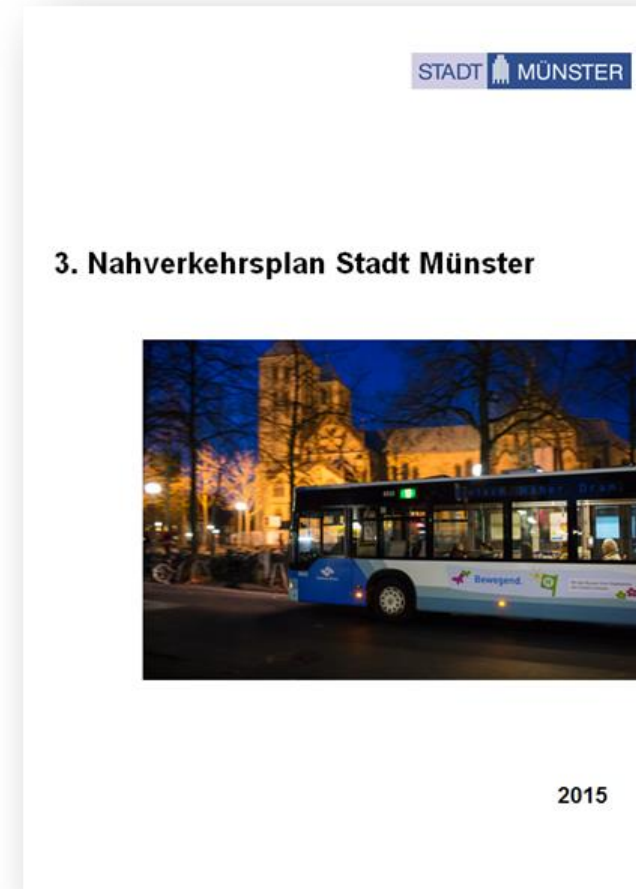




Erfahrungsbericht

3. Nahverkehrsplan Stadt Münster



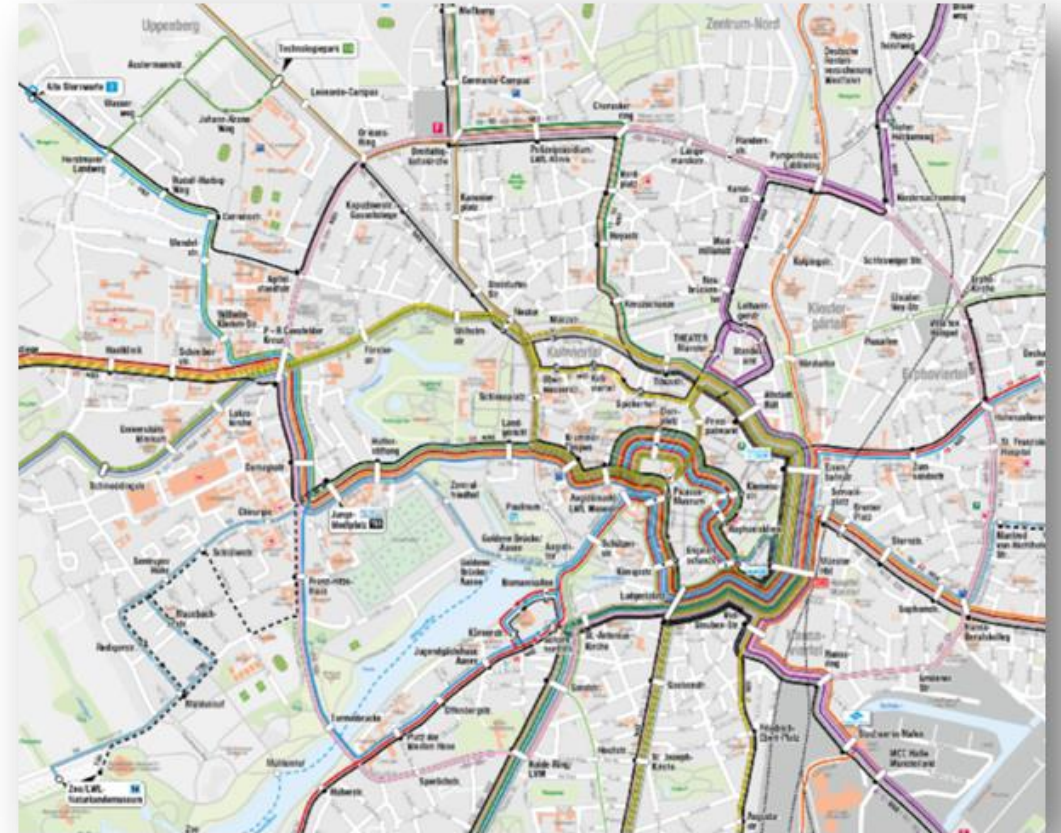


Gliederung

- Ausgangslage
- Leistungsangebot und Infrastruktur
- Fahrgastentwicklung
- Kundenzufriedenheit
- Maßnahmen des 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster
- Angebotsanpassungen
- Fazit

Ausgangslage

- Am 17. Februar 2016 hat der Rat der Stadt Münster den 3. Nahverkehrsplan (NVP) einstimmig beschlossen.
- Die Verwaltung und das Nahverkehrsmanagement der Stadtwerke wurden beauftragt zwei Jahre nach Umsetzung des Nahverkehrsplans einen Erfahrungsbericht vorzulegen.
- Mit dem Fahrplanwechsel am 10.10.2016 wurden mehr als 90% der im Nahverkehrsplan festgelegten Linienweg- und Fahrplanmaßnahmen umgesetzt.
- Grundlagen für den Erfahrungsbericht sind:
 - die Ergebnisse der standardisierten Fahrgasterhebung 2017/2018,
 - die Auswertungen des automatischen Fahrgastzählsystems,
 - das Kundenbarometer 2017 und 2018 sowie
 - die Erkenntnisse aus dem Beschwerdemanagement der Stadtwerke und der Stadt Münster.



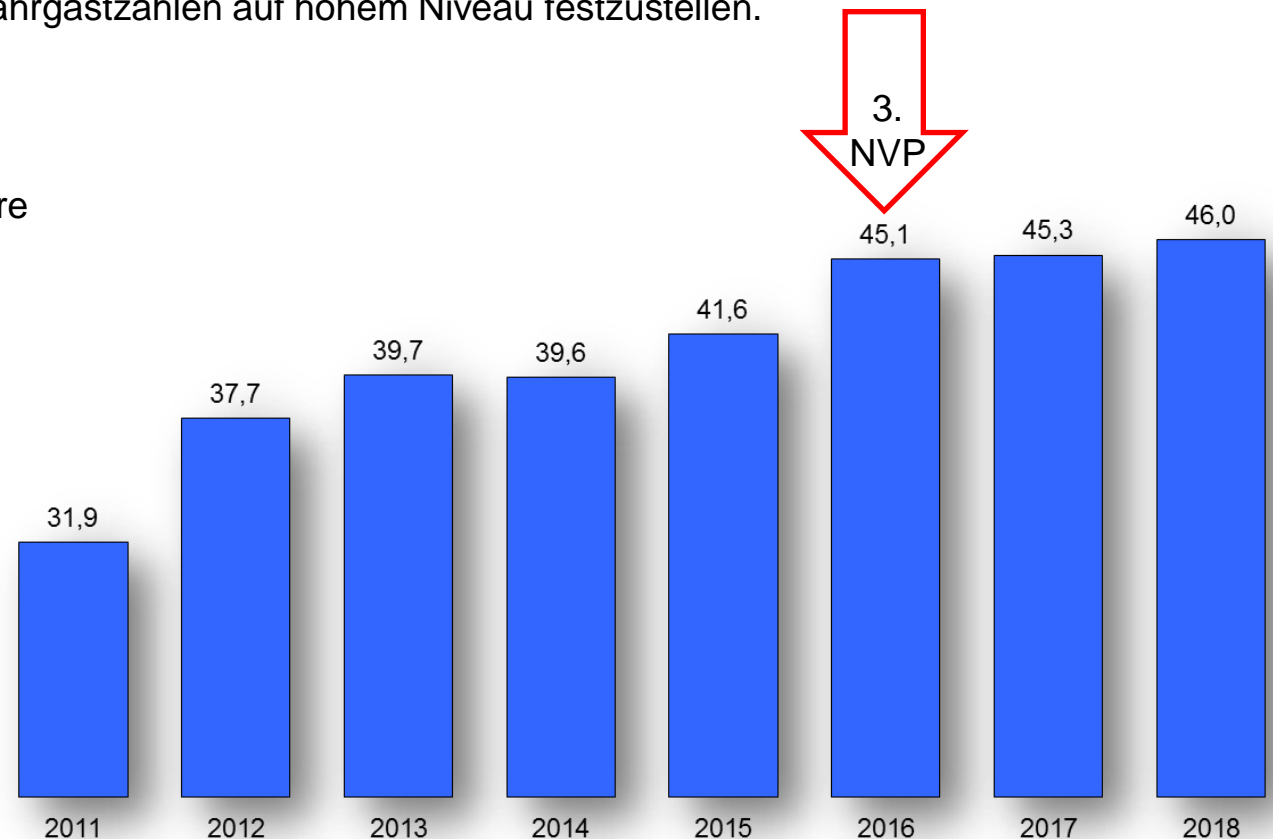
Leistungsangebot und Infrastruktur

- Das Leistungsangebot des Stadtbusverkehrs wurde mit der Umsetzung des 3. Nahverkehrsplans von 9,5 auf ca. 10 Mio. Fahrplankilometer ausgeweitet. Das entspricht einem Plus von 4 %.
- Insgesamt wurden 30 neue Haltestellen eingerichtet. An allen 1.180 Haltestellen (Positionen) wurden neue Haltestellenmasten und -schilder aufgestellt.
- Inzwischen sind 665 Haltestellen mit 681 Wartehallen ausgestattet.
- Mehr als 60 Haltestellen wurden seit 2015 barrierefrei ausgebaut (aktuell 589 im Vergleich zu 527 in 2015).
- Über eine dynamische Fahrgastinformation (FIS) verfügen inzwischen 100 Haltestellen.
- Zur Optimierung des Angebotes Innenstadt/Zentrum Nord/Kinderhaus wurde die Busspur „Wienburgpark“ eingerichtet.
- Von den 220 im Stadtbusverkehr eingesetzten Fahrzeugen (einschl. Fahrzeuge der Subunternehmer), erfüllen in 2018 100 Fahrzeuge den Euro6-Standard.
- Zusätzlich werden 7 Elektrobusse eingesetzt.
- Ab 2019 ist die Anschaffung weiterer E-Busse auch als Gelenkbusse sowie die Beschaffung von Wasserstoff-Bussen geplant.
- Mittlerweile sind 70 Busse mit automatischen Fahrgastzählssystemen ausgerüstet.



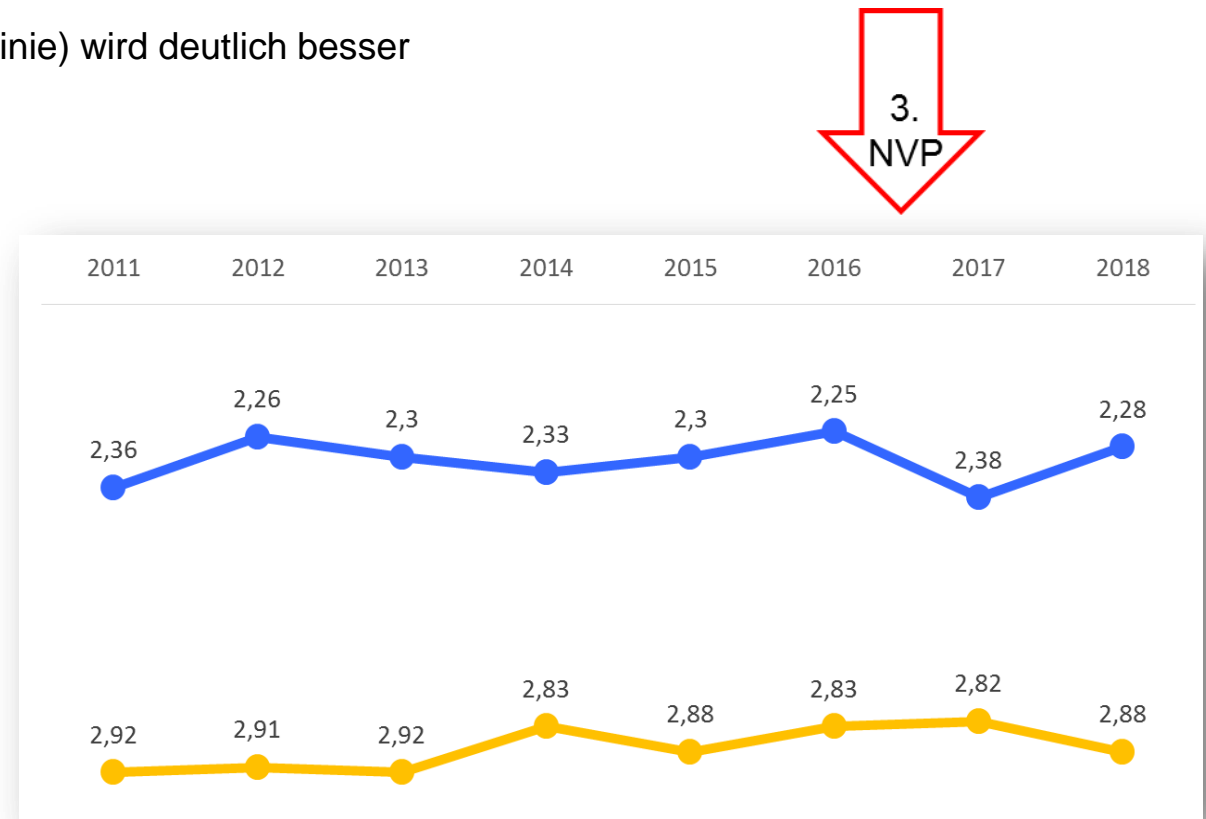
Fahrgastentwicklung

- Mit der weitgehenden Umsetzung des 3. Nahverkehrsplanes im Oktober 2016 konnten die Fahrgastzahlen im Stadtbusverkehr auf über 45 Mio. Fahrgäste pro Jahr gesteigert werden.
- Insgesamt stieg das Fahrgastaufkommen von 2011 bis 2017 von 31,9 Mio. auf über 45 Mio.
- In den Jahren 2016, 2017 und 2018 ist eine Stabilisierung der Fahrgastzahlen auf hohem Niveau festzustellen.
- Während 2011 an einem Werktag ca. 100.000 Fahrgäste befördert wurden, waren es 2017 mehr als 120.000 Fahrgäste.
- Deutlich zugenommen hat der Anteil der Umsteiger (insbesondere am Hauptbahnhof) von ca. 18.500 Fahrgäste/Werktag auf ca. 29.000 Fahrgäste/Werktag.
- Die Anzahl der Fahrgäste, die am Hauptbahnhof ein-/aus-/umsteigen ist von ca. 37.000 in 2011 auf ca. 45.000/Werktag in 2017 angestiegen.



Kundenzufriedenheit

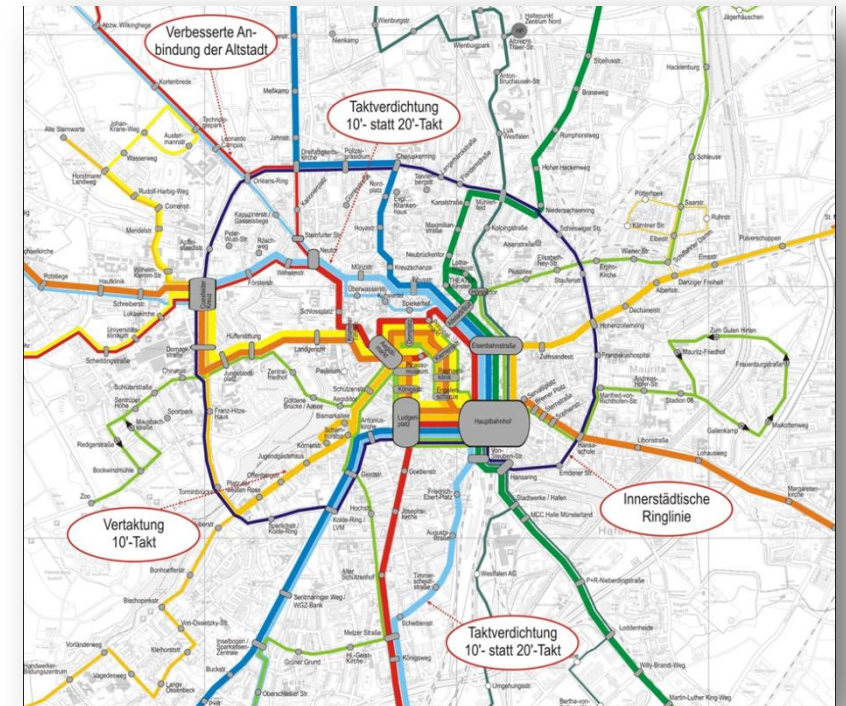
- Die Kundenzufriedenheit ist ein wesentlicher Maßstab zur Bewertung der im 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster festgelegten und zum 10.10.2016 umgesetzten Maßnahmen.
- Grundlage der Bewertung der Kundenzufriedenheit ist das jährlich bundesweit durchgeführte ÖPNV-Kundenbarometer, an dem die Stadtwerke Münster seit 15 Jahren teilnehmen.
- Die Globalzufriedenheit mit dem Stadtbusverkehr in Münster (blaue Linie) wird deutlich besser bewertet als im Branchendurchschnitt (gelbe Linie).
- Nach Rückgang der Zufriedenheit in 2017, ist in 2018 ein deutlicher Anstieg der Globalzufriedenheit zu vermerken.
- Unmittelbar nach der Umsetzung des 3. Nahverkehrsplanes wurden insbesondere die für den Kunden wichtigen Angebotsparameter Liniennetz und Taktfrequenz in 2017 schlechter bewertet.
- Bereits in 2018 werden diese Parameter – bei nach wie vor hoher Bedeutung – wieder deutlich besser bewertet.
- Das Liniennetz wird von den Kunden in 2018 sehr positiv bewertet.



Maßnahmen des 3. NVP

▪ Innenstadt

- Taktverdichtung auf der Friedrich-Ebert-Straße/Berg Fidel (Linie 5):
 - Im Querschnitt Augustastraße/Friedrich-Ebert-Straße ist ein Fahrgastzuwachs um ca. 40% festzustellen
 - An der Haltestelle Timmerscheidtstraße stieg die Nachfrage von 550 Fahrgästen/Werkgang in 2011 und 950 Fahrgäste/Werkgang in 2017
- Führung des 10'-Taktes Linie 1 und 9 über Schlossplatz:
 - An der Haltestelle Schlossplatz stieg die Nachfrage von 100 auf 400 Fahrgäste/Werkgang
- Ringlinie:
 - 4.650 Fahrgäste/Werkgang
 - Der Hauptbahnhof ist mit ca. 1.200 Fahrgästen nachfragestärkste und damit wichtigste Haltestelle.
 - Mit zum Teil weniger als 5 Fahrgästen/Fahrt ist die Auslastung der Taktverdichter sehr schlecht.
 - Betriebliche Problem aufgrund der erforderlichen „Spitzkehren“ am Hauptbahnhof und dem Einhalten der Fahrzeiten insbesondere auf dem östlichen Ring bedingt durch die Baustellen und das hohe Verkehrsaufkommen



Maßnahmen des 3. NVP

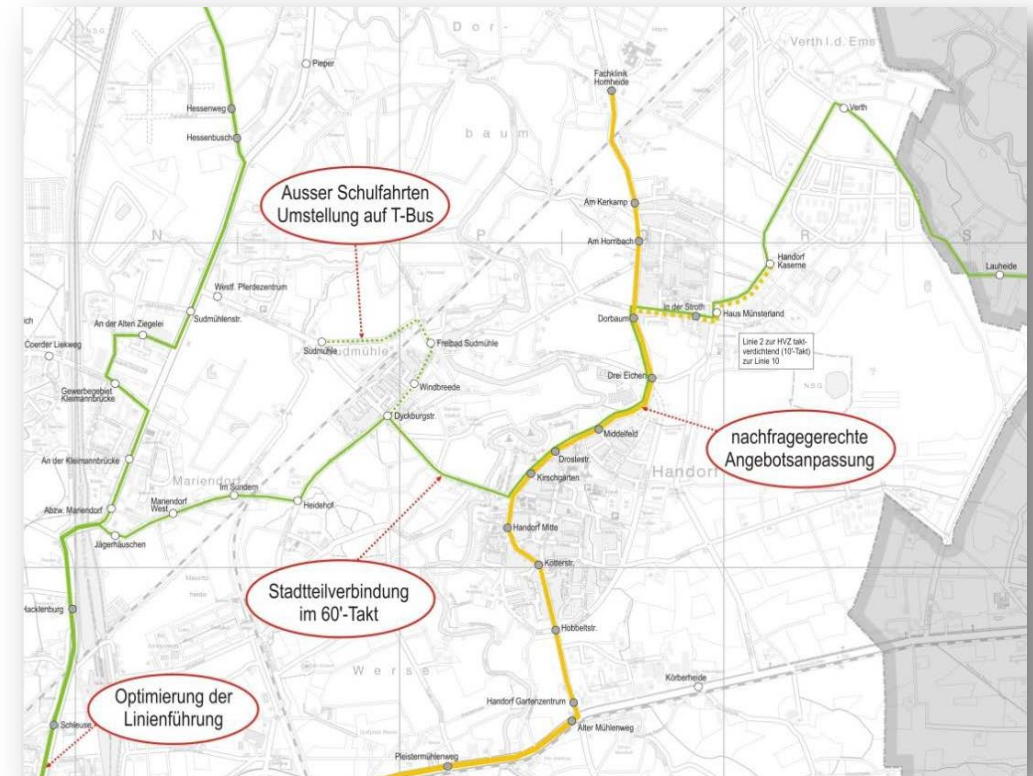
▪ Handorf / Sudmühle / Gelmer

• Linien 2 und 10 Handorf:

- Trotz der Taktausdünnung (20'-Takt statt 10'-Takt in der Normalverkehrszeit) bleibt das Fahrgastaufkommen in Handorf im Vergleich der Jahre 2011 und 2017 mit ca. 2.500 Fahrgäste pro Werktag auf konstantem Niveau.
- Mit dem Fahrplanwechsel im Januar 2017 wurde der 10'-Takt der Linien 2 und 10 aus und in Richtung Handorf in der Frühspitze bedarfsgerecht ausgeweitet.

• Linie 4 Gelmer - Mariendorf – Sudmühle – Handorf:

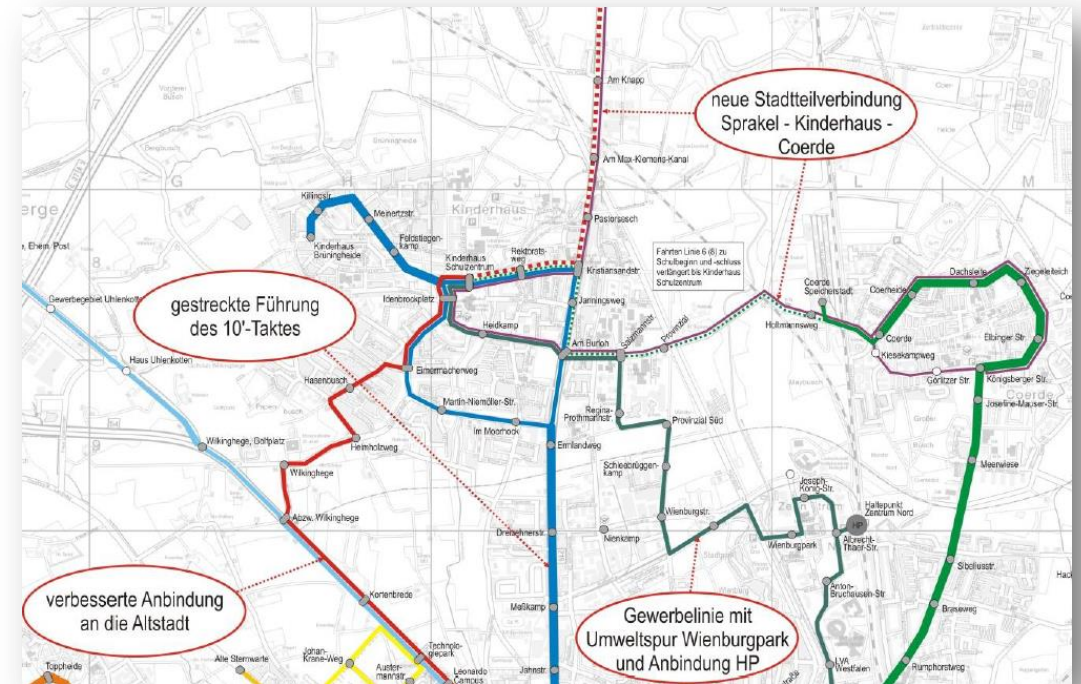
- Im Vergleich zur „alten“ Linie 7 wird das Angebot der Linie 4 z.T. deutlich besser angenommen.
- Aus und in Richtung Gelmer wird die Linie 4 (20'/40'-Takt) von 700 Fahrgästen/Werktag genutzt (zum Vergleich im Jahr 2011 waren es 500 Fahrgäste/Werktag).
- Die Tangentialverbindung zwischen Mariendorf und Handorf (60'-Takt) wird nach einem Jahr von 100 Fahrgästen/Werktag genutzt.



Maßnahmen des 3. NVP

■ Coerde / Kinderhaus / Sprakel

- Angebotsanpassung Sprakel:
 - 20'-Takt der Linie 9 in den Hauptverkehrszeiten
 - ganztägiger 60'-Takt mit der Linie 19
 - Konstante Fahrgastnachfrage mit ca. 650 Fahrgästen in den Jahren 2011 und 2017
- Linie 17 über Gewerbegebiet Nienkamp:
 - Erfolgreiche Einrichtung und Betrieb der Busspur Wienburgpark
 - Fahrgastzuwachs im Bereich Zentrum Nord von 1.700 auf 2.100 Fahrgäste/Werktag
- Streckung der Linie 15:
 - Fahrgastzuwachs auf den Linien 15/16 aus und in Richtung Kinderhaus von 4.300 (2011) auf 4.800 (2017) Fahrgäste/Werktag
 - deutliche Fahrgastzuwächse im Bereich Idenbrockplatz und Brüningheide
- Kleinbuslinie 19 / Sprakel-Kinderhaus-Coerde:
 - Sehr gute Akzeptanz mit mehr als 700 Fahrgästen pro Werktag (im 60'-Takt)
 - Durchschnittliche max. Besetzung zwischen Kinderhaus und Coerde größer 15 Fahrgäste/Fahrt
 - Umstellung auf einen Solobusbetrieb aufgrund der großen Nachfrage bereits im November 2016



Maßnahmen des 3. NVP

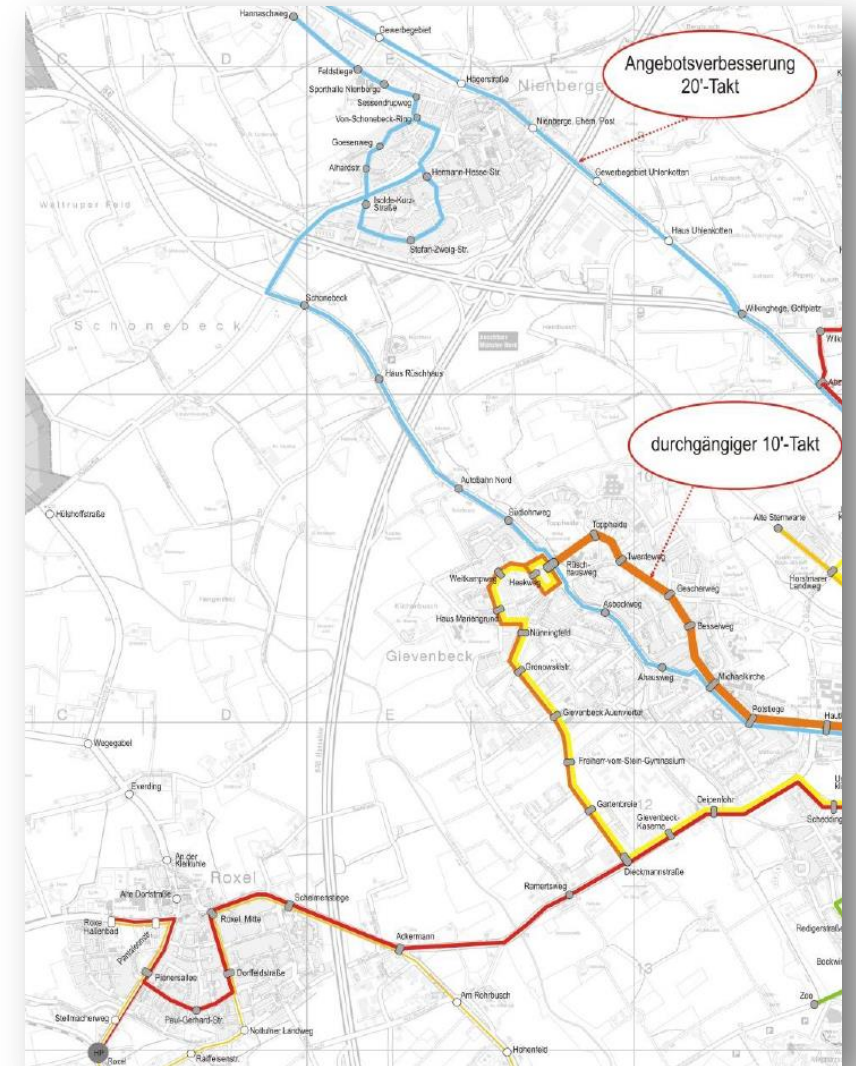
■ Gievenbeck / Nienberge / Roxel

• Inbetriebnahme des Haltepunktes Roxel:

- Ca. 300 Fahrgäste/Werntag im Jahr 2017 nutzen den Bahnhof zum Ein-/Ausstieg in die Regionalbahn Münster/Coesfeld
- Mit der Inbetriebnahme erfolgte die Sicherstellung der Bus-Schiene-Verknüpfung durch die Stadtbuslinien 1 und 10
- Im Jahr 2017 nutzten ca. 250 Fahrgäste/Werntag die Bushaltestelle Roxel Bahnhof, davon sind ca. 100 Fahrgäste Bus-Bahn-Umsteiger

• Optimierung der Linienführung und Taktung in Gievenbeck:

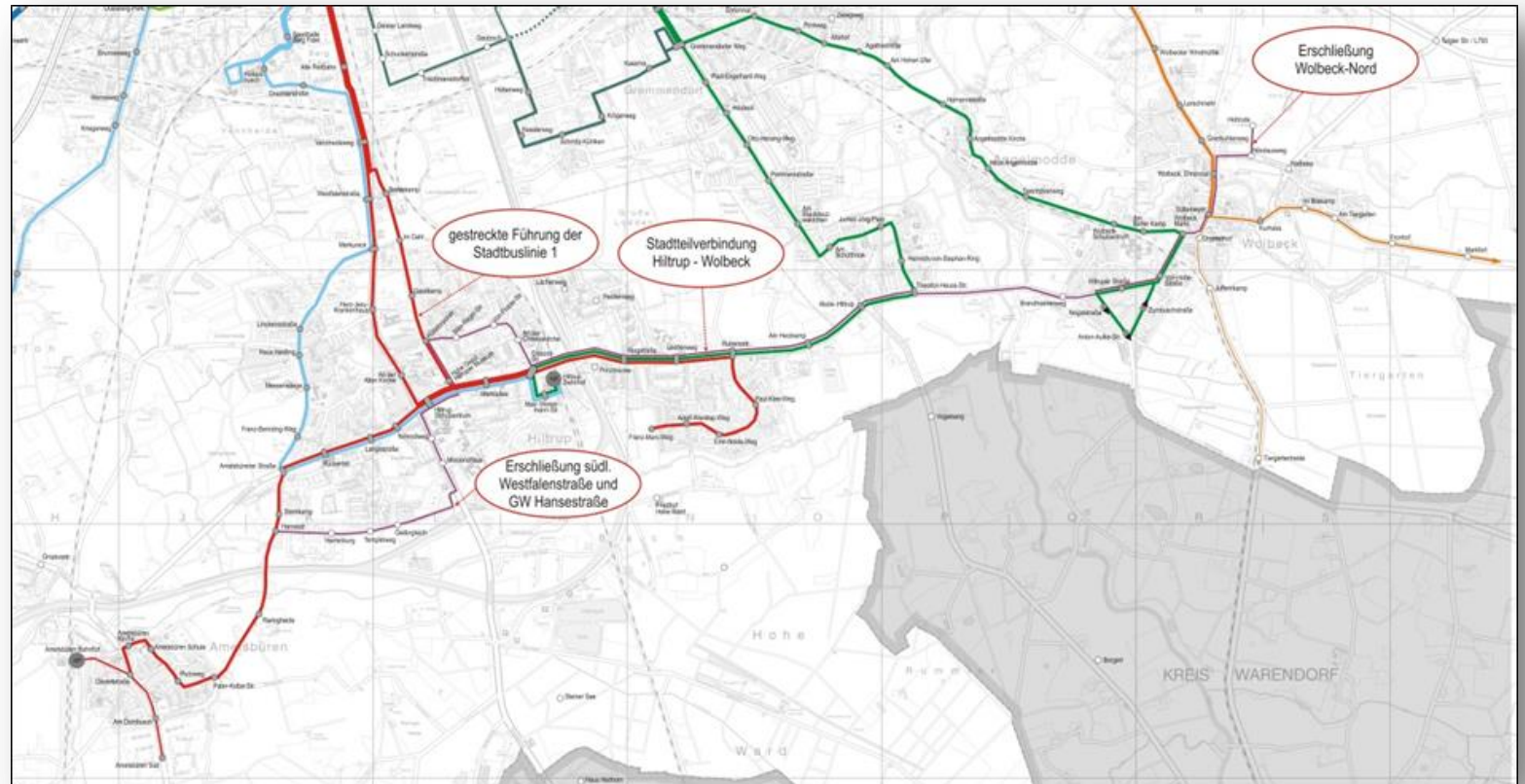
- Deutliche Fahrgaststeigerung im Auenviertel vor allem an der Haltestelle Gronowskistraße (500 Fahrgäste/Werntag in 2011, 1.000 Fahrgäste/Werntag in 2017)
- stabile Fahrgastzahlen im Bereich Toppheide (5.000 Fahrgäste/Werntag) und Horstmarer Landweg (2.000 Fahrgäste/Werntag)



Maßnahmen des 3. NVP

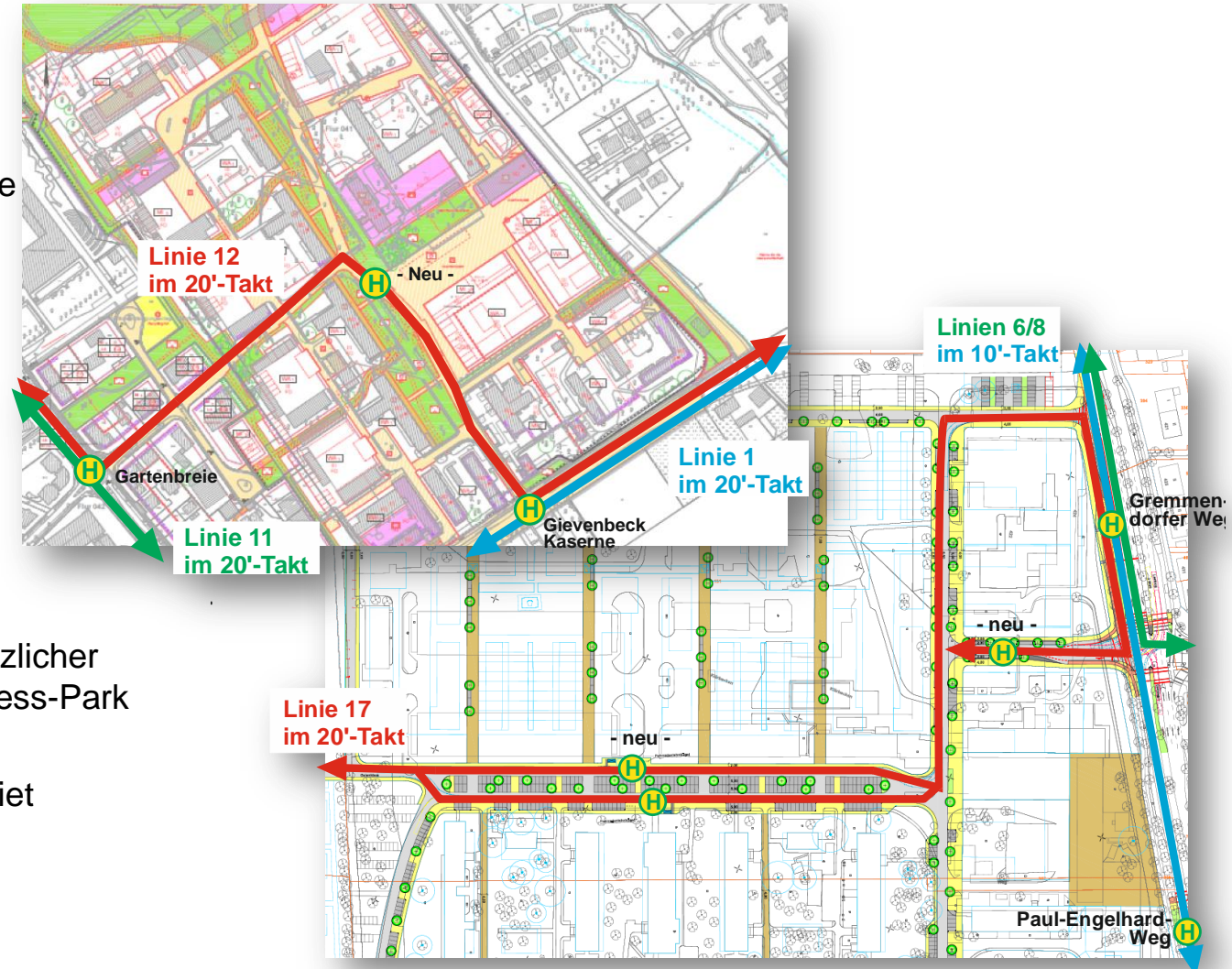
■ Hiltrup / Wolbeck

- Mit dem Fahrplanwechsel am 10. Oktober 2016 erfolgte die Umstellung von einem TaxiBus-Betrieb auf einen Linienbusbetrieb zwischen Hiltrup und Wolbeck
- Das Angebot besteht aus der Kleinbuslinie 18 im 60'-Takt
- Bereits im Jahr 2017 bereits wurden ca. 300 Fahrgästen/Werktag befördert
- Zum Vergleich nutzen die im Vorlauf angebotene TaxiBus-Linie T9 zwischen Hiltrup und Wolbeck in 2015 nur ca. 30 Fahrgäste/Werktag
- Aufgrund der hohen Nachfrage im Schülerverkehr in der Hauptverkehrszeit wird seit 2017 eine zusätzliche Schulwagenfahrt angeboten



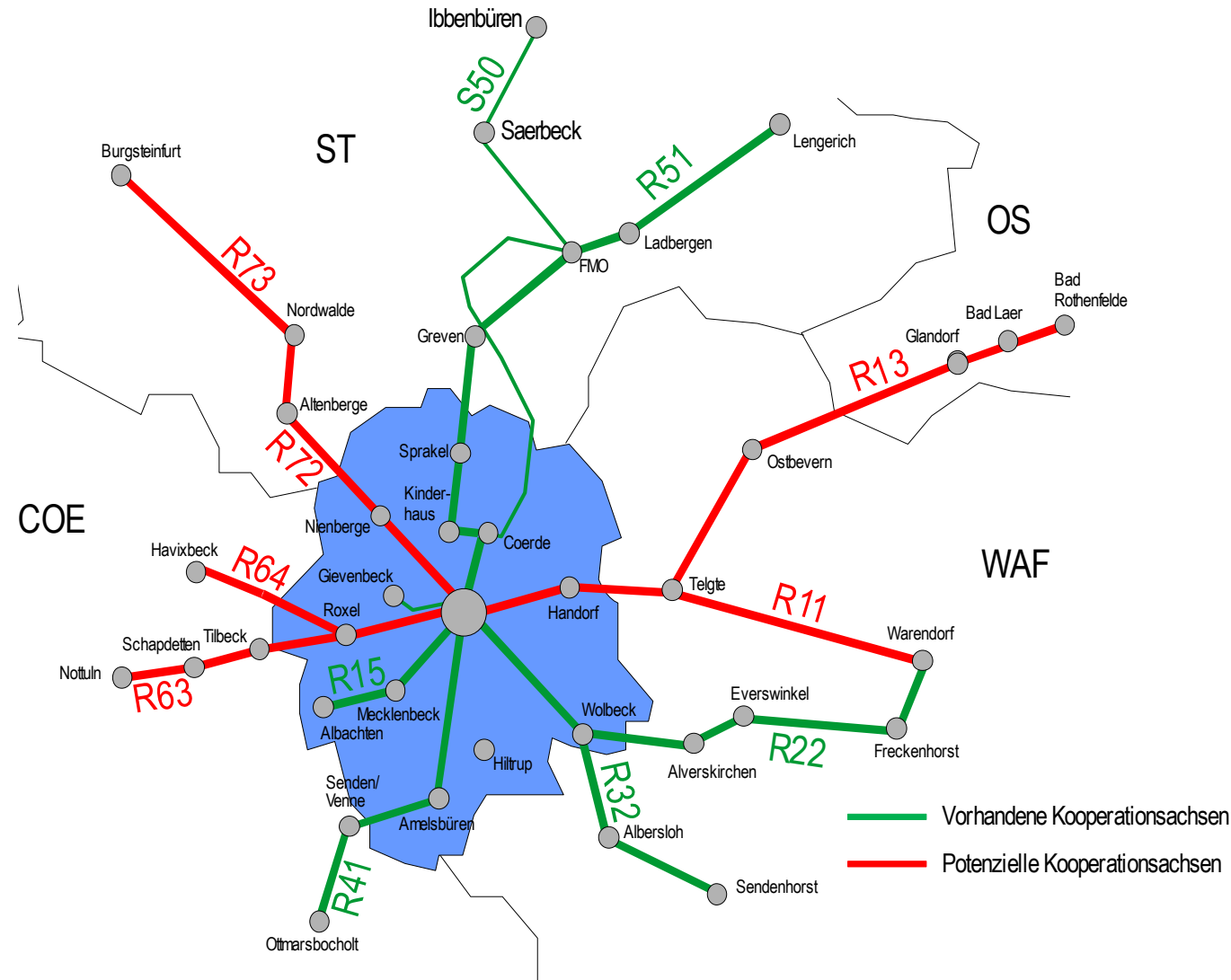
Maßnahmen des 3. NVP

- Offene und weitergehende Maßnahmen:
 - Anbindung York- und Oxford-Kaserne:
 - Abgestimmte B-Pläne und verkehrliche Ausbaupläne mit Festlegung der Linienführung und Haltestellenlage sowie der Standorte für multimodale Angebote (Carsharing, B+R)
 - Umsetzung entsprechend Baufortschritt.
 - Bedienungsangebot Loddenheide:
 - Nachfragegerechtes Fahrtenangebot mit der E6
 - gute Auslastung der Fahrten in der Frühspitze
 - aktuell fehlende Nachfrage in der Nebenverkehrszeit
 - Anbindung Hansa-Business-Park:
 - Angebotsverbesserung durch die Verlängerung zusätzlicher Fahrten der Linie 7 ab Kriegerweg über Hansa-Business-Park bis zum Alexianer Campus
 - bislang nur geringe Nachfrage aus dem Gewerbegebiet



Geplante Maßnahmen: Stadt-/Umlandkooperationenn Linie 7/R72/R73

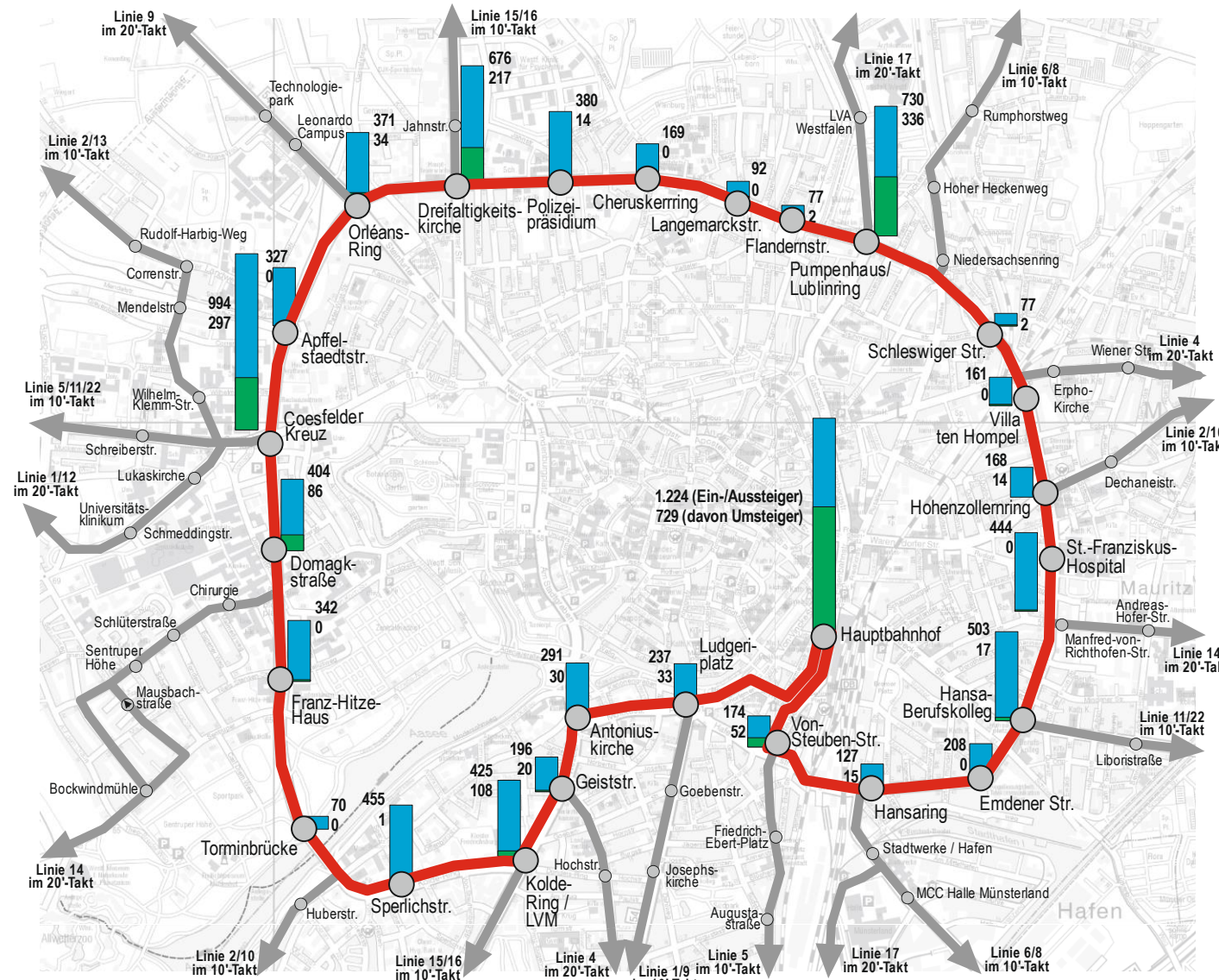
- Die Umsetzung der im 3. NVP vorgesehenen Stadt-Umland-Kooperation Linien 7/R72/R73 erfolgt zum 29.04.2019
 - Zielsetzung ist die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Stadt-/Umlandverkehr und für den Stadtteil Nienberge
 - Linienführung: (Burgsteinfurt) – Altenberge – Nienberge – Münster Hauptbahnhof - Kriegerweg – (Ottmarsbocholt)
 - 20'-Stadtbus-Takt bis in die Region (Altenberge)
 - Durchbindung über Steinfurter Straße (Leonardo Campus), Altstadt/Bült, den Hauptbahnhof bis zum Arbeitsplatzschwerpunkt Weseler Str.
 - Neue Stadtbusachse (20'-Takt) über Steinfurter Straße
 - Schnelle und zusätzliche Verbindung im 20'-Takt für den Stadtteil Nienberge
 - Verbesserung der Umsteigeverbindung Nienberge/Kinderhaus



Geplante Maßnahmen: Ringlinie

Situationsbeschreibung/Anlass der Überplanung:

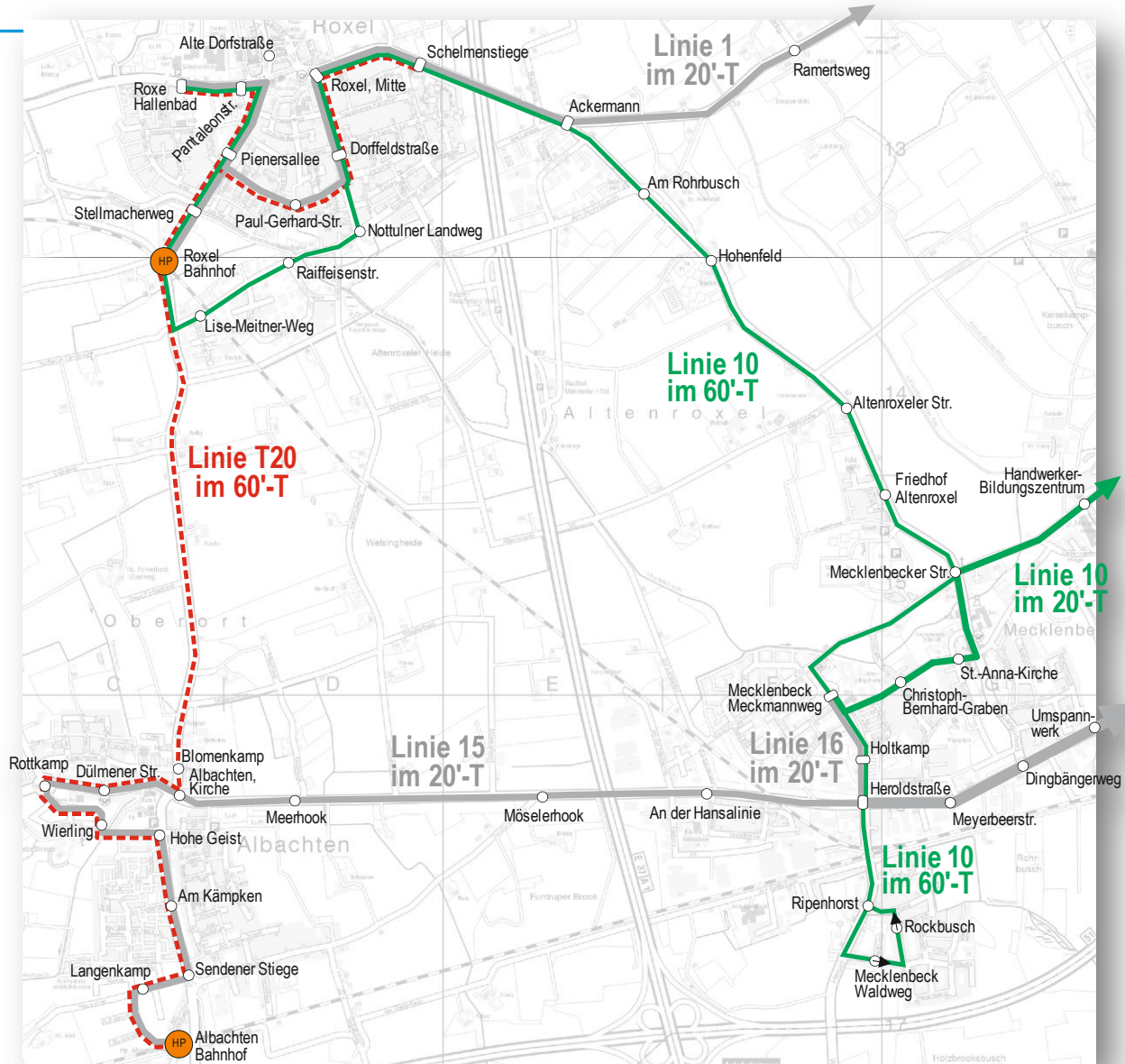
- Im Jahr 2017 ca. 4.650 Fahrgäste/Werkgtag, davon 1.200 Ein-/Aussteiger am Hauptbahnhof
- Ca. 50% der Fahrgäste auf der Ringlinie sind Umsteiger Bus/Bus und Bus/Schiene
- Gute Fahrgastnachfrage mit einem hohem Umsteigeranteil vor allem auf dem nordwestlichen Ring (Coesfelder Kreuz bis Lublinring)
- Zum Teil deutlich geringere Fahrgastfrequentierung auf dem südöstlichen Abschnitt
- Positiv zu vermerken mit 444 Ein-/Aussteigern ist die Fahrgastnachfrage am St.-Franziskus-Hospital
- Schlechteste Auslastung in den Zeitlagen der Taktverdichtung (10'-Takt) von 6:30 bis 8:30 Uhr und 15:00 bis 18:00 Uhr
- Die Erhebung im Jahr 2017/2018 belegt, dass in diesen Zeiten teilweise Fahrten mit weniger als 5 Fahrgästen besetzt sind.
- Betriebliche Probleme mit hoher Verspätungslage und geringer Fahrgastnachfrage auf dem südlichen Abschnitt im Bereich Hauptbahnhof/Hansaring



Weitere Maßnahmen: Kleinbuslinie Albachten – Roxel – Mecklenbeck

■ Situationsbeschreibung/Anlass der Überplanung:

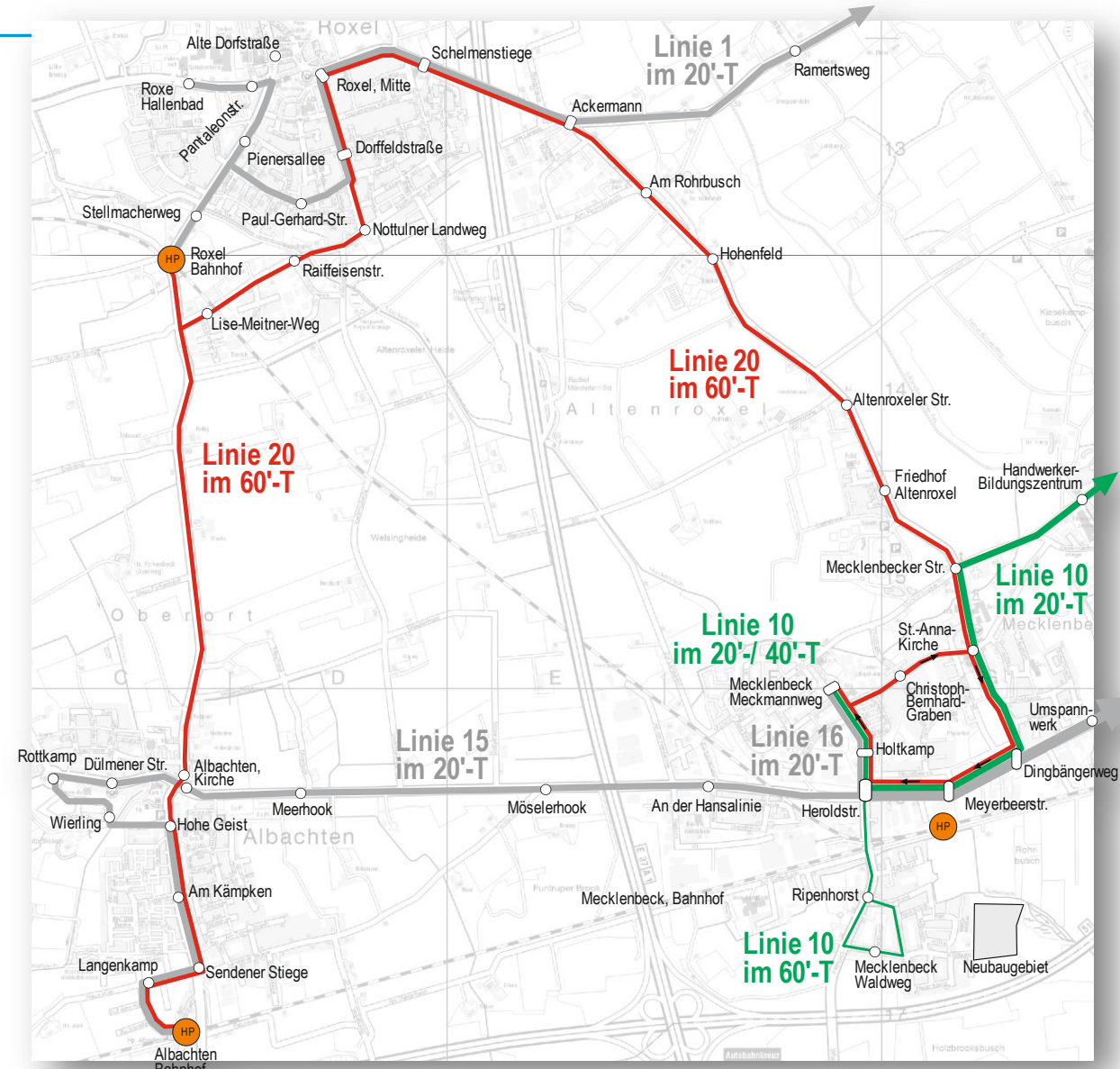
- Deutlich gestiegene Fahrgastnachfrage auf der TaxiBus-Linie T20 Roxel – Albachten von ca. 3.000 Fahrgästen/Jahr in 2015 auf ca. 4.000 Fahrgäste/Jahr in 2017
- Damit deutlich gestiegene Kosten auf 55.000 €/Jahr in 2017
- Geringe Fahrgastnachfrage der Linie 10 auf dem im 60'-Takt mit Gelenkbussen befahrenen Linienabschnitt Mecklenbeck – Roxel
- Besetzung der Fahrten auf diesem Abschnitt außerhalb der Hauptverkehrszeit mit weniger als 10 Fahrgäste
- Mehr als 10 Fahrgäste/Fahrt nur im Schülerverkehr
- Insgesamt schlechte Auslastung und ungünstige Umläufe auf dem Streckenabschnitt Roxel – Mecklenbeck
- Hohes Optimierungspotenzial im Stadtbusverkehr im Bereich Mecklenbeck - Albachten
- Inbetriebnahme Bahnhof Mecklenbeck seit 12/2018
- Gute Erfahrung mit den Kleinbuslinien 18 Wolbeck – Hilstrup und 19 Sprakel – Kinderhaus - Coerde



Weitere Maßnahmen: Kleinbuslinie Albachten – Roxel – Mecklenbeck

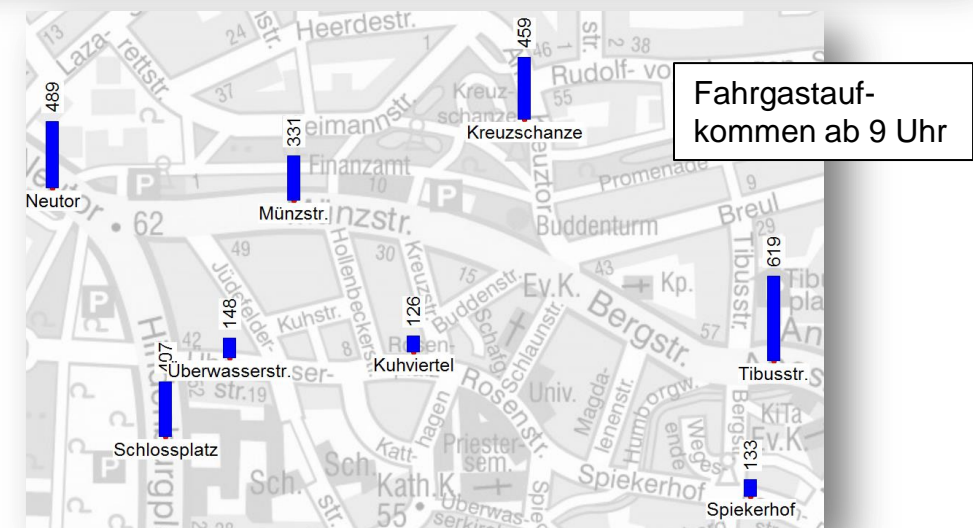
▪ Anpassung/Optimierung:

- Neue Kleinbuslinie 20: Albachten – Roxel - Mecklenbeck im 60'-Takt
 - Umstellung von der TaxiBus-Linie T20 Albachten – Roxel auf einen Linienbusbetrieb
 - Bedarfsgerechte und kostenorientierte Bedienung zwischen den Stadtteilen Mecklenbeck, Roxel und Albachten
 - Anbindung der drei Haltepunkte Albachten, Mecklenbeck und Roxel
 - Anschluss an die Korridore Gievenbeck (Linie 1), Aaseestadt (Linie 10) und Weseler Str. (Linie 15/16)
- Optimierte Führung der Linie 10 in Mecklenbeck
 - Anbindung des neuen Haltepunktes Mecklenbeck mit der Linie 10 im 20'-Takt an das Stadtteilzentrum St.-Anna-Kirche Anna und den Bereich Aaseestadt mit einer Bus-Schiene-Verknüpfung (Haltestelle Meyerbeerstraße)
 - Verlängerung der Fahrten der Linie 10 bzw. E-Wagen im Schülerverkehr zwischen Mecklenbeck und Roxel
 - Nachfrageorientierte Angebotsoptimierung der Linie 10



Weitere Maßnahmen: Linie 5 und N85 / Spiekerhof

- Situationsbeschreibung/Anlass der Überplanung:
 - Zurzeit Führung der Stadtbuslinien 5 und N85 im Einrichtungsverkehr über den Spiekerhof/Kuhviertel in Richtung Nienberge
 - Mehr als 50% aller Fahrgäste bis 9.00 Uhr sind dem Schülerverkehr zuzuordnen
- Anpassung/Optimierung:
 - Zukünftig Verzicht auf die Einschleifung:
 - 3 Minuten Fahrzeitgewinn für Fahrgäste in Richtung Coesfelder Kreuz
 - Vermeidung von verspätungsanfälligen Abbiegevorgängen durch die Linienstreckung
 - Die fußläufige Erreichbarkeit ist über die Haltestellen „Münzstraße“ und „Tibusstraße“ gegeben, ggf. ist eine Lageoptimierung nach Prüfung notwendig
 - Bedienung der Haltestellen „Münzstraße“ und „Tibusstraße“ durch die Stadtbuslinie 5 im 20'-Takt und die Kooperationslinien 7/R72/R73 im 20'-Takt
 - Der Verzicht auf die Einschleifung ermöglicht eine Umlaufoptimierung auf der Stadtbuslinie 5 und damit eine Verbesserung der Fahrplanstabilität.



Fazit

- Die Auswertung des Kundenbarometers im Jahr 2018 zeigt eine große Kundenzufriedenheit mit dem nach den Beschlüssen zum 3. Nahverkehrsplan angepassten ÖPNV-Angebot in Münster.
- Dies belegen auch die auf inzwischen 46 Mio. gestiegenen Fahrgastzahlen.
- Durch eine Fahrgastbefragung/-zählung sowie das kontinuierlich eingesetzte Fahrgastzählsystem in den Bussen der Stadtwerke wurde das bestehende Angebot und hier insbesondere die mit dem 10. Oktober umgesetzten Maßnahmen laufend kontrolliert und evaluiert.
- Diese Evaluation der Maßnahmen zeigt in einigen Bereichen Bedarfe für eine Anpassung des bestehenden Angebotes auf.
- Neben den wichtigen innerstädtischen Anpassungen der Ringlinie, der Stadtbuslinien 5 sowie N85 sowie der bedarfsgerechten Neuordnung des Stadtteilverkehrs zwischen Albachten, Roxel und Mecklenbeck liegt der Fokus insbesondere auf den Stadt-Umland-Verkehr mit einer neuen Kooperation im Korridor Steinfurter Straße.
- Vor dem Hintergrund der anstehenden Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn wird die maßnahmenbezogene Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplanes Stadt Münster voraussichtlich noch im Jahr 2019 erforderlich.