

**DOKUMENTATION**  
Masterplan Mobilität  
Münster 2035+  
1. ÖPNV-Workshop

Masterplan Mobilität Münster 2035+  
Ergebnisdokumentation 1. ÖPNV-Workshop

**Auftraggeber:**

Stadt Münster  
Klemensstraße 10  
48143 Münster

**Auftragnehmer:**

PTV Transport Consult GmbH  
Harffstraße 43  
40591 Düsseldorf

Düsseldorf, 13. September 2022

## Inhalt

1	Hintergrund	3
2	Eckdaten und Teilnehmende des 1. ÖPNV-Workshops	3
3	Fokus und Ablauf des 1. ÖPNV-Workshops	4
4	Ergebnisse	6
	ÖPNV-Themencluster 1: ÖPNV-Hauptachsen/-Hochleistungsachsen	6
	ÖPNV-Themencluster 2: Innenstadt	8
	ÖPNV-Themencluster 3+4: Achsenzwischenräume und Stadtteile	11
	ÖPNV-Themencluster 5: Integration des Stadt-Umland-Verkehrs	13

Anhang 1: Impuls (PTV): Status-Check - Wo steht der ÖPNV in Münster heute?

    Impuls (PTV) zu ÖPNV-Themencluster 1 - 3: Was machen eigentlich die anderen?

    Impuls (PTV) zu ÖPNV-Themencluster 4 - 5: Was machen eigentlich die anderen?

Anhang 2: Impuls (Stadt Münster): Warum wir über den ÖPNV reden müssen

Anhang 3: Impuls (Stadtwerke Münster): Ideen/Projekte für den städtischen ÖPNV

# 1 Hintergrund

Derzeit wird der Masterplan Mobilität 2035+ für die Stadt Münster erarbeitet. Dabei haben die Diskussionen in den bisherigen Beteiligungsrunden des Masterplan-Prozesses bestätigt, dass dem ÖPNV – neben dem Fuß- und Radverkehr – eine herausragende Bedeutung in einem funktionierenden und umweltfreundlichen Mobilitätsangebot der Zukunft beizumessen ist. Die Erwartungen an die zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Angebots in Münster sind dabei weit gefächert und werden bestimmt durch Visionen und das verkehrlich Wünschenswerte einerseits sowie das technisch- und verkehrlich Sinnvolle und finanziell Machbare andererseits.

Mit zwei ÖPNV-Workshops soll der Diskussion zu den Erwartungen und Anforderungen an den ÖPNV im Rahmen des Masterplanprozesses ein entsprechender Raum gegeben und der ÖPNV somit insgesamt weiter qualifiziert werden. Hierbei werden folgende Ziele verfolgt:

- (1) Sammeln von Ideen für mögliche ÖPNV-Maßnahmen
- (2) Konkretisieren der angestrebten Angebots- und Beförderungsqualität im ÖPNV
- (3) Herausarbeiten und Bewusstmachen der aus den Maßnahmen bzw. der Vision resultierenden Konsequenzen und möglicher Ziel- und Umsetzungskonflikte
- (4) Lösungssuche zur Vermeidung von Zielkonflikten

Die Workshops richten sich an kommunale Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in Münster und erfolgen unter Beteiligung von ÖPNV-Experten der Stadtverwaltung, der Stadtwerke Münster GmbH als dem lokalen ÖPNV-Anbieter sowie der PTV Transport Consult GmbH als beauftragtem Gutachterbüro für den Masterplan Mobilität 2035+.

Die Durchführung beider Workshops und deren Ergebnisse sind zeitlich und inhaltlich in den Erarbeitungsprozess des Masterplans Mobilität integriert. Die Moderation der Veranstaltungen liegt ebenfalls bei PTV.

## 2 Eckdaten und Teilnehmende des 1. ÖPNV-Workshops

### Eckdaten des Workshops

- Datum: 25.06.22
- Zeitraum: 10:00 – 16:00 Uhr
- Ort: Münster, Rotunde im Stadthaus 3

## Teilnehmende

Name	Institution
Blome, Andrea	Bündnis 90/Die Grünen
Denstorff, Robin	Stadt Münster
Freude, David	ÖDP
Gäfigen, Frank	Stadtwerke Münster
Glomb, Matthias	SPD
Grewer, Martin	VOLT Münster
Heinz-Fischer, Jule	Bündnis 90/Die Grünen
König, Dietmar	Stadt Münster
Lücke, Martin Dr.	CDU
Malik, Jan	PTV Transport Consult GmbH
Milde, Michael	Stadt Münster
Oppermann, Malte	SPD
Peitzmeier, Martin	CDU
Peters, Carsten	Bündnis 90/Die Grünen
Reuter, Christian	PTV Transport Consult GmbH (Moderation)
Roes, Jochen	Stadtwerke Münster
Rose, Phil	Stadtwerke Münster
Schürmann, Rimbart	PTV Transport Consult GmbH (Moderation)
Wilhelm, Marcus	VOLT Münster

## 3 Fokus und Ablauf des 1. ÖPNV-Workshops

Aufgabe des 1. ÖPNV-Workshops war es, mit den Teilnehmenden ein gemeinsames Verständnis zu zentralen Bausteinen des künftigen ÖPNV-Angebots in Münster zu entwickeln, um einen angemessenen Beitrag des ÖPNV zur Klimaneutralität des Verkehrs zu erreichen. Sechs ÖPNV-Themencluster repräsentierten die zentralen Bausteine:

- Themencluster 1: ÖPNV-Hauptachsen
- Themencluster 2: ÖPNV-Erschließung Innenstadt
- Themencluster 3: ÖPNV-Erschließung der Achsenzwischenräume
- Themencluster 4: ÖPNV-Erschließung/-Anbindung der Stadtteile
- Themencluster 5: Integration des Stadt-Umland-Verkehrs in den innerstädtischen ÖPNV
- (Themencluster 6: Vernetzung im ÖPNV → *aus Zeitgründen nicht diskutiert*)

Gemeinsam mit den Teilnehmenden wurden im 1. Workshop zunächst Art, Umfang und Qualität des ÖPNV-Angebots in den Themenclustern erarbeitet. Ziel war es, die Meinungsbildung der Teilnehmenden durch die Diskussion und mithilfe der anwesenden

ÖPNV-Experten fachlich zu befördern, einen "Pool" an möglichen Maßnahmen zu bilden und ein möglichst konkretes Meinungsbild für den Masterplan-Prozess zu erhalten.

Den inhaltlichen Rahmen für die Diskussion setzten dabei ein Status-Check zum heutigen ÖPNV-Angebot in Münster sowie ein Verdeutlichen des erforderlichen Handlungsbedarfs (*Warum wir über den ÖPNV reden müssen*). Wichtige Diskussionsimpulse brachten die Vorstellung von Ideen und Projekten für den städtischen ÖPNV durch die Stadtwerke Münster, die konkreten Vorschläge der Workshop-Teilnehmenden zu den Themenclustern sowie beispielgebende Praxisbeispiele aus anderen Städten, deren Übertragbarkeit auf Münster zu bewerten war.

Die Diskussion orientierte sich unter anderem an folgenden Leitfragen:

- Welche ÖPNV-Systeme sind sinnvoll?
- Welche Erschließungsqualitäten im ÖPNV müssen gewährleistet werden?
- Welches Fahrtenangebot im ÖPNV und welche Bedienungsqualität im ÖPNV (Kapazitäten, Reisegeschwindigkeiten, Umsteigen ...) werden benötigt?
- Haben strukturell unterschiedliche Stadtquartiere auch unterschiedliche Anforderungen an den ÖPNV?
- Welche Formen der Vernetzung sind zukünftig wichtig?

Die Behandlung aller Themencluster in einem Workshop ermöglichte eine gesamtgesellschaftliche Betrachtung, wodurch erste Zusammenhänge und Abhängigkeiten zwischen den Themen und Maßnahmenvorschlägen erkennbar wurden. Das Themencluster 6 (Vernetzung im ÖPNV) wurde aus Zeitgründen jedoch nicht diskutiert.

Im Anschluss an die meinungsbildende Diskussion hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, die aus ihrer Sicht wichtigsten Maßnahmen aus dem im Workshop gebildeten "Maßnahmenpool" zu priorisieren (Punkte-Bewertung).

### Ablauf des 1. ÖPNV-Workshops

10:00 - 10:40	<b>Begrüßung, thematische Einführung, Vorstellung der Themencluster</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Impuls:</i> Status-Check - Wo steht der ÖPNV in Münster heute? → PTV</li> <li>➤ <i>Impuls:</i> Warum wir über den ÖPNV reden müssen → Stadtverwaltung Münster</li> <li>➤ Vorstellung der ÖPNV-Themencluster → PTV</li> <li>➤ <i>Impuls:</i> Ideen/Projekte für den städtischen ÖPNV → Stadtwerke Münster</li> </ul>
10:40 - 13:00	<b>Diskussion der ÖPNV-Themencluster 1 - 3</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Impuls:</i> Was machen eigentlich die anderen? → PTV</li> </ul>
13:00 - 14:00	<i>Gemeinsame Mittagspause</i>
14:00 - 16:00	<b>Diskussion der ÖPNV-Themencluster 4 - 5</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Impuls:</i> Was machen eigentlich die anderen? → PTV</li> </ul>
16:00	Ende des Workshops

## 4 Ergebnisse

### ÖPNV-Themencluster 1: ÖPNV-Hauptachsen/-Hochleistungsachsen

Maßnahmenvorschläge und Hinweise der Teilnehmenden sowie Priorisierung durch Punkte-Bewertung:

Punkte-Bewertung	Maßnahmenvorschläge und Hinweise
<b>12</b>	<b>Thema: Hochleistungsachsen/Hochleistungs-ÖPNV</b>
5	freie Fahrt für Metrobusse bzw. Busse des Hochleistungssystems
3	Definition von verbindlichen Qualitätsstandards für den Hochleistungsverkehr (Liniennetz, Haltestellen usw.)
2	starke ÖPNV-Hochleistungsachsen
2	Netzhierarchie: schnelles Netz vs. Erschließungsnetz
0	Haltestellen im Metrobus-System alternierend anfahren
<b>10</b>	<b>Thema: Straßenraum-Umgestaltung und ÖPNV-Beschleunigung</b>
6	verstetigte Einrichtung von baulich getrennten Busspuren
3	auf allen Hauptverkehrsstraßen: separate Fahrstreifen für Busse und Vorrangschaltung an Lichtsignalanlage
1	mehr Busspuren und Busbevorrechtigung an Knotenpunkten
0	städtebauliche Trennung der Hochleistungsachsen vom MIV
0	Straßenraum umgestalten
0	busfreundliche Schaltung von LSA
0	Maßnahmen zur Busbeschleunigung
<b>5</b>	<b>Thema: Anbindung Stadtteile und Fahrtenangebot</b>
4	auch Stadtteile mittels starkem ÖPNV verknüpfen
1	hohe Taktdichte zu den Hauptverkehrszeiten im Metrobus-Netz (alle 5 - 10 min)
0	Erreichbarkeit großer Arbeitsgeber mit dem ÖPNV?
0	hohe Taktdichte zwischen allen Stadtteilen und der Innenstadt
<b>1</b>	<b>Thema: Schienenverkehr im städtischen ÖPNV</b>
1	Einsatz eines Schienennahverkehrs in Münster (Personaleinsatz?)
0	innerstädtische SPNV-Strecken als Hochleistungsachsen mitberücksichtigen
0	Eisenbahn berücksichtigen

Weitere Beiträge aus der Diskussion:

► **Bedarf und Nachfrage:**

- Busse auf Hauptachsen waren vor der Corona-Pandemie zu Spitzenzeiten sehr stark ausgelastet (130.000 bis 140.000 Fahrgäste/Werktag in 2019)

- ▶ Die Transformationsfähigkeit des bestehenden ÖPNV-Systems ist abhängig von den Zielvorstellungen, Qualitätsanforderungen und dem Transformationszeitraum.
- ▶ **Schiennahverkehr/Stadtbahn:**
  - ▶ Die ÖPNV-Hauptachsen sind prädestiniert für ein Schienenverkehrsmittel, z. B. eine Stadtbahn. Allerdings ist der Aufbau eines solchen Schienenverkehrsystems sehr teuer und erfordert einen langen Umsetzungszeitraum. Ein Stadtbahn-Projekt ist aktuell nicht geplant.
  - ▶ Die Reaktivierung der WLE-Strecke mit fünf geplanten Haltepunkten im Stadtgebiet Münster wird als sicher eingeschätzt und soll das Initialprojekt für das SPNV-Konzept „S-Bahn Münsterland“ werden. Zusammen mit den bereits bestehenden Schienenstrecken und SPNV-Haltepunkten im Stadtgebiet ließe sich das SPNV-Konzept „S-Bahn Münsterland“, das vornehmlich einer verträglicheren Abwicklung des Stadt-Umland-Verkehrs dienen soll, zumindest teilweise auch auf innerstädtischen Relationen nutzen.
  - ▶ Ein Hochleistungs-ÖPNV auf eigenem Fahrweg (Schnellbus-/Metrobussystem) könnte auch ein Vorläufer für ein perspektivisch zu entwickelndes Stadtbahnsystem sein.
- ▶ **Flächen- und Nutzungskonkurrenz:**
  - ▶ Zwischen MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr besteht eine sehr große Flächenkonkurrenz um den innerstädtischen Straßenraum; dies betrifft insbesondere die schmaleren Straßenraumquerschnitte in der Innenstadt bzw. in innenstadtnahen Stadtteilen.
  - ▶ Eine Straßenraum-Umgestaltung auf den wichtigen Verkehrsachsen zugunsten des ÖPNV ist notwendig, wenn dieser unabhängig vom sonstigen Straßenverkehr und damit schneller und leistungsfähiger werden soll  
→ ÖPNV-Hochleistungsachsen.
- ▶ **Taktangebot/Betrieb:**
  - ▶ Eine stärkere Hierarchisierung des bestehenden Bussystems ist erforderlich:
    - ▶ Ebene 1: „Metrobusse“ auf ÖPNV-Hochleistungsachsen
    - ▶ Ebene 2: leistungsfähige Quartierserschließung abseits der ÖPNV-Hochleistungsachsen
    - ▶ Ebene 3: Feinerschließung (Stadtteile)
  - ▶ Welche Angebotsqualität soll erreicht werden (z. B. Buslinien 4 und 6)?

### Zusammenfassung:

- Der ÖPNV in Münster muss schneller und leistungsfähiger werden, um seinen Beitrag zu einem klimaneutralen Verkehr leisten zu können. Da ein Stadtbahn-system mittelfristig weder umsetzbar noch finanzierbar ist, soll der Aufbau eines Hochleistungs-Busverkehrs mit verbindlichen Qualitätsstandards (dichte Taktung) in einem hierarchisch strukturierten ÖPNV-Netz geprüft werden. Mit dem Hochleistungs-ÖPNV sollen die Münsteraner Stadtteile besser an die Innenstadt angebunden werden. Darüber hinaus soll der ein- und ausbrechende MIV im Stadt-Umland-Verkehr an den Endpunkten der Hochleistungsachsen auf den ÖPNV gelenkt werden.
- Für die angestrebte Beschleunigung und Taktfolge wird - zumindest abschnittweise - ein eigener Fahrweg für den Busverkehr und dessen konsequente Bevorrechtigung an Knotenpunkten benötigt.
- Gut gestaltete Verknüpfungspunkte sollen eine funktionale Trennung der Achsenbedienung einerseits und der ÖPNV-Bedienung von Achsenzwischenräumen und Stadtteilen andererseits ohne große Komfortverluste für die ÖPNV-Nutzenden ermöglichen.
- Die Anlage von eigenen, auch baulich vom übrigen Straßenverkehr getrennten Fahrwegen für den Hochleistungs-ÖPNV und von Verknüpfungspunkten macht eine Neuverteilung des Straßenraums zugunsten des ÖPNV und entsprechende Straßenumbaumaßnahmen erforderlich.
- Ein Hochleistungs-Busverkehr könnte eine Vorläuferlösung für ein perspektivisch anzustrebendes Stadtbahnsystem sein; beide Lösungen sollten kompatibel zueinander sein.

## ÖPNV-Themencluster 2: Innenstadt

Maßnahmenvorschläge und Hinweise der Teilnehmenden sowie Priorisierung durch Punkte-Bewertung:

Punkte-Bewertung	Maßnahmenvorschläge und Hinweise
<b>13</b>	<b>Entlastung der Altstadt vom Busverkehr</b>
2	Aegidiimarkt als zentrale Altstadt-Haltestelle
4	Altstadt vom Buslinienverkehr entlasten
3	ÖPNV-Entlastung der Altstadt mit Restriktionen für den MIV verbinden
4	Prinzipalmarkt und Domplatz vom Busverkehr befreien → ÖPNV-Erschließung über Aegidiimarkt und Bült
0	Feinerschließung der Altstadt mit Kleinbussen in hoher Taktichte
0	Altstadt-Ringlinie mit Kleinbussen und vielen Haltestellen

Punkte-Bewertung	Maßnahmenvorschläge und Hinweise
0	keine Bus-freie Altstadt! Ggf. aber Reduzierung der Haltestellen und Konzentration auf wenige zentrale Haltestellen
0	Altstadt ist nur ein Teil der Innenstadt
<b>10</b>	<b>Entlastung des Hauptbahnhofs</b>
7	Entlastung des Hauptbahnhofs im Zusammenhang mit der Umsetzung der ÖPNV-Hochleistungsachsen
2	Verlagerung der Bus-Hauptachse zum Hauptbahnhof → Busspur und Umsteigen in/aus Richtung Hauptbahnhof
0	Entlastung des Hauptbahnhofs vom Pkw-Verkehr
1	keine Pkw in der Bahnhofstraße
0	Stärkung von Westachse (Schlossplatz) und Bült
<b>7</b>	<b>Busverknüpfung am Hbf.</b>
4	vollständige Umplanung/Neugestaltung des Busbahnhofs am Hauptbahnhof notwendig
3	Haltestellen Bült und Schlossplatz/Neutor als neue Busverknüpfungspunkte zur Entlastung des Hauptbahnhofs

Weitere Beiträge aus der Diskussion:

➤ **Entlastung des Hauptbahnhofs und Busverknüpfung am Hauptbahnhof:**

- Neben dem Hauptbahnhof sind weitere Busverknüpfungspunkte in der Innenstadt auszubauen (z.B. Schlossplatz, Bült)
- Bei einer Umsetzung von Hochleistungs-Buslinien sollten diese nicht alle über den Hauptbahnhof geführt werden; gute Umsteigebeziehungen vom/zum Hauptbahnhof sind über drei zentrale Verknüpfungspunkte sicherzustellen (Dreiecksbeziehung, ggf. Führung des ÖPNV im Bereich des Hauptbahnhofs als U-Bahn-Dreieck).
- Werden weniger Buslinien über den Hauptbahnhof geführt, bedeutet dies auch häufigeres Umsteigen vom/zum Hauptbahnhof. Andererseits entstehen teilweise schnellere Verbindung für ÖPNV-Fahrgäste, die nicht zum Hauptbahnhof wollen.
- Die Linienführung der heutigen Ringlinie (33/34) über den Hauptbahnhof ist notwendig, da das Straßennetz östlich des Hauptbahnhofs keine alternative Linienführung mit vergleichbarer Erschließungswirkung zulässt.
- Beim Umsteigen am Hauptbahnhof ergeben sich zum Teil sehr lange Umsteigewege zuzüglich der Wartezeit an der Fußgänger-Lichtsignalanlage in der Bahnhofstraße.

- Eine Veränderung der Umsteigesituation am Busverknüpfungspunkt Hauptbahnhof erfordert eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit entsprechenden Konsequenzen für den MIV und den ÖPNV.
- **ÖPNV-Erschließung der Innenstadt/Altstadt:**
  - Eine räumlich differenzierte Betrachtung ist notwendig: Die Altstadt bildet den Teil der Innenstadt innerhalb des Promenadenrings. Stadtquartiere außerhalb des Promenadenrings zählen allerdings auch noch zur Innenstadt.
  - Die Innenstadt muss stärker vom Pkw-Verkehr entlastet werden. Ein Ausbau des ÖPNV-Angebots in der Altstadt ist aber nicht sinnvoll, im Gegenteil. Bereits heute ist die Altstadt an vielen Tagen im Jahr für den ÖPNV aufgrund von Veranstaltungen gesperrt.
  - Der Aegidiimarkt könnte die Funktion *der* zentralen Bushaltestelle für die Altstadt übernehmen.
  - Bei einer Entlastung der Altstadt vom Busverkehr ist auch zu bedenken:
    - Der Stadtbusverkehr in der Altstadt ist ein sichtbares Zeichen für den Stellenwert des ÖPNV in Münster.
    - Die Altstadt muss auch weiterhin für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erreichbar sein, ggf. über eine Erschließung mit elektrischen Kleinbussen.

#### Zusammenfassung:

- Eine Entlastung des Hauptbahnhofs als zentralem Busverknüpfungspunkt ist notwendig → weniger Buslinien über den Hauptbahnhof. Dies gilt auch bei Einführung eines Hochleistungs-ÖPNV.
- Neben der Entlastung des Hauptbahnhofs von Busverkehr ist auch eine Verbesserung der Umsteigesituation (Übersichtlichkeit, kürzere Umsteigezeiten) notwendig → Umplanung und Neugestaltung des Busbahnhofs am Hauptbahnhof.
- Ebenso wichtig ist eine Entlastung der Altstadt vom Busverkehr (Prinzipalmarkt, Domplatz) mit dem Ziel einer Busbeschleunigung.
- Die Haltestellen Bült, Aegidiimarkt und Schlossplatz/Neutor kommen als weitere Busverknüpfungspunkte in der Innenstadt und als Zugangspunkte zur Altstadt in Betracht.
- Die ÖPNV-Erreichbarkeit der Altstadt für mobilitätseingeschränkte Personen ist zu gewährleisten (ggf. durch elektrische Kleinbusse zur Feinerschließung).

## ÖPNV-Themencluster 3+4: Achsenzwischenräume und Stadtteile

Maßnahmenvorschläge und Hinweise der Teilnehmenden sowie Priorisierung durch Punkte-Bewertung:

Punkte-Bewertung	Maßnahmenvorschläge und Hinweise
<b>Achsenzwischenräume</b>	
<b>9</b>	<b>Neben- und Erschließungslinien</b>
4	konsequente Verknüpfung der Erschließungslinien mit den Hochleistungsachsen
1	Erschließungslinien übernehmen mehrere Funktionen (Zubringer, Feinerschließung), sind aber kein Hochleistungs-ÖPNV
4	Einführung von Quartierbussen
0	Umgang mit Achsenzwischenräumen in der Innenstadt finden: ÖPNV-Erschließung gewährleisten
0	Ggf. äußere Ringlinie parallel zum geplanten 3. Fahrradrिंग?
<b>6</b>	<b>Angebotsflexibilisierung (tages-/jahreszeitlich)</b>
6	Hochleistungs-ÖPNV („Metrobusse“) ganzjährig mit gleichem Taktangebot, da aufgrund der langen Bedienrelationen keine Konkurrenz zum Fahrrad
0	gutes und dichtes Taktangebot ganzjährig mit zusätzlicher Taktverdichtung im Winter
<b>Stadtteilerschließung</b>	
<b>9</b>	<b>Linienkonzept</b>
9	Anbindung von Gewerbegebieten verbessern
0	konsequente Verknüpfung der Erschließungslinien mit den ÖPNV-Hochleistungsachsen
0	"Flügelung" bzw. alternierende Bedienung von Buslinien bei der ÖPNV-Erschließung von Stadtteilen
0	Quartierbusse wie Tangentiallinie 18 als Zubringer und Stadtteilverbindung
0	unterschiedliche Streckenführung von alternierenden Linien (z. B. Linie 8 zum Hauptbahnhof Linie 8a zum Bült)
<b>6</b>	<b>Taktdichte</b>
5	mindestens 20-min-Grundtakt im Buslinienetz
1	auch bei dem Ziel eines dichtes Taktangebots die "Wirtschaftlichkeit" beachten (muss volkswirtschaftlich vertretbar sein)
0	ab 20 min ÖV-Fahrzeit → 10 min-Takt
0	Taktangebot auf Kleinbuslinien verdichten
<b>2</b>	<b>Ausbau von LOOPmünster</b>
2	LOOP nur für bestimmte Zielgruppen, z. B. mobilitätseingeschränkte Personen

Punkte-Bewertung	Maßnahmenvorschläge und Hinweise
0	Wer nutzt LOOP? Differenzierter Zugang/Tarif für unterschiedliche Nutzergruppen
0	LOOP nicht parallel zum Buslinienverkehr
0	LOOP als "Sonde", um Netzlücken im ÖPNV-Linienverkehr aufzudecken

Weitere Beiträge aus der Diskussion:

➤ **Achsenzwischenräume:**

- Die Unterschiede zwischen der ÖPNV-Bedienung in Achsenzwischenräumen und in Stadtteilen sind unklar und sollten herausgearbeitet werden.
- Die ÖPNV-Bedienung von Achsenzwischenräumen zusammen mit der angestrebten Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes betrachten.

➤ **Stadtteilerschließung:**

- Bei der Stadtteilerschließung ist abzuwägen zwischen schnellen Verbindungen mit Umsteigezwang und langsameren, aber umsteigefreien Verbindungen (Schnelligkeit vs. Komfort).
- Die Anbindung von Gewerbegebieten ist zu verbessern.
- Empfehlung der Stadtwerke Münster: Loop gezielt einsetzen:
  - Schließen von Lücken im Busliniennetz (z. B. Tangentialverbindung Mecklenbeck - Hilstrup)
  - Bahn-Zu- und Abbringer
  - Sicherung der Daseinsvorsorge in Stadtrandbereichen mit geringem ÖPNV-Potenzial
- Idee: Fahrrad-Rikscha-Service als klimaneutrales Mobilitätsangebot.

**Zusammenfassung:**

- **Achsenzwischenräume und Stadtteile sind durch Quartiers- oder Stadtteilbusse (oder alternative Mobilitätsangebote zur Feinerschließung) mindestens im 20-min-Grundtakt zu erschließen und konsequent mit dem Hochleistungs-ÖPNV zu verknüpfen.**
- **Die Wirtschaftlichkeit ist bei Verbesserungsmaßnahmen zu beachten. Daher sollte der Einsatz von LOOP auf bestimmte Ziel- bzw. Nutzergruppen bzw. Einsatzräume beschränkt bleiben.**
- **Dabei sind auch Arbeitsplatzstandorte (Gewerbegebiete) gut anzubinden.**

## ÖPNV-Themencluster 5: Integration des Stadt-Umland-Verkehrs

*Hinweis: Der Fokus im Workshop lag auf der Integration der Regionalbusverkehre in den städtischen ÖPNV und nicht auf der Ausgestaltung des Stadt-Umland-ÖPNV.*

Maßnahmenvorschläge und Hinweise der Teilnehmenden sowie Priorisierung durch Punkte-Bewertung:

Punkte-Bewertung	Maßnahmenvorschläge und Hinweise
<b>18</b>	<b>Regionalbus mit Erschließungsfunktion im Stadtgebiet</b>
8	Kooperation zwischen Regionalbus und Stadtbus wichtig
7	innerstädtisch nur Bedienung von ausgewählten Haltestellen mit dem Regionalbus
2	Klären: Funktionen verschiedener ÖPNV-System im Stadt-Umland-Verkehr?
1	kein Umsteigezwang an der Stadtgrenze
<b>7</b>	<b>Taktverdichtung durch Regionalbus auf Hauptachsen</b>
7	höhere Taktdichte erreichbar

Weitere Beiträge aus der Diskussion:

- Eine Integration von Regionalbuslinien in den städtischen Hochleistungs-ÖPNV (Taktverdichtung) unter Mitbenutzung der separaten Fahrwege ist vermutlich schwierig.
- Regionalbusse können innerstädtische Erschließungsfunktionen im Stadtgebiet übernehmen; umgekehrt sollte auch der Stadtbus die Erschließung in stadtnahen Umlandgemeinden übernehmen können. Hierbei sind die genehmigungsrechtlichen Anforderungen zu beachten.
- Regionale Schnellbuslinien sollten im Stadtgebiet vor allem mit dem SPNV-Angebot verknüpft werden, darüber hinaus nur wenige ausgewählte Haltestellen im Linienverlauf. Es sind feste Verknüpfungspunkte zwischen Regionalbus und Stadtbus bzw. SPNV im Stadtgebiet zu definieren. Auch kurze Anschlusszeiten sind wichtig.

### Zusammenfassung:

- **Die Angebote von Stadt- und Regionalbus sind eng aufeinander abzustimmen, um gute Anschlüsse zu gewährleisten. Regionale Schnellbuslinien sind darüber hinaus mit dem SPNV zu verknüpfen (→ Bahnhöfe im Stadtgebiet).**
- **Grundsätzlich fährt der Regionalbus ohne Umsteigezwang an der Stadtgrenze zu wichtigen Zielen im Stadtgebiet; dabei hält er innerhalb des Stadtgebiets nur an ausgewählten Haltestellen. Für die Verknüpfung der Bussysteme sind feste Umsteigepunkte im Stadtgebiet zu definieren und entsprechend auszustatten.**
- **Erschließungsfunktionen im Stadtgebiet übernimmt der Regionalbus nur dort, wo dies verkehrlich und betrieblich sinnvoll ist.**