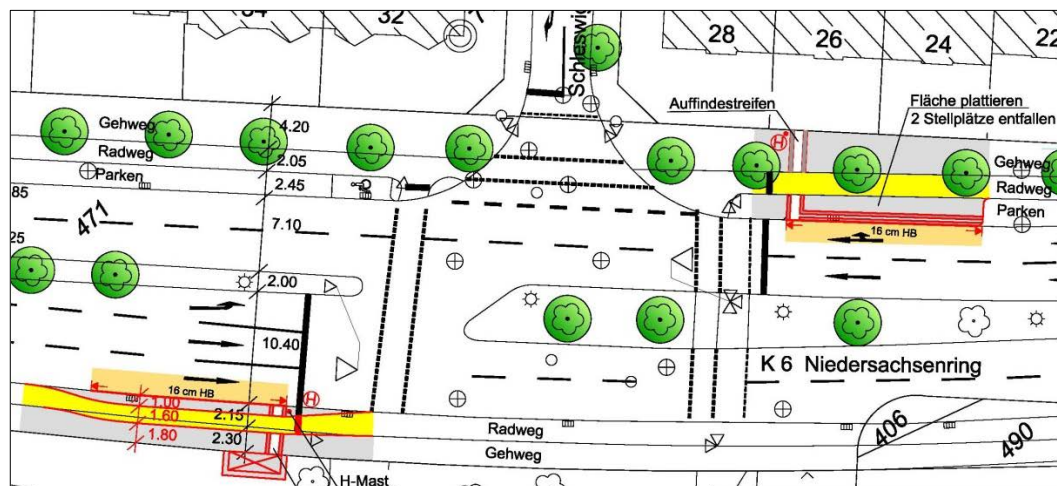


Abbildung 53 Verkehrstechnischer Entwurf Haltestelle Schleswiger Straße

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

Kosten Blindensignalgeber: ca. 14.500 €

Kosten Änderung Versorgung Steuergerät: ca. 1.000 €

Die Ausrüstung der Ampelanlage mit Blindensignalgebern ist förderfähig.

Haltestelle Martin-Luther-King-Weg, Albersloher Weg

Der östliche Bereich des Gewerbegebietes Loddenheide ist über einen 10'-Takt der Linien 6 und 8 im Zuge des Albersloher Weges sehr gut an das ÖPNV-Netz angebunden. Mit Ausnahme der Haltestelle Martin-Luther-King-Weg werden alle Haltestellen im Zweirichtungsverkehr bedient. Insbesondere im Zusammenhang mit der Bundesagentur für Arbeit und dem im Herbst 2015 fertiggestellten Neubau der Oberfinanzdirektion ist die Einrichtung der stadteinwärtigen Halteposition in Höhe des Martin-Luther-King-Weges sinnvoll.

Unter den jetzigen Gegebenheiten ist die Anlage einer Busbucht wegen der unmittelbar nordöstlich des Albersloher Weges liegenden WLE-Gleises nicht möglich. Als Haltestellenausbau kommt daher nur eine Fahrbahnrandhaltestelle in Betracht (Abbildung 54).

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

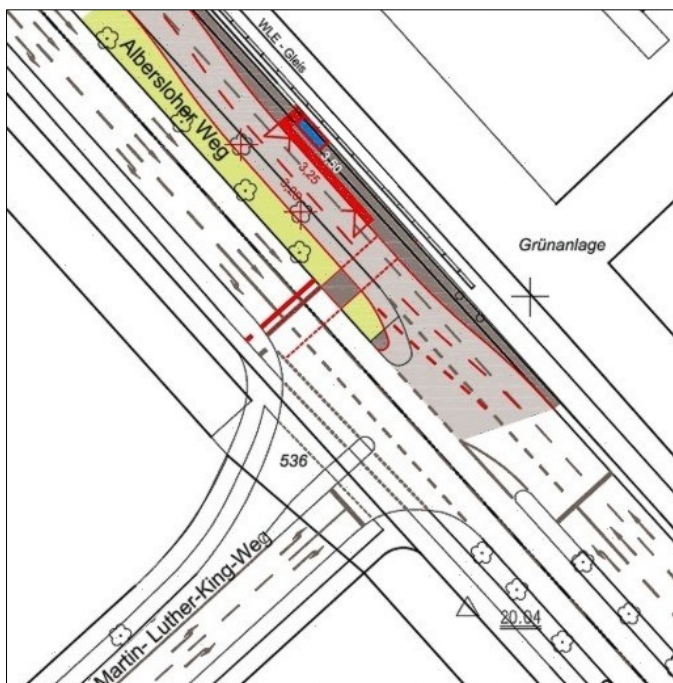


Abbildung 54 Haltestelle Martin-Luther-King-Weg, Albersloher Weg

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

Kosten ca. 120.000 €

Haltestellen Stadtbuslinie 14

Zur Optimierung des Liniennetzes wird die Elektrobuslinie 14 im Bereich Sentru- per Höhe gestreckt über die Waldeyerstraße geführt werden.

Zur Umsetzung dieser neuen Linienführung sind als Ersatz für die vorhandenen Bushaltestellen auf der Tondernstraße sowie Niels-Stensen-Straße drei neue Bushaltestellen auf der Waldeyerstraße erforderlich.

- Haltestelle: „Schlüterstraße“ stadteinwärts

Die neue Bushaltestelle soll als eine Fahrbahnrandhaltestelle in dem ausgeprägten Grünstreifen ausgebaut werden. Bei dieser Planung müssen der vorhandene Parkstreifen in der Fahrbahn und zwei Bäume entfallen.

Um eine sichere Erreichbarkeit der Bushaltestelle zu gewährleisten, wird ein 2,00 m breiter Zugang zwischen dem vorhandenen Gehweg und der neuen Bushaltestelle über die Grünfläche plattiert. Die Planung sieht einen 16 cm Hochbord, eine Blindenleitlinie und die Aufstellung der Wartehalle vor.

- Haltestelle: „Chirurgie“ stadtauswärts

Für die Errichtung der neuen Haltestelle auf der Westseite zum Bushaltestellenkap muss ein Teil des vorhandenen Parkstreifens zurückgebaut werden. Es würden drei Stellplätze entfallen. Die Haltestelle soll mit einem 16 cm Hochbord und einer Blindenleitlinie ausgestattet werden. Eine städtische Fläche für die Aufstellung einer Wartehalle steht nicht zur Verfügung. Es wird geprüft, ob im Rahmen einer Gestattung die Aufstellung einer Wartehalle möglich ist.

- Haltestelle: „Chirurgie“ stadteinwärts

Für die Errichtung der neuen Haltestelle auf der Ostseite zum Halt am Fahrbahnrand muss die vorhandene Parkbucht mit Schrägaufstellung komplett zurückgebaut werden. Es würden sechs Stellplätze entfallen. Auf einer Länge von 18 m wird der Parkstreifen zurückgebaut und als Aufstellfläche umgebaut. In dem vorhandenen Grünstreifen westlich dieser Bushaltestelle sollen sechs neue Stellplätze, davon ein Behinderten-Parkplatz realisiert werden. Die vorhandene Baumbepflanzung wurde in die Planung integriert.

Die Planung sieht einen 16 cm Hochbord, eine Blindenleitlinie und die Aufstellung der Wartehalle vor. Aufgrund des großzügigen Aufstellbereiches können 10 Fahrradanhänger aufgestellt werden. Die Busse halten zukünftig in der Fahrbahn und tragen so zusätzlich zur Verkehrsberuhigung in der Tempo-30-Zone bei.



Abbildung 55 Verkehrstechnischer Entwurf Haltestellen Waldeyerstraße

Kosten (drei Haltepositionen):

ca. 205.000 €

Neue Haltestellen Gewerbegebiet Hansestraße

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

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

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

Verknüpfung / Buswende im Bereich Warendorfer Straße / Mondstraße

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

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

10.5.4 Umweltpuren und Busspuren/-schleusen

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

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

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

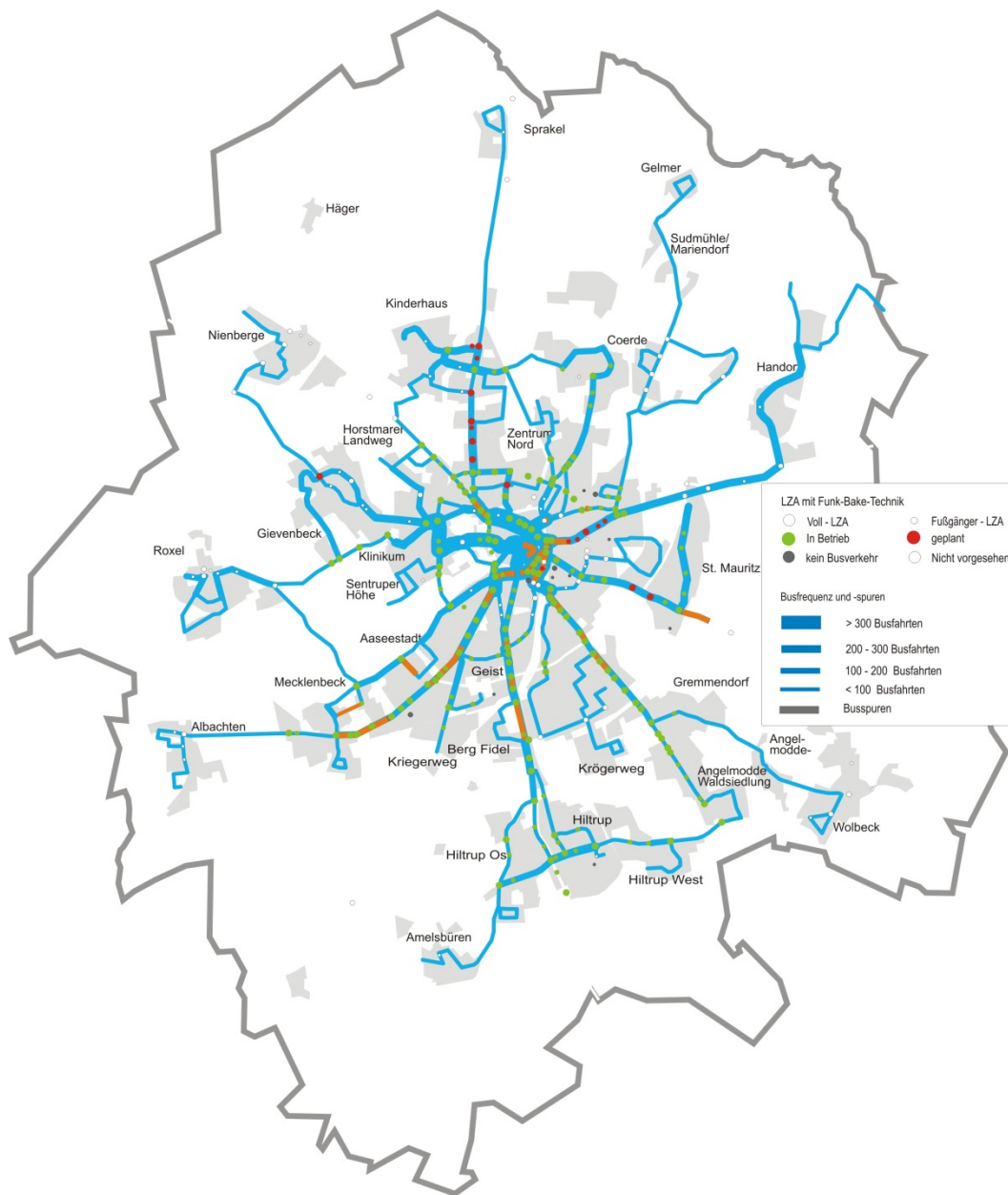


Abbildung 56 Lichtsignalanlagen und Busspuren

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

Umweltspur Wienburgpark

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

In der Abbildung 57 ist das Gesamtkonzept für den Korridor Coerde/Kinderhaus/Sprakel mit der Durchfahrung des Wienburgparkes dargestellt. Bisher ist die ehemalige Gleisstrasse für die Einrichtung eines Bahnradweges im Rahmen des Alleinradwegprogramms vorgesehen und wurde daher mit der Zweckbindung Radweg erworben.

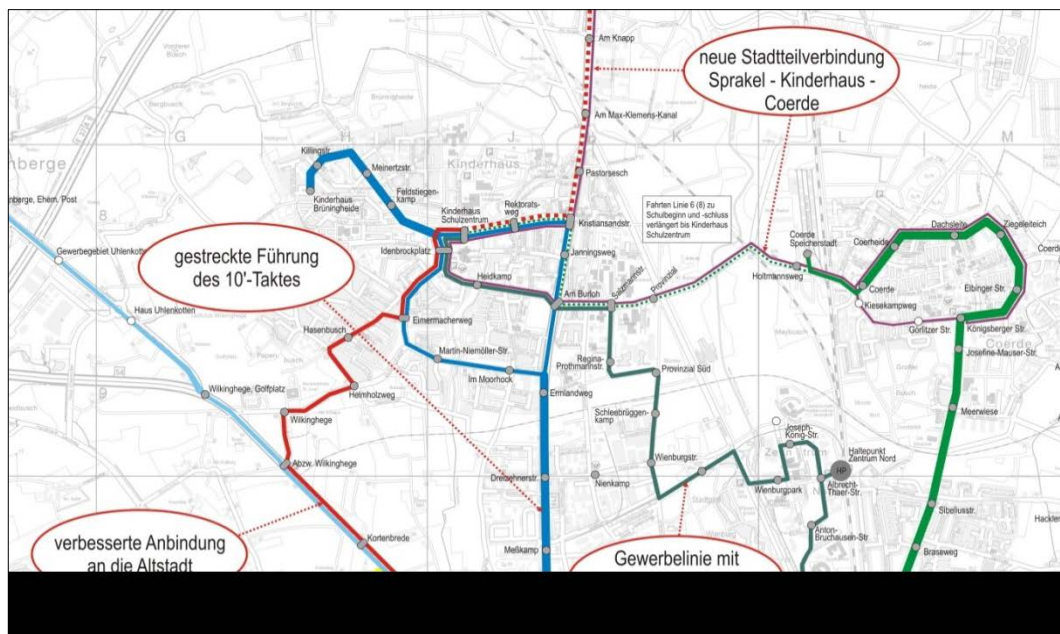


Abbildung 57 ÖV-Konzept Korridor Coerde/Kinderhaus/Sprakel

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

Nach einer ersten Abschätzung werden sich die Kosten für den Endausbau zu einer Umweltspur auf ca. 600.000 € belaufen. Dabei sollte die Umweltspur zunächst provisorisch hergestellt werden, um eine zeitnahe Umsetzung der Linienwegmaßnahmen zu ermöglichen. Demgegenüber stehen die deutlichen Verbesserungen für den Stadtteil Kinderhaus und die Senkung der Betriebskosten für den Stadtbusverkehr.

10.5.5 Lichtsignalanlagen

Grundsätze der Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen

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

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

Busbeschleunigung in Münster

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

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

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

Zurzeit sind in Münster 175 von 270 Lichtsignalanlagen mit der notwendigen Technik zur Lichtsignalbeeinflussung ausgestattet. Die Stadt Münster als Aufgabenträger wird alle Lichtsignalanlagen im Zuge der ÖPNV-Hauptachsen (mindestens 20´-Takt) sukzessive mit einer ÖPNV-Beschleunigung ausstatten. Bei Lichtsignalanlagen, die nur im geringem Umfang vom Busverkehr befahren werden (z. B. Stundentakt einer Linie) bzw. bei sporadisch befahrenen Richtungen (einzelne Nachtbusfahrten) erfolgt die Entscheidung zur Ausrüstung mit einer Busbeschleunigung nach einem Kosten-Nutzen-Abgleich im Einzelfall.

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

Abgeschlossen sind bisher:

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

Geplant sind die folgenden Achsen vorbehaltlich der erforderlichen Beschlüsse:

- C I. Nordtangente und Bahnhofsbereich (2015)
- D3 II. Osttangente (voraussichtlich 2016)

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

- F2 Hammer Straße
- H Grevener Straße
- I Zweispurige Weseler Straße

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

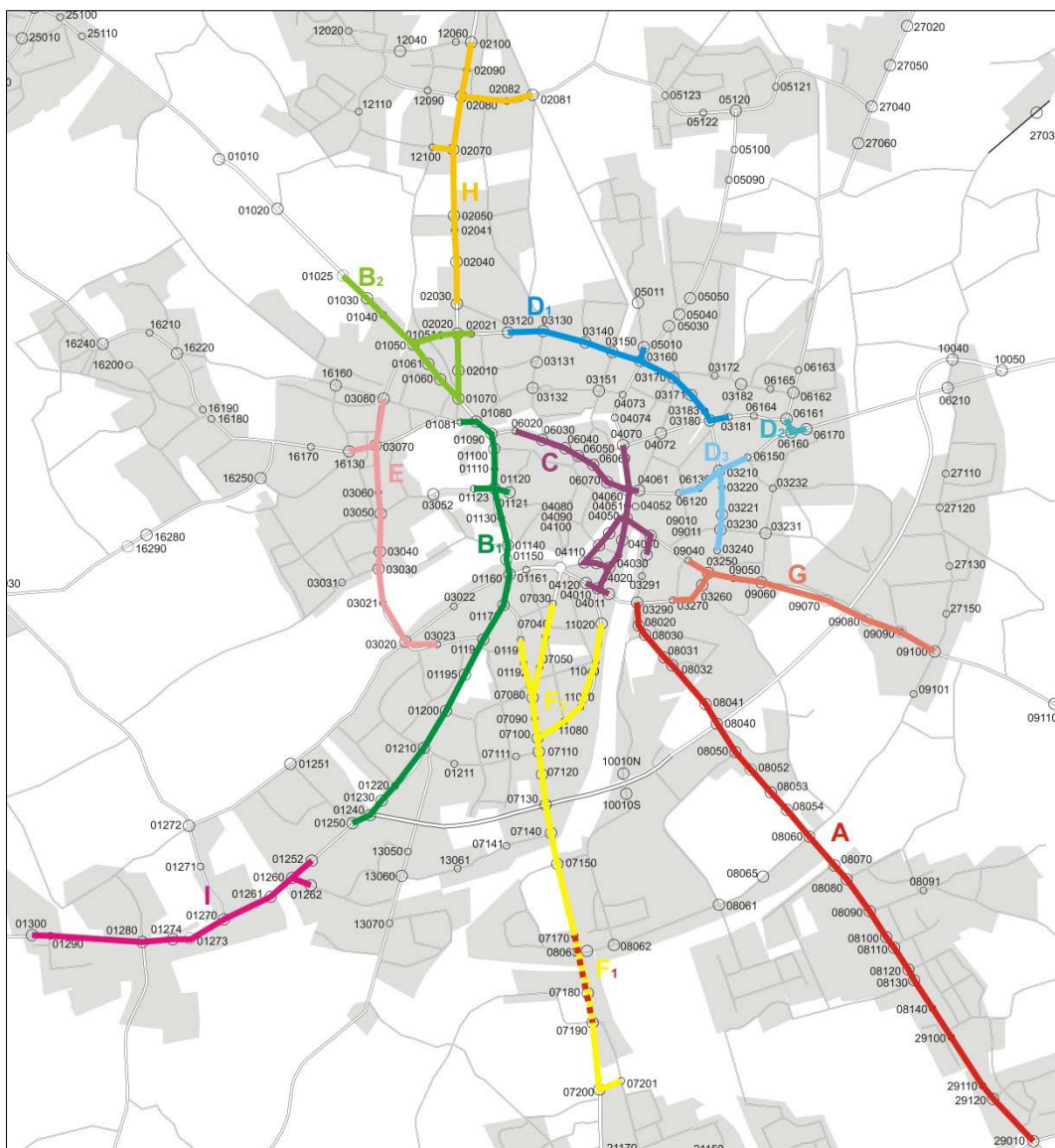


Abbildung 58 Achsen des Verkehrssteuerungssystems

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

Qualitätssicherung

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.

Mit dem rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) der Stadtwerke Münster GmbH, der Qualitätsanalyse des Verkehrssteuerungssystems 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. Auf Grundlage der Ergebnisse kann eine Potenzialanalyse möglicher Fahrzeiterparnisse und damit verbundener betrieblicher Einsparungen durchgeführt werden.

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

10.6 Schienenpersonennahverkehr

10.6.1 Vorbemerkungen

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

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

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

Ein Ziel des weiterentwickelten ITF NRW war die direkte stündliche Verbindung aller Oberzentren in NRW mit der Landeshauptstadt Düsseldorf, mit der größten Stadt Köln sowie in den Ruhrgebietskorrident. So besteht seit 2011 eine Direktverbindung mit dem Regionalexpress RE 2 von Münster nach Düsseldorf über Düsseldorf Flughafen im Stundentakt. Ebenfalls gibt es eine stündliche Anbindung mit dem RE 7 an Köln. Ins Ruhrgebiet bestehen Verbindungen mit der Regionalbahn RB 50 nach Dortmund sowie nach Essen und Duisburg mit dem RE 2. Eine Anbindung an den Ruhrgebietskorrident Dortmund-Bochum-Essen-Duisburg soll längerfristig mit dem geplanten Rhein-Ruhr-Express (RRX) umgesetzt werden.

10.6.2 Angebotsmaßnahmen

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

Münster – Osnabrück (Kursbuchstrecke 385 a):

- 30´-Takt Mo-Fr von 6-20 Uhr auf der RB 66

Münster – Bielefeld (Kursbuchstrecke 406):

- Stundentakt Münster - Bielefeld am Wochenende
30´-Takt MS - Beelen in der Hauptverkehrszeit auf der RB 67 nach Ausbau der Infrastruktur

Münster - Enschede (Kursbuchstrecke 407):

- 30´-Takt Münster – Burgsteinfurt Mo-Fr von 6-20 Uhr auf der RB 64 nach Ausbau der Infrastruktur

Münster – Coesfeld (Kursbuchstrecke 408):

- 30´-Takt in der Hauptverkehrszeit und Bedienung des Haltepunktes Roxel (in Betrieb seit 12/2015) mit allen Zügen nach Inbetriebnahme der Station Mecklenbeck (Inbetriebnahme geplant für 12/2018) auf der RB 63 ab 12/2013

Münster – Essen (Kursbuchstrecke 425):

- drei stündliche Fahrten Münster – Essen mit einer zusätzlichen RE- oder RRX-Linie

Münster – Lünen (Kursbuchstrecke 411):

- zusätzlicher stündlicher RRX Münster – Dortmund nach zweigleisigem Ausbau der Strecke Münster - Lünen
- Verdichtung der RB 50 in der Hauptverkehrszeit

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

10.6.3 Hauptbahnhof und Haltepunkte

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

Hauptbahnhof Münster

Die Stadt Münster bemüht sich schon seit den 80er Jahren, den Bahnhof und das Bahnhofsumfeld städtebaulich und funktional zu verbessern. So wurden

zahlreiche Verbesserungen wie der Bau der Radstation, die Beseitigung der unterirdischen Querung Bremer Platz, die Umgestaltung Bremer Platz sowie die Verbesserungen auf der Ostseite des Bahnhofs im Bahnhofsumfeld vorgenommen.

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

Bis voraussichtlich Ende 2016 soll nun das Empfangsgebäude komplett neu erstellt werden, wobei der südliche Gebäudeteil aus funktionalen und städtebaulichen Gründen erhalten bleibt. Der Spatenstich für den Neubau fand am 30. April 2015 statt.

Im Zusammenhang mit der Vorplatzgestaltung der Ostseite, u. a. mit den Funktionen Parken, Vorfahrt Taxi, Fernreisebusse und der bereits modernisierten und fertig gestellten Verkehrsstation wird ein ganzheitliches Gesamtbild des Hauptbahnhofs der DB AG in der Stadt Münster angestrebt. Die Projektleitung für die bauliche Umgestaltung des Empfangsgebäudes West liegt bei der DB AG.

Haltepunkt Münster-Roxel

An der Kursbuchstrecke 408 Münster - Coesfeld wurde am 13.12.2014 die neue Station Münster Roxel eröffnet. Insgesamt wurden ca. 712.000 Euro investiert, um einen neuen 120 Meter langen und 76 cm hohen Bahnsteig zu bauen und ihn mit Wetterschutz, Fahrgastinformations-Steile und barrierefreier Zuwegung auszustatten.

Konzeptioneller Hintergrund war zum einen die Schaffung einer schnellen Verbindung für die Roxeler Bevölkerung in Richtung Innenstadt. Zum anderen soll hiermit eine zielorientierte Umsteigemöglichkeit von der Regionalbahn auf die Stadtbusse für Pendler aus dem westlichen Umland mit Zielen im Westen des Stadtgebietes, z.B. den Unikliniken, geschaffen werden.

Eng verbunden mit dem neuen Haltepunkt wurde von der Stadt Münster und den Stadtwerken besonderer Wert auf eine gute Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln gelegt. Als „Mobilstation Bahnhof Roxel“ wurde eine Buswende mit integrierter Park+Ride-Anlage konzipiert und gebaut. Insgesamt stehen dort 27 Pkw-Stellplätze und 130 Stellplätze für Fahrräder, davon 58 überdachte in der „Leezenbox“ zur Verfügung. Diese verfügt über eine moderne elektronische Schließanlage, die mit eTicket des ÖPNV kompatibel. Die „Leezenbox“, betrieben durch

die Stadtwerke Münster, dient als Prototyp für vergleichbare Bahnhöfe und Haltepunkte im Stadtgebiet.



An einem gemeinsamen, barrierefreien Bahnsteig für Bus und Bahn halten die Buslinien 1, 10, T10 und T20 der Stadtwerke „Kante an Kante“ mit den Zügen, so dass mit kurzen Wegen umgestiegen werden kann. In die P+R-Anlage wurden mit Förderung des Landes weitere rund 790.000 Euro investiert.

Haltepunkt Münster-Mecklenbeck

An der Kursbuchstrecke 408, am Abzweig der Baumbergebahn von der Strecke Münster – Essen, soll der neue Haltepunkt Münster-Mecklenbeck eingerichtet werden. Der seit 05.09.2008 rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 486: Mecklenbeck - verlegte Heroldstraße / neuer DB-Haltepunkt sieht die Ausweisung eines neuen Haltepunktes Münster-Mecklenbeck an der Strecke Münster-Coesfeld vor. Die neue Station soll westlich des ehemaligen Haltepunktes Mecklenbeck nahe der Weseler Straße liegen. Eine Verknüpfung mit den Buslinien auf der Weseler Straße soll über die Haltestelle Meyerbeerstraße erfolgen.

Die Planungen für den Haltepunkt wurden von der Stadt Münster in Abstimmung mit dem ZVM begonnen und in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des

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

Haltepunkt Münster-Zentrum Nord

Für die Umsetzung eines Halbstundentaktes auf der Kursbuchstrecke 407 Münster – Burgsteinfurt – Gronau – Enschede wird ein dritter Bahnsteig am Haltepunkt Münster-Zentrum Nord in 2015 gebaut (erforderlich für Zugbegegnungen). Die notwendigen Umbauten an den Bahnanlagen und im Bahnhofsumfeld erfolgen in enger Abstimmung mit dem Zweckverband und der Stadt Münster. Die Umsetzung soll im Rahmen der MOF 2 und dem Streckenausbau Münster – Coesfeld erfolgen.

10.6.4 Reaktivierung der WLE

Die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) ist für Münster und das Münsterland ein herausragendes Verkehrsprojekt und Bestandteil des Regionalplans. Die zügige Umsetzung der WLE-Reaktivierung ist das erklärte verkehrspolitische Ziel der Stadt Münster, des Kreises Warendorf und des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM). Der aktuelle Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) enthält die WLE als vordringliches Reaktivierungsprojekt. Im aktuellen Bedarfsplan des Landes wird die WLE als Projekt des „weiteren Bedarfes“ dargestellt.

Im Jahr 2013 hat der ZVM die erforderlichen finanziellen Mittel für die Erarbeitung der ersten vier Planungsphasen (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) bereitgestellt. Ende 2015 soll die Vorplanung abgeschlossen sein und den Gremien bzw. der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Des Weiteren wurde die Finanzierung baulich vorbereitender Maßnahmen für die Erschließung des erforderlichen Gleises 21 am Hauptbahnhof Münster beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 16/2013 des ZVM).

Auf der Grundlage einer aktualisierten Machbarkeitsstudie in 2010 ist die Umsetzung in zwei Stufen vorgesehen. Die erste Ausbaustufe erfolgt mit einem Angebot im 20'-Takt im Abschnitt Münster – Münster-Wolbeck (ausgerichtet auf den Stadtverkehr Münster) und zwei stündlichen Zügen im Abschnitt Münster-Wolbeck – Sendenhorst. Die Reaktivierung dieses ca. 26 km langen Abschnittes Münster – Sendenhorst soll als erste Ausbaustufe in die weiteren Ausbau- und

Investitionsplanungen eingebracht werden. Dieses S-Bahn-ähnliche und mit dem Stadtbussystem Münster kompatible Betriebskonzept generiert in der Prognose insgesamt täglich 6.300 Reisende. Eine Durchbindung der Züge von Sendenhorst über Münster Hauptbahnhof hinaus bis zum Haltepunkt Münster-Zentrum Nord würde die Attraktivität der Strecke zusätzlich steigern und die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Zentrums Nord mit seinen ca. 6.600 Arbeitsplätzen unterstreichen.

Das ebenfalls unmittelbar an der WLE-Strecke gelegene Gewerbegebiet Loddenheide weist eine ähnlich rasante Entwicklung mit heute bereits über 7.000 Arbeitsplätzen auf. Der für dieses Gewerbegebiet vorgesehene eigene Haltepunkt wird für einen weiteren Entwicklungsschub und gleichsam für eine nachhaltige Verkehrserschließung sorgen. Dies gilt auch für den im Entstehen befindlichen Entwicklungsschwerpunkt „Konversionsfläche York-Kaserne“. In diesem Plangebiet, das mit ca. 50 ha Fläche in unmittelbarer Nähe zum geplanten Haltepunkt Münster-Gremmendorf liegt, sollen in den nächsten Jahren ca. 1.600 Wohneinheiten entstehen. Für dieses neue Angebot sind konzeptionelle Überlegungen zur Einbindung in das noch weiterzuentwickelnde ÖPNV-/SPNV-System der Stadt Münster erforderlich.



Abbildung 60 Zielkonzept WLE

Die Stadt Münster hat bereits im Jahr 2007 mit Eigen- und Landesmitteln die WLE-Brücke über den Albersloher Weg erneuert sowie beim Ausbau des Albersloher Weges die Flächen für den Haltepunkt Münster-Loddenheide planerisch festgeschrieben. Auch in Sendenhorst sind in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs in den letzten Jahren neue Siedlungsbereiche entwickelt worden. Damit sind im südöstlichen Korridor grundlegende verkehrstechnische und stadträumliche Voraussetzungen für die WLE-Reaktivierung geschaffen worden. Zudem zeigen die WLE-Gesellschafter seit vielen Jahren ein hohes finanzielles Engagement zum Erhalt der Gleisinfrastruktur, die heute nur im Güterverkehr betrieben wird.

Eine Weiterführung der WLE-Strecke nach Neubeckum soll bei Bedarf als 2. Stufe der Reaktivierung umgesetzt werden.

11 Umsetzung und Finanzierung

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

Voraussetzung für die Umsetzung einzelner Linienwegmaßnahmen ist die Herstellung der erforderlichen Infrastruktur (z.B. Umweltspur Wienburg, Haltestellen Ringlinie). Dabei sollte die Infrastruktur zunächst provisorisch hergestellt werden, um eine zeitnahe Umsetzung der Linienwegmaßnahmen zu ermöglichen. Dies gilt insbesondere für die erforderlichen neuen Haltestellen der Ringlinie und die Umweltspur Wienburgpark. Auf Grund der Abhängigkeiten im Liniennetz können die Einzelmaßnahmen in aller Regel nur im Paket (z.B. Korridor Kinderhaus – Sprakel) umgesetzt werden. Linienwegmaßnahmen, die einen aufwändigen Neubau von Infrastruktur nicht erfordern, sollen in 2016 unter Beachtung der wirtschaftlichen Balance umgesetzt werden.

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

Eine Zielsetzung der vorgeschlagenen Linienwegmaßnahmen des 3. Nahverkehrsplanes ist die nachfragegerechte sowie wirtschaftlich effiziente und ausgewogene Gestaltung des Bedienungsangebotes. Dazu soll das Leistungsangebot entsprechend der aktuellen Fahrgastnachfrage und den zu erwartenden Fahrgastpotenzialen umverteilt werden. Dies ist nach Abschätzung der Mehr- bzw. Minderkosten weitestgehend erreicht worden.

Dennoch zeigt die Kostenprognose, dass selbst unter Einrechnung von Mehrerlösen für die ausgewiesenen Fahrplanoptimierungen eine Defiziterhöhung des Stadtbusverkehrs Münster in Höhe von 250.000 €/Jahr bei der Stadtwerke Münster GmbH entsteht.