



Amt für Mobilität und Tiefbau

16.03.2022

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr König

Telefon: 492-6501

KoenigD@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Teilfortschreibung 3. Nahverkehrsplan - Beschluss zum Beteiligungsverfahren

Beratungsfolge

30.03.2022	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
06.04.2022	Hauptausschuss	Vorberatung
06.04.2022	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, vor der Entscheidung über eine mögliche Neuordnung der ÖPNV-Hauptachsen Albersloher Weg - Coerde / Weseler Straße – Kinderhaus, ein umfassendes Beteiligungsverfahren durchzuführen.
2. Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens werden den politischen Gremien zur Vorbereitung der Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplanes zur Beschlussfassung vorgelegt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster durch das Beteiligungsverfahren Kosten in Höhe von ca. 10.000 € entstehen.

Die v.g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	16	Sonstige ordentliche Aufwendungen	2022	10.000	

Ergebnis	10.000	
----------	--------	--

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2022 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt:

Begründung:

Zielsetzung und Prämissen

Der ÖPNV in Münster steht vor großen Herausforderungen, soll und muss er doch im sogenannten Umweltverbundes zusammen mit dem Fußgänger- und Radverkehr eine deutlich stärkere Rolle einnehmen und damit wesentlich zum Mobilitätswandel sowie dem Erreichen der Klimaziele beitragen. In unmittelbarer Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr muss er daher schneller und verlässlicher werden, sind doch bei der Wahl des Verkehrsmittels neben dem Komfort insbesondere die Reisezeit und Verlässlichkeit ein vorrangige Entscheidungskriterien für die Verkehrsteilnehmer:innen.

Bereits im 3. Nahverkehrsplan der Stadt Münster wurde die Konzentration des Liniennetzes auf Hauptachsen mit einer möglichst gestreckten, d.h. direkten und schnellen Linienführung sowie die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Altstadt wie auch des Hauptbahnhofes als zentrale Zielsetzung der Gestaltung des Stadtbusnetzes genannt. Dabei versteht der Nahverkehrsplan unter Erreichbarkeit der Altstadt mindestens die Bedienung einer der Haltestellen Ludgeriplatz, Domplatz und Altstadt/Bült. Unter Berücksichtigung dieser Zielsetzung lassen sich daraus folgende Planungsprämissen für die zukünftige, leistungsfähige Gestaltung des Stadtbusnetzes herleiten:

Als verlässliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr und damit zur Generierung von 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 und
- 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.

Verkehrsversuche als Basis weiterer Überlegungen

Erste Hinweise und positive Erfahrungen einer solchen strategischen Neuausrichtung des ÖPNV-Netzes lassen sich aus den Verkehrsversuchen im Sommer/Herbst 2021 ableiten (vgl. Vorlage V/0108/2022). Primäre Zielsetzung des Verkehrsversuches „Hörster Straße/Bült“ war die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Belebung des Quartiers und Erhöhung der Verkehrssicherheit 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 6/8 sowie die Nachtbuslinie N82 ab der Haltestelle Eisenbahnstraße nicht mehr über die Haltestelle Altstadt/Bült und über die Kanalstraße, sondern im Innenstadtbereich

zwischen den Haltestellen Eisenbahnstraße und Pumpenhaus über die Fürstenbergstraße und Gartenstraße in und aus Richtung Coerde bzw. zum 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 (vgl. Bild 1).

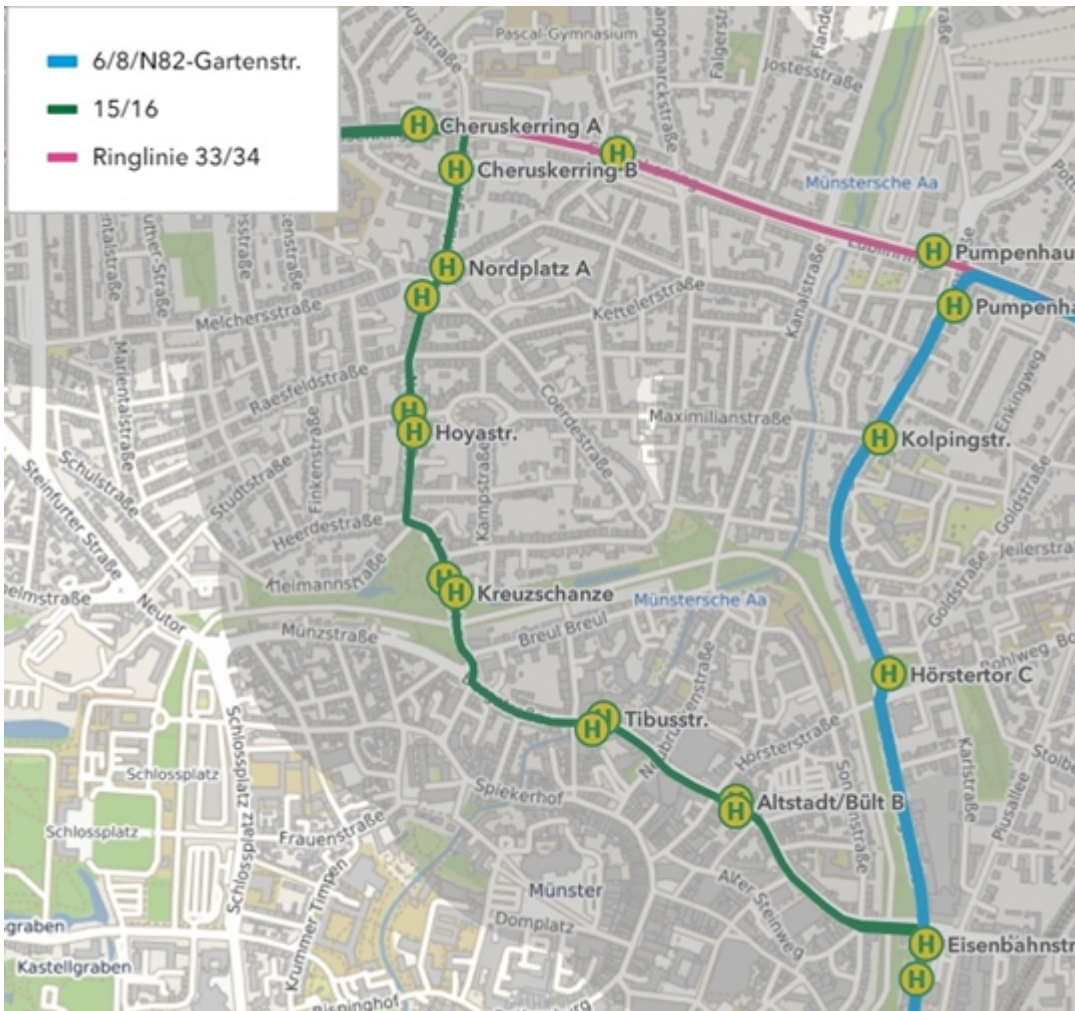


Bild 1: Erschließungsqualität des Nordviertels

Die nachfolgenden Aussagen sind dem Evaluationsbericht „Endbericht zur Evaluierung der Verkehrsversuche Münster 2021“ entnommen und fassen die wesentlichen Erkenntnisse aus dem Verkehrsversuch „Hörster Straße/Bült“ in Bezug auf die veränderte Führung der Stadtbuslinien 6/8 zusammen:

Seite 77 Evaluationsbericht:

...
Als weitere wichtige Erkenntnis lassen sich die Ergebnisse der **gestreckten Linienführung der Buslinien 6, 8 und N82** über die Achse Gartenstraßen / Fürstenbergstraße festhalten. Durch die gestreckte Linienführung wurde der Linienweg deutlich verkürzt, wodurch sich die Fahrzeiten zwischen Hauptbahnhof und Coerde erheblich verringerten. In Fahrtrichtung Hauptbahnhof konnten durch die geänderte Linienführung 5 Minuten Fahrzeit eingespart werden, in Fahrtrichtung Coerde belief sich die **Fahrzeitersparnis** auf 7 Minuten. Diese Fahrzeitersparnisse wurden im Abschnitt Coerde - Hauptbahnhof während des Verkehrsversuches entsprechend in den Fahrplänen berücksichtigt. Zudem zeigen die Daten der Stadtwerke, dass die **Fahrgastzahlen** während der Linienverlegung stabil geblieben sind (Bild 2). Dem Rückgang der Ein- und Ausstiegszahlen an der Kanalstraße steht sogar ein etwas höherer Zuwachs an Ein- und Ausstiegen an den Haltestellen entlang der Gartenstraße /Fürstenbergstraße / Eisenbahnstraße gegenüber, wobei hier berücksichtigt

werden muss, dass die Erhebungen zu unterschiedlichen Zeiträumen (Frühsommer / Spätsommer, Schulzeit / Ferienzeit) stattfanden und dieser Fahrgastzuwachs somit nicht verlässlich nachgewiesen werden kann.

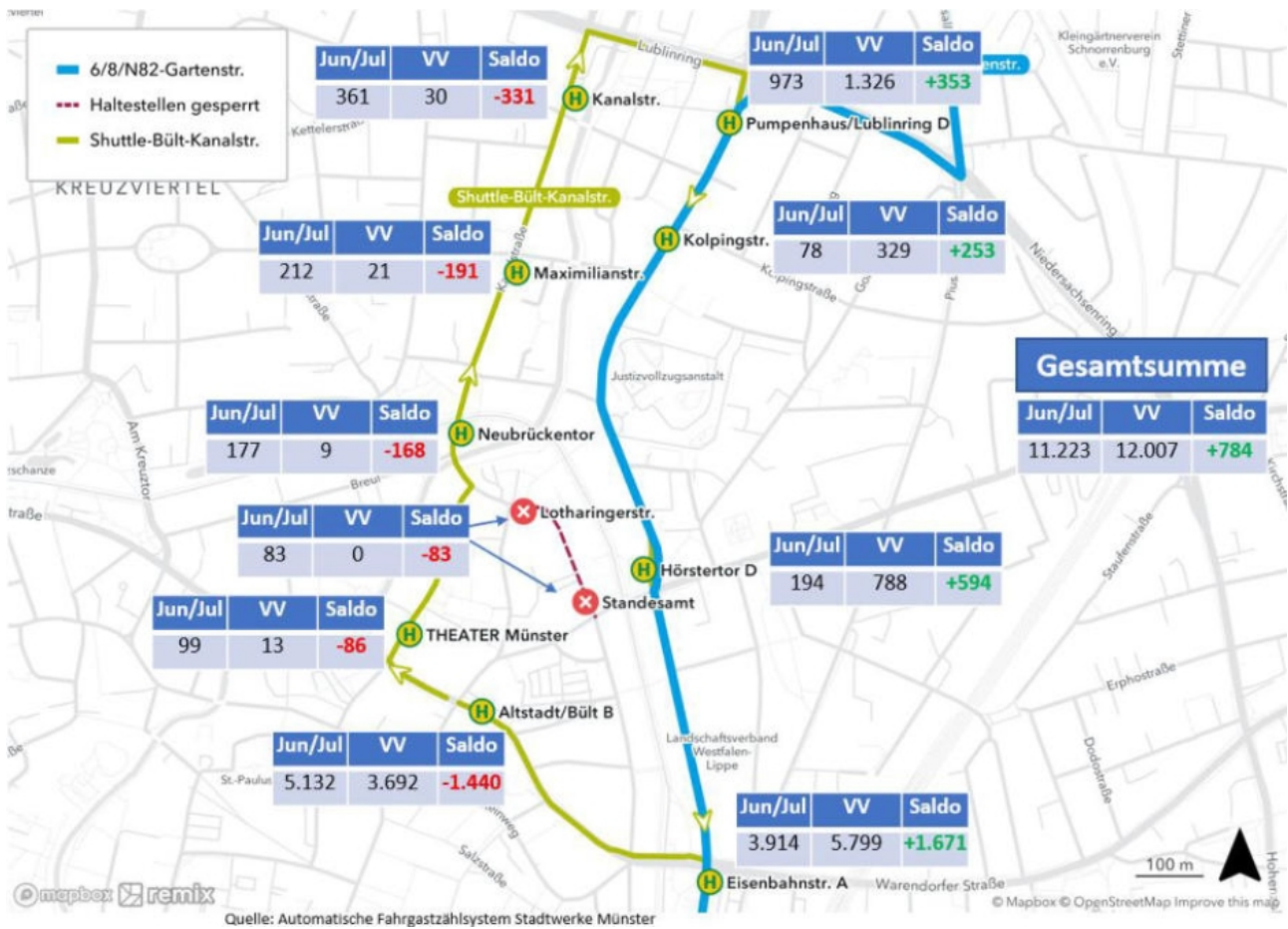


Bild 2: Ein- und Aussteiger nach Haltestellen im Vergleich vor und während des Verkehrsversuches (werktags, alle Linien, Quelle: Stadtwerke Münster)

Seite 102 Evaluationsbericht:

...
 Bei den qualitativen Bewertungen wurde deutlich, dass eine Mehrzahl der Befragten die ÖPNV-Erreichbarkeit der Innenstadt, insbesondere aus den Außenstadtteilen, durch den Verkehrsversuch und die damit verbundene Umleitung des Buslinien 6, 8 und N82 negativ beeinflusst sahen. Diese überwiegende Reaktion deckt sich mit früheren Erfahrungen der Stadt Münster bei der Veränderung von Linienwegen im ÖPNV-Netz, da solche Eingriffe zu Beginn meist eine vergleichsweise starke Ablehnung durch die Nutzer*innen hervorrufen. Die regelmäßige Nutzung des ÖPNV ist in der Regel eng mit persönlichen, gewohnten Wegeketten und Zielen verknüpft, die sich aufgrund der bestehenden ÖPNV-Anbindung bildeten bzw. ausgewählt wurden. Verändert sich diese ÖPNV-Anbindung, verschlechtert sich für viele aktuelle Nutzer*innen aus subjektiver Perspektive zunächst die ÖPNV-Anbindung des jeweils persönlich bestehenden Ziels – unabhängig davon, ob objektiv gesehen ein Qualitätsgewinn erzielt wird, wie etwa die schnellere und zuverlässigere Verknüpfung eines Außenstadtteils mit dem Hauptbahnhof. Im Gegensatz dazu bleibt positives Feedback von Nutzer*innen, die von der Liniennetzänderung profitieren, in der Regel aus – was sich auch in der Online-Umfrage zum Verkehrsversuch zeigte, in der geringen Anzahl positiver Rückmeldungen zur Buslinienverlegung zu verzeichnen waren.

Seite 107 Evaluationsbericht:

...
 Im Rahmen dieses Planverfahrens zur dauerhaften Verlegung der Linienwege müssen auch die Auswirkungen auf die ÖPNV-Erreichbarkeit der Innenstadt sowie des Kreuz- und Martiniviertels

berücksichtigt und planerisch beantwortet werden. Besonderes Augenmerk muss dabei auch auf die individuellen Sorgen und Ängste der Menschen gelegt werden, die von den Angebotsveränderungen direkt betroffen sind, insbesondere auch mit Blick auf die Außenstadtteile Coerde, Gremmendorf und Wolbeck.

Diesen Hinweisen folgend, beabsichtigt die Verwaltung im Jahr 2022 ein umfassendes und breit angelegtes Beteiligungsverfahren durchzuführen. Dabei sollen neben den Nutzern der Stadtbuslinien insbesondere die Bewohner in den Außenstadtteilen, Sozialverbände und –verbände und Anwohner der Kanalstraße eingebunden werden. Die Beteiligungen sollen auf Basis des nachfolgend beschriebenen Konzeptes stattfinden, welches schon Hinweise aus den Verkehrsversuchen aufnimmt.

Konzept als Diskussionsgrundlage

Vor dem Hintergrund der vorgenannten Zielsetzung, das Stadtbusnetz auf schnellen Hauptachsen zu bündeln und damit zukunfts- und leistungsfähiger zu gestalten sowie den Erfahrungen aus den Verkehrsversuchen, leiten sich konkrete Maßnahmen zum grundlegenden Einstieg in die Neuordnung des Liniennetzes ab. Entsprechend der Erfahrungen und Ergebnisse des Verkehrsversuches Hörsterstraße/Bült ist aus Sicht der Verwaltung in Abstimmung mit der Stadtwerke Münster GmbH bieten sich hierfür die Stadtbuslinien 6/8 sinnvoll und zielführend an.

Eine wesentliche Erkenntnis der Verkehrsversuche war, dass auf der Achse der Stadtbuslinien 6/8 mit der direkten Linienführung über Fürstenbergstraße / Gartenstraße in Fahrtrichtung Coerde 5 Minuten und in Fahrtrichtung Hauptbahnhof 7 Minuten eingespart werden können. 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 Fahrzeitgewinne, die bis fast hin zu einer Halbierung der heutigen Fahrzeit gehen, erreicht werden.

Ein Hauptkritikpunkt während des Verkehrsversuches war, dass mit der Verlegung der Stadtbuslinien 6/8 aus der Kanalstraße in die Achse Gartenstraße/Fürstenbergstraße diese Stadtbuslinien keine der vorgenannten altstadtnahen Haltestellen (Ludgeriplatz, Altstadt/Bült oder Domplatz) bedienen. Damit würden 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 (6/8) und Kinderhaus (15/16) beheben.

Aufgrund der fahrplantechnischen Überlagerung von zwei 20minütigen Grundtaktten auf der Achse Albersloher Weg sowie dem Stadtteil Coerde über den Hohen Heckenweg, gewähren die Stadtbuslinien 6/8 heute einen 10'-Takt. Dem hohen Fahrgastaufkommen folgend 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 im Status Quo vor allem den Hauptbahnhof zum Ein-/Aus- oder Umstieg sowie die altstadtnahen Haltestellen Altstadt/Bült bzw. Ludgeriplatz.

Mit dem im Folgenden beschriebenen Tausch der Achsenzuordnung würde der Grundsatz erfüllt, dass jede Hauptachse im Stadtbusverkehr zusätzlich zum Hauptbahnhof entweder über die Haltestelle Altstadt/Bült oder Ludgeriplatz geführt wird. Der Südast der Stadtbuslinien 6/8 soll demnach ab Hauptbahnhof mit dem Nordast der Linien 15/16 verknüpft und damit über die Haltestelle Altstadt/Bült geführt werden. Der Nordast der Linien 6/8 dagegen soll mit dem Südast der Linien 15/16 verknüpft und damit über die altstadtnahe Haltestelle Ludgeriplatz geführt werden. 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 3).

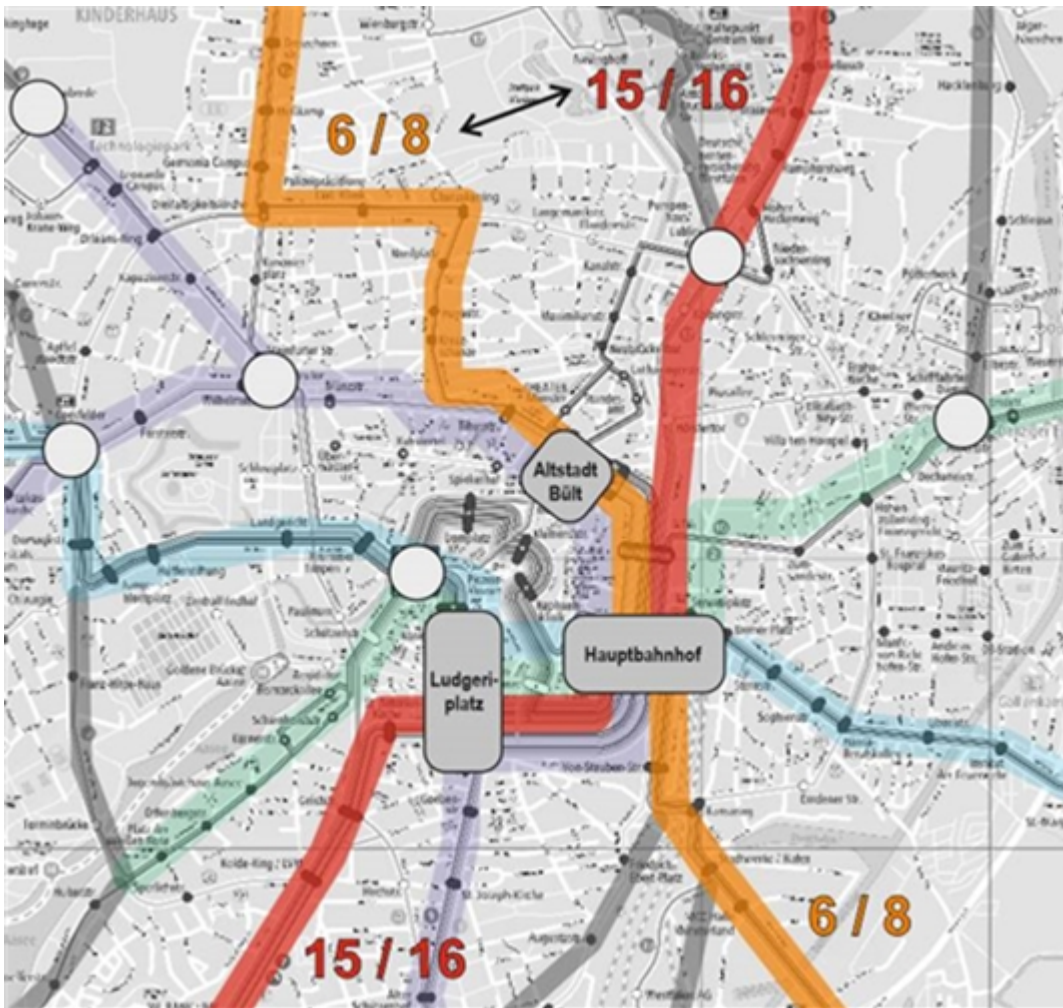


Bild 3: Linienzuordnung nach Tausch der Äste

Mit der Führung der Achse der Linien 6/8 über Nordstraße/Grevener Straße bzw. der Linien 15/16 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. Vorlage V/0891/2021 „Teilfortschreibung 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster“).

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 Hiltrup 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.

Weiteres Vorgehen

Im Anschluss an das Beteiligungsverfahren wird die Verwaltung in Abstimmung mit der Stadtwerke Münster GmbH der Politik ein ggf. auf Grundlage des Beteiligungsverfahrens überarbeitetes Konzept zur Beschlussfassung vorlegen.

In Vertretung

gez.
Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen: Anlage A