

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Teilfortschreibung 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster

Beratungsfolge

18.01.2022	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
18.01.2022	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
19.01.2022	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen	Vorberatung
20.01.2022	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
25.01.2022	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
31.01.2022	Kommunale Seniorenvertretung	Anhörung
02.02.2022	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
09.02.2022	Hauptausschuss	Vorberatung
09.02.2022	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

- Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit der Stadtwerke Münster GmbH den 3. Nahverkehrsplan der Stadt Münster in folgenden Themenfeldern fortzuschreiben:
 - 1.1 Neuordnung der Hauptachsen des Stadtbusverkehrs Albersloher Weg - Coerde / Weseler Straße – Kinderhaus
 - 1.2 Anpassung des Bedienungsangebotes auf der Mobilitätsachse Münster – Sendenhorst (Westfälische Landes-Eisenbahn), im Abschnitt Münster Hauptbahnhof – Wolbeck
 - Anpassung des Stadtbuskonzeptes (Stadtbuslinien 6 und 8)
 - Einrichtung einer stadteinwärtigen Busspur im Zuge der Wolbecker Straße zwischen der Einmündung Münster Straße und dem Freibad Stapelskotten
- Die Verwaltung wird beauftragt, zu Punkt 1.1 ein umfassendes Beteiligungsverfahren durchzuführen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplanes entstehen keine externen Kosten.

Begründung:

zu 1:

Die Nahverkehrsplanung ist für den Aufgabenträger Stadt Münster eine Pflichtaufgabe gemäß § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW. Der aktuell gültige 3. Nahverkehrsplan ist die Grundlage für alle strategischen Entscheidungen und Maßnahmen einer Kommune in ÖPNV-relevanten Planungen. 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 bei Linienkonzessionsgenehmigungen im Genehmigungswettbewerb und bei Vergaben.

Der seit 2016 gültige 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster (3. NVP Münster) konnte weitestgehend umgesetzt werden. Bereits im März 2018 wurde ein umfassender Erfahrungsbericht zur Umsetzung der 1. Stufe des 3. NVP Münster vorgelegt. In den folgenden Jahren wurden jeweils mit den Fahrplanwechseln weitere kleinere im Nahverkehrsplan initiierte Maßnahmen umgesetzt.

Bei der Aufstellung des 3. Nahverkehrsplanes wurden die rechtlichen Auswirkungen der seit dem 03.12.2009 in Kraft getretenen „Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Straße und Schiene“ berücksichtigt, die neue gesetzliche Regelungen bei der Organisation und Durchführung des ÖPNV zur Folge hatte. Ziel der EU-Verordnung 1370 ist, unter ökonomischer Verwendung der eingesetzten finanziellen Mittel die Voraussetzung für einen qualitativ und quantitativ verbesserten ÖPNV zu schaffen. Dies hat unmittelbare Auswirkungen auf die Vergabe von Konzessionen im öffentlichen Linienverkehr. Dem 3. Nahverkehrsplan kam daher eine deutlich stärker strategische und bei entsprechender Umsetzung in deutsches Recht auch größere rechtliche Bedeutung zu als in der vorangegangenen Nahverkehrsplänen.

Grundsätzlich muss sich der Nahverkehrsplan in ein verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätskonzept einordnen. Dies wird aktuell für die Stadt Münster mit dem Masterplan Mobilität Münster 2035+ umfassend neu aufgestellt. Um den Ergebnissen nicht vorweg zu greifen, schlägt die Verwaltung vor, den bestehenden 3. Nahverkehrsplan fortzuschreiben und einen neuen 4. Nahverkehrsplan in den weiteren Prozess des Masterplan Mobilität Münster 2035+ zu integrieren. Kernaussagen zum zukünftigen ÖPNV-Netz der Stadt Münster werden im Rahmen des Masterplans in dem Arbeitsschritt der Szenarienerstellung, -betrachtung und -bewertung im Laufe des Jahres 2022 erwartet. Aufbauend auf die Ergebnisse kann das formale Verfahren zur Aufstellung des 4. Nahverkehrsplanes begonnen werden.

Die mit dieser Vorlage vorgeschlagene Teilfortschreibung des 3. Nahverkehrsplans Stadt Münster ist aus nachfolgenden Gründen erforderlich:

1. Anpassungen der Fahrwege der Stadtbuslinien 6 und 8 zur Gewährleistung eines zukunftsfähigen ÖPNV-Systems und zur städtebaulichen Entwicklung im Quartier Martiniviertel
2. Entwicklung der Mobilitätsachse Münster – Sendenhorst (Reaktivierung der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) für den Schienenpersonennahverkehr) mit Anpassungen im Stadtbusverkehr
3. Fortschreiten der Entwicklung des neuen Wohngebietes Yorkquartier

zu 1.1

Zielsetzung und Planungsprämissen

Bereits im 3. Nahverkehrsplan der Stadt Münster wurde die Konzentration des Liniennetzes auf Hauptachsen mit einer möglichst gestreckten Linienführung sowie die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Altstadt wie auch des Hauptbahnhofes als zentrale Zielsetzung der Gestaltung des Stadtbusnetzes genannt. Unter Berücksichtigung der Zielsetzung lassen sich daraus folgende Planungsprämissen für die zukünftige, leistungsfähige Gestaltung des Stadtbusnetzes herleiten:

Zur Generierung von Verlagerungs- bzw. Wachstumspotenzialen:

- sollen die Linien des Stadtbusnetzes mit einer gestreckten Führung auf leistungsfähigen und zu beschleunigenden Hauptachsen im Straßennetz konzentriert werden.
- werden die Achsen im Kernstadtbereich – aufgrund der Netzdichte – gestreckt und mit der Bedienung einer „Altstadthaltestelle“ (Altstadt/Bült / Ludgeriplatz / Domplatz) geführt
- erfolgt eine Differenzierung des Liniennetzes in Hochleistungslinien, die mindestens im 10'-Takt die Hauptachsen bedienen und Ergänzungslinien, die vor allem die verdichteten Zwischenräume im Kernstadtbereich erschließen bzw. die Verbindung zwischen den Außenstadtteilen sicherstellen.
- wird die Flächenerschließung – vor allem in den Außenbereichen - durch On-Demand- bzw. Angebote der Nahmobilität ergänzt
- erfolgt die Abstimmung und physische Verknüpfung der vorgenannten Produkte des Stadtbusverkehrs mit dem regionalen Bus- und Bahnangebot sowie mit weiteren Mobilitätsangeboten, wie z.B. Carsharing, über Mobilstationen.

Wesentliche Erkenntnisse aus dem Verkehrsversuch „Hörsterstraße/Bült“

Mit dem Verkehrsversuch „Hörsterstraße/Bült“ im Sommer 2021 konnten erste positive Erfahrungen bezogen auf diese Strategie gesammelt werden. Primäre Zielsetzung dieses Verkehrsversuchs ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in einem altstadtnahen Quartier. Dazu sollte vor allem der Durchgangs- und Parksuchverkehr im Bereich Hörsterstraße/Martiniviertel unterbunden werden. Für die Dauer dieses Verkehrsversuches wurden die Stadtbuslinien 6 und 8 sowie die Nachtbuslinie N82 ab der Haltestelle Eisenbahnstraße nicht mehr über die Haltestelle Altstadt/Bült und über die Kanalstraße, sondern gestreckt im Innenstadtbereich über die Fürstenbergstraße und die Gartenstraße aus und in Richtung Coerde bzw. Hauptbahnhof geführt. Die Erschließung des Martini- und Kreuzviertel erfolgte im ca. 300 bis 400m Einzugsradius über die Haltestellen auf der Gartenstraße bzw. über die Haltestellen auf der Nordstraße mit den Stadtbuslinien 15 und 16.

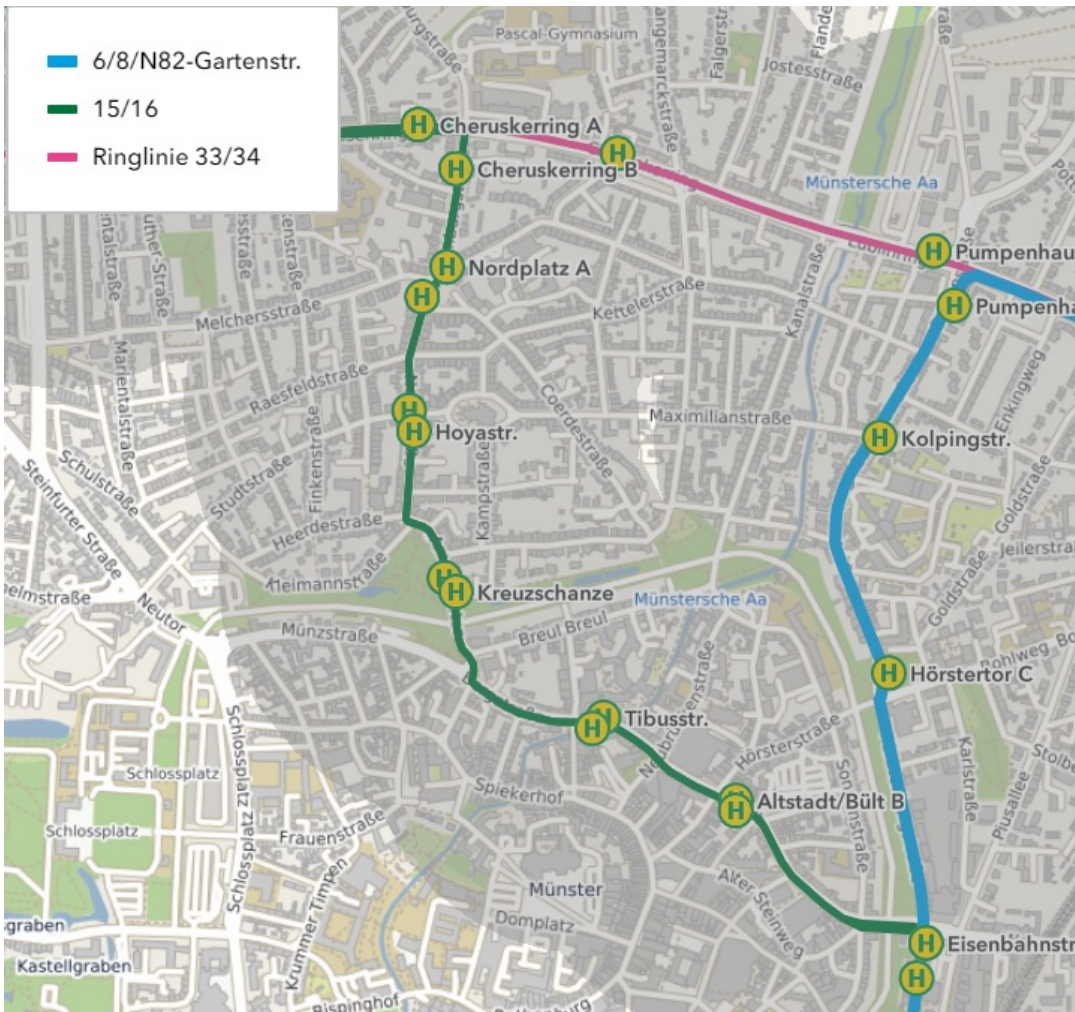


Bild 1: Erschließungsqualität des Nordviertels

Die Fahrzeiterparnis der Achse der Stadtbuslinien 6 und 8 mit der gestreckten Linienführung über Fürstenbergstraße / Gartenstraße beträgt in Fahrtrichtung Coerde 5 und in Fahrtrichtung Hauptbahnhof 7 Minuten und ist damit eine wichtige Maßnahme zur Attraktivierung und leistungsfähigeren Gestaltung des Stadtbusverkehrs. Weitere Fahrzeitgewinne können sich durch die Auflassung der Piusallee ergeben. Hier lassen sich zusätzlich 3 Minuten Fahrzeitgewinn zwischen Coerde und der Innenstadt gewinnen. Unter konsequenter Ausnutzung der ÖPNV-Beschleunigung können somit Fahrtzeitgewinne, die bis fast hin zu einer Halbierung der heutigen Fahrzeit gehen, erreicht werden.

Diese im Rahmen des Verkehrsversuches zeitlich beschränkte Linienführung der 6, 8 und N82 hat keine signifikanten Auswirkungen auf die beförderten Fahrgastzahlen gehabt. Insgesamt lassen sich sogar leichte Fahrgaststeigerungen nachweisen. Auch im betroffenen Kreuz- und Martiniertel können diese Ergebnisse nachvollzogen werden. Demnach haben Fahrgäste aus dem Bereich Kanalstraße ihren Einstiegsort auf die Haltestellen auf der Gartenstraße verlagert. Der Shuttlebus über die Kanalstraße wurde von ca. 140 Fahrgästen pro Werktag genutzt.

Ein Hauptkritikpunkt dieses Verkehrsversuches war die fehlende Direktverbindung der Haltestelle Altstadt / Bült sowohl für den Nordast der Linie 6 / 8 aus und in Richtung Coerde wie auch für den Südast über die Achse Albersloher Weg. Auf der gesamten Achse über den Albersloher Weg bis Coerde sind davon ca. 3.000 Fahrgäste betroffen. Als Alternative wurden dazu die Haltestellen Hörstertor oder Eisenbahnstraße genutzt, allerdings verbunden mit einer deutlich schlechteren fußläufigen Erreichbarkeit der Altstadt.

Konzept

Vor dem Hintergrund der vorgenannten Zielsetzung, das Stadtbusnetz zukunfts- und leistungsfähiger zu gestalten sowie den positiven Erfahrungen der Verkehrsversuche, leiten sich konkrete Maßnahmen zum Einstieg in die Neuordnung des Liniennetzes ab. Entsprechend den Ergebnissen des Verkehrsversuches Hörsterstraße/Bült liegt der Schwerpunkt dabei auf den Stadtbuslinien 6 und 8.

Die Stadtbuslinien 6 und 8 bieten, aufgrund der fahrplantechnischen Überlagerung von zwei 20minütigen Grundtaktten auf der Achse Albersloher Weg sowie dem aufkommensstarken Stadtteil Coerde über den Hohen Heckenweg, einen 10'-Takt. Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens wurde die Linie 6 über den Albersloher Weg bereits auf einen 10'Takt verdichtet. Die maximale Fahrgastnachfrage im Querschnitt auf diesen Hauptachsen des Stadtbusnetzes liegt bei ca. 10.000 Fahrgästen pro Werktag. Ein Großteil der Fahrgäste nutzt dabei vor allem den Hauptbahnhof zum Ein-/Aus- oder Umstieg und die altstadtnahen Haltestellen Altstadt/Bült bzw. Ludgeriplatz.

Mit der Verlegung der Stadtbuslinien 6 und 8 aus der Kanalstraße in die Achse Gartenstraße/Fürstenbergstraße bedienen diese Stadtbuslinien keine der vorgenannten altstadtnahen Haltestellen mehr. Damit waren die Stadtteile Wolbeck, Gremmendorf, Angelmodde und Coerde signifikant schlechter als die übrigen Außenstadtteile an den zentralen Altstadtbereich angebunden. Dieser Nachteil lässt sich durch einen Tausch der Linienäste in den Korridoren Coerde (6 und 8) und Kinderhaus (15 und 16) beheben.

Mit dem Tausch wird der Grundsatz erfüllt, dass jede Hauptachse im Stadtbusverkehr zusätzlich zum Hauptbahnhof entweder über die altstadtnahe Haltestelle Altstadt/Bült oder Ludgeriplatz geführt wird. Der Südast der Stadtbuslinien 6 und 8 wird ab Hauptbahnhof mit dem Nordast der Linien 15/16 verknüpft und damit über die Haltestelle Altstadt/Bült geführt. Der Nordast der Linien 6 und 8 wird dagegen mit dem Südast der Linien 15/16 verknüpft und damit über die altstadtnahe Haltestelle Ludgeriplatz geführt. Mit dem Tausch der Linienäste werden diese Hauptachsen des Stadtbusnetzes deutlich gestreckter durch den Innenstadtbereich geführt und stellen gleichzeitig die altstadtnahe Anbindung über Altstadt/Bült bzw. Ludgeriplatz für die Fahrgäste aus und in Richtung Coerde bzw. über den Albersloher Weg sicher an die Haltestelle Altstadt/Bült sicher.

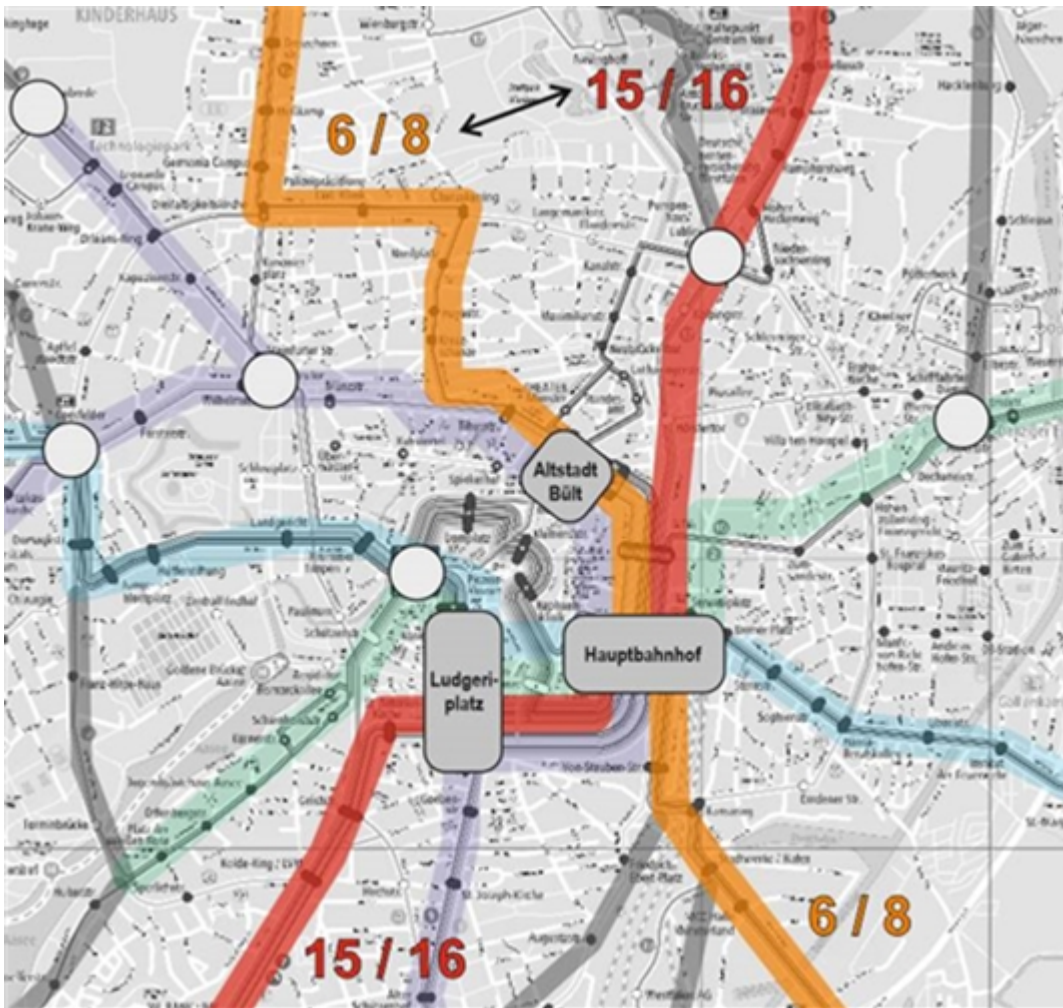


Bild 2: Linienzuordnung nach Tausch der Äste

Mit der Führung der Achse der Linien 6 und 8 über Nordstraße/Grevener Straße bzw. der Linien 15 und 16 mit gestrecktem Linienweg über Fürstenbergstraße/Gartenstraße ist die Erschließung des Nordviertels – einschließlich der Kanalstraße - flächendeckend im 300 bis 400m über die beiden Stadtbusachsen sichergestellt. Die betrieblich und städtebaulich kritische Linienführung durch das Martiniviertel über die Hörsterstraße ist nicht mehr erforderlich.

Mit der Verknüpfung des Südastes der Stadtbuslinie 6 mit dem Nordast der Stadtbuslinie 15 kann eine erste durchgängige Hochleistungslinie im 10'-Takt entwickelt werden. Beide Linienäste werden aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage im Korridor Albersloher Weg bzw. Kinderhaus schon heute in der Hauptverkehrszeit im 10'-Takt bedient. Mit der Verknüpfung dieser beiden Linienäste kann ein betrieblich optimierter, durchlaufender 10'-Takt realisiert werden. Dieser 10'-Takt über den Albersloher Weg ist kompatibel zur geplanten Leistungssteigerung im Korridor Albersloher Weg im Sinne des Bus-Schiene-Konzeptes mit Reaktivierung der WLE (vgl. 1.2).

Der Tausch der Linienäste und die Entwicklung dieser leistungsfähigen Hauptachsen trägt ebenfalls der Elektrifizierung und damit einem emissionsfreien Stadtbusverkehr Rechnung. Über die dezentralen Ladestationen an der Endhaltestelle Coerde für die geplante Achse der 15 / 16 und der geplanten Ladestation am Bahnhof Hilstrup u.a. für die Stadtbuslinie 6 ist der vollelektrische Betrieb dieser beiden Hauptachsen des Stadtbusverkehrs sichergestellt.

Mit dem Tausch der Linienäste 6/8 und 15/16 sowie den gestreckten Linienführungen im Innenstadtbereich gelingt der Einstieg in die strategisch notwendige, leistungsfähigere Entwicklung des Stadtbusnetzes. Im Zusammenspiel mit der durchlaufenden Busspur vom Ludgeriplatz über Hauptbahnhof bis zum Landeshaus und der vorgenannten Zielsetzung, können so alle Hauptachsen im Stadtbusnetz im Hinblick auf die notwendigen Wachstumspotenziale zukunftsfähig weiterentwickelt werden.

Zu 1.2:

Angebotskonzept nach Inbetriebnahme der Mobilitätsachse Münster - Sendenhorst (WLE)

Die Reaktivierung der WLE-Strecke für den SPNV ist eines der bedeutendsten Verkehrsvorhaben für die Stadtregion Münster und damit ein wesentlicher Baustein hin zum Mobilitätswandel sowie einem nachhaltigen Verkehrsgeschehen. Gleichsam hat die WLE-Reaktivierung hinsichtlich ihrer Erschließungs-, Bedienungs- und Beförderungsqualität Vorbildcharakter für das unter Federführung des Nahverkehrsverbandes Westfalen-Lippe in Planung befindliche Projekt S-Bahn-Münsterland, das von der Stadt Münster und den vier Münsterland-Kreisen nachdrücklich unterstützt wird.

Gegenwärtig ist mit einer Reaktivierung der WLE-Strecke im Jahr 2025 zu rechnen. Im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung am 15. Mai 2018 wurden umfassende Informationen möglichen Buslinienkonzepten im Südosten Münsters unter Berücksichtigung der WLE-Reaktivierung vorgestellt.

Mit der Reaktivierung der WLE erhält der Korridor Münster – Wolbeck ein zusätzliches, hoch attraktives SPNV-Angebot und stärkt damit entscheidend den Umweltverbund im südöstlichen Stadtgebiet Münster. Mit einem 20'-Takt zwischen dem Hauptbahnhof, 5 neuen Haltepunkten im Stadtgebiet und einer Fahrzeit zwischen Wolbeck und dem Hauptbahnhof von nur 15 Minuten wird insbesondere den Einwohner:Innen des Stadtteils Wolbeck eine echte Alternative zum eigenen Pkw geboten.

Das dazu passende Stadtbusangebot sieht vor, dass die Linie 8 über den heutigen Linienweg der 17 und ab Gremmendorf auf den Linienweg der heutigen Linie 8 bis Wolbeck im 20'-Takt geführt wird. Die Linie 6 fährt wie heute im 20'-Takt über Angelmodde Waldsiedlung bis Hiltrup Bahnhof. Die Stadtteilverbindung zwischen Wolbeck und Hiltrup bleibt mit der Linie 18 wie im Status Quo erhalten. Ob und in welcher Form das On-Demand-Angebot LOOPmünster aufrechterhalten werden kann, ist nach dem Ende des Modellprojektes zu entscheiden.

Mit dem Ratsbeschluss der Vorlage V/0356/2019 am 22.05.2019 „Fortschreibung 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster unter Berücksichtigung der Reaktivierung der Westfälischen Landes-Eisenbahn für den Personenverkehr“ wurde die Entscheidung für diese Variante getroffen und die Verwaltung der Stadt Münster damit beauftragt, den aktuellen „3. Nahverkehrsplan Stadt Münster“ anzupassen.

Busspur Wolbecker Straße

Ebenfalls zum ÖPNV-Gesamtangebot im Korridor Münster – Wolbeck gehört die Stadtbuslinie 22 über die Wolbecker Straße. Die Qualität dieser Stadtbuslinie wird massiv von der Verkehrsbelastung im Zuge der Wolbecker Straße mit dem motorisierten Individualverkehr beeinflusst. Die stadteinwärts führende Busspur beschleunigt den ÖPNV bislang nur im Abschnitt Freibad Stapelskotten - Mondstraße. Das hohe Kfz-Aufkommen führt regelmäßig zu Stausituationen im Zulauf zur Innenstadt, der sich in den Hauptverkehrszeiten bis zum Abzweig Münsterstraße in Wolbeck erstreckt. In der Folge erreichen die Busse die an der Einmündung Laerer Werseufer (Freibad Stapelskotten) beginnende Busspur nicht, da sie im rückstauenden Kfz-Verkehr „gefangen“ sind. Eine verlängerte Busspur würde neben dem Wolbeck-Verkehr (Stadtbuslinie 22) auch die nachfragestarke Schnellbuslinie S20 aus Everswinkel beschleunigen und fahrplansicherer machen. Die Verlängerung der bestehenden, stadteinwärtigen Busspur bis zur Einmündung Münster Straße würde das ÖPNV/SPNV-Angebot im Südosten der Stadt Münster weiter entscheidend qualifizieren. Da der betrachtete Abschnitt der Wolbecker Straße nicht in der Baulast der Stadt Münster ist, sind Verhandlungen mit dem zuständigen Landesbetrieb Straßen.NRW im Zuge des Ausbaus der Wolbecker Straße aufzunehmen.

Zu 2.:

Die Verwaltung wird ein umfassendes Beteiligungsverfahren zur Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplans Stadt Münster wie folgt durchführen:

Im III. Quartal 2022 soll auf Basis der in dieser Vorlage dargelegten Maßnahmen sowie der Ergebnisse aus der offiziellen Beteiligung der betroffenen Verkehrsunternehmen, ggf. der benachbarten Aufgabenträger, der Träger öffentlicher Belange, der Verbände und Verbänden sowie der Bürger:Innen die Fortschreibung beraten und beschlossen werden.

i.V

gez.
Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlage A