

DOKUMENTATION
Masterplan Mobilität
Münster 2035+
2. ÖPNV-Workshop

Masterplan Mobilität Münster 2035+
Ergebnisdokumentation 2. ÖPNV-Workshop

Auftraggeber:

Stadt Münster
Klemensstraße 10
48143 Münster

Auftragnehmer:

PTV Transport Consult GmbH
Harffstraße 43
40591 Düsseldorf

Düsseldorf, 23. November 2022

Inhalt

1	Hintergrund	3
2	Eckdaten und Teilnehmende des 2. ÖPNV-Workshops	4
3	Fokus und Ablauf des 2. ÖPNV-Workshops	4
4	Ergebnisse	5
	Thema 1: Neuordnung des ÖPNV in der Altstadt	5
	Thema 2: ÖPNV-Hochleistungsachsen mit Verknüpfungspunkten	6
	Exkurs: Seilbahn-Systeme als städtisches ÖPNV-System	8

Anhang 1: Impuls(PTV): Masterplan Mobilität Münster 2035+ - 2. ÖPNV-Workshop

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 wurden von der PTV Transport Consult GmbH als beauftragtem Gutachterbüro für den Masterplan Mobilität 2035+ vorbereitet und moderiert. Fachlich unterstützt wurde PTV durch ÖPNV-Experten aus der Stadtverwaltung und den Stadtwerken Münster GmbH als dem lokalen ÖPNV-Anbieter.

Im 1. ÖPNV-Workshop am 25.06.22 waren zunächst mögliche Maßnahmenvorschläge für eine zukunftsfähige Gestaltung des ÖPNV-Angebots in Münster als Beitrag zur klimaneutralen Mobilität erarbeitet worden. Diskutiert wurden hierbei fünf Themencluster: ÖPNV-Hauptachsen, ÖPNV-Erschließung der Innenstadt, der Achsenzwischenräume und der Stadtteile sowie Integration des Stadt-Umland-Verkehrs in den innerstädtischen ÖPNV. Die Diskussion konzentrierte sich vor allem auf die Themencluster „ÖPNV-Erschließung der Innenstadt“ und „ÖPNV-Hauptachsen“, da diese von zentraler Bedeutung für die grundlegende zukünftige Ausrichtung des gesamtstädtischen ÖPNV-Angebots in Münster sind.

Vor diesem Hintergrund wurden im 2. ÖPNV-Workshop nochmals ein Schwerpunkt bei diesen beiden wichtigen Themencluster gesetzt. Für die hierfür im 1. ÖPNV-Workshop erarbeiteten Maßnahmenvorschläge wurden Umsetzungsmöglichkeiten und deren Folgewirkungen aufgezeigt und im Hinblick auf ihren Beitrag zu den verkehrlichen und umweltbezogenen Zielen diskutiert.

Die Durchführung der beiden Workshops und deren Ergebnisse war zeitlich und inhaltlich in den Erarbeitungsprozess des Masterplans Mobilität integriert.

2 Eckdaten und Teilnehmende des 2. ÖPNV-Workshops

Eckdaten des Workshops

- Datum: 23.09.22
- Zeitraum: 13:00 - 17:00 Uhr
- Ort: Münster, Stadtwerke Münster

Teilnehmende

Name	Institution
Bartz, Leah	Stadt Münster
Becker, Martin	Stadt Münster
Blome, Andrea	Bündnis 90/Die Grünen
Denstorff, Robin	Stadt Münster
Freude, David	ÖDP
Grewer, Martin	VOLT
Hagemann, Ute	SPD
König, Dietmar	Stadt Münster
Kraehnke, Lars	Stadt Münster
Kretzer, Klaus	FDP
Malik, Jan	PTV Transport Consult GmbH
Milde, Michael	Stadt Münster
Peters, Carsten	Bündnis 90/Die Grünen
Reuter, Christian	PTV Transport Consult GmbH (Moderation)
Roes, Jochen	Stadtwerke Münster
Schürmann, Rimbart	PTV Transport Consult GmbH (Moderation)
von Göwels, Walter	CDU

3 Fokus und Ablauf des 2. ÖPNV-Workshops

Im 2. ÖPNV-Workshops wurden die Umsetzungsmöglichkeiten und Folgewirkungen der im 1. Workshop erarbeiteten Maßnahmevorschläge und Handlungsansätze in den Themenclustern „ÖPNV-Erschließung der Innenstadt“ und „ÖPNV-Hauptachsen“ aufgezeigt und gemeinsam mit den Teilnehmenden im Hinblick auf das Erreichen der angestrebten Klimaneutralität im Verkehr diskutiert. Im Fokus standen dabei zum einen die ÖPNV-Erreichbarkeit der Innenstadt im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln, zum anderen konkurrierende Flächenansprüche bei der konsequenten Bevorrechtigung des Busverkehrs auf den ÖPNV-Hauptachsen und die Notwendigkeit der Priorisierung des ÖPNV, wenn Klimaneutralität im Verkehr erreicht werden soll.

Vor dem Hintergrund der teilweise begrenzten Flächenverfügbarkeit im Straßenraum bei der Einführung von baulich getrennten Fahrwegen für Hochleistungs-Busverkehre wurden darüber hinaus auch die Vor- und Nachteile von städtischen Seilbahnsystemen beleuchtet.

Ablauf des 2. ÖPNV-Workshops

13:00 – 13:15	Rückblick 1. Workshop – die wichtigsten Ergebnisse
13:15 – 15:00	Thema 1: Neuordnung des ÖPNV in der Altstadt <ul style="list-style-type: none"> ▶ Mögliche und untersuchte Handlungsansätze → PTV <ul style="list-style-type: none"> ▶ Wegfall von Haltestellen ▶ Änderung der Buslinienführungen ▶ ggf. Alternative Mobilitätsangebote in der Altstadt ▶ Herausarbeiten von positiven und negativen Aspekten <i>anschließend Diskussion</i>
15:00 – 16:30	Thema 2: ÖPNV-Hochleistungsachsen (mit baulich getrenntem Fahrweg) <ul style="list-style-type: none"> ▶ Systemmerkmale von ÖPNV-Hochleistungsachsen ▶ Integration von unabhängigen ÖPNV-Fahrwegen in den Straßenraum und deren Folgewirkungen ▶ Gestaltung und Flächenbedarf von Verknüpfungspunkte mit Zu-/Abbringerlinien ▶ ergänzende ÖPNV-Angebote zur Quartiers- und Stadtteilerschließung ▶ Herausarbeiten von positiven und negativen Aspekten <i>anschließend Diskussion</i>
16:30 – 17:00	Exkurs: Seilbahn-Systeme als städtisches ÖPNV-System <ul style="list-style-type: none"> ▶ Technische Systeme und Parameter ▶ Einsatzmöglichkeiten und Einsatzgrenzen <i>anschließend Diskussion</i>
17:00	Ende des Workshops

4 Ergebnisse

Thema 1: Neuordnung des ÖPNV in der Altstadt

Ziel: Reduzierung der Buslinien und der Anzahl der Haltestellen in der zentralen Altstadt bei Sicherstellung der kontinuierlichen Erreichbarkeit der Altstadt

Hinweise der Teilnehmenden und Beiträge aus der Diskussion:

- ▶ Die von PTV vorgestellten und bewerteten Varianten zur zukünftigen ÖPNV-Erschließung der Altstadt stellen lediglich zwei Möglichkeiten aus einer Vielzahl möglicher Lösungen dar. Aus den beiden vorgestellten Varianten wird jedoch die große Bandbreite der möglichen Lösungen erkennbar.

- Eine Neuordnung der Buserschließung in der Altstadt bedingt veränderte Buslinienführungen in diesem Bereich. Es ist zu entscheiden, welche Buslinien zukünftig die Altstadt bedienen und welche nicht. Dies hat unmittelbaren Einfluss auf die Gestaltung des städtischen Busliniennetzes insgesamt; auch hier ist eine Vielzahl an Lösungen denkbar. Für den Workshop wurde daher auf eine differenzierte Darstellung mit einzelnen Buslinien bewusst verzichtet; stattdessen wurde je Variante kenntlich gemacht, wo sich ÖPNV-Haltestellen befinden, welche Erschließungswirkung jeweils erzielt wird und durch welche Straßen die Buslinien geführt werden.
- Die Haltestelle Aegidiimarkt hat eine sehr große Bedeutung für die Erschließung der Altstadt (bzw. Innenstadt). Sie soll daher auch weiterhin bedient werden.
- Die Haltestelle Neutor/Schlossplatz sollte zu einem ÖPNV-Knotenpunkt (sog. "Umsteigedreieck") aufgewertet werden. Sie dient der Erschließung der Altstadt aus nordwestlicher Richtung und ist in das geplante ÖPNV-Hochleistungsachsen-netz einzubinden, um so eine Entlastung des Hauptbahnhofs zu erreichen.
- Die Wettbewerbssituation des ÖPNV gegenüber dem MIV in der Altstadt muss sich verbessern, vor allem darf sie sich durch die Neuordnung des ÖPNV nicht verschlechtern. Bislang ist bereits geplant, dass mittelfristig rd. 1.000 Kfz-Stellplätze innerhalb des Altstadtrings entfallen.
- Bei einer Verlegung von Buslinien aus dem Bereich der Altstadt auf den Altstadtring ist sicherzustellen, dass ein zuverlässiger ÖPNV-Betrieb möglich ist. Die Gesamtverkehrsbelastung des Altstadtrings darf die verkehrlichen Kapazitätsgrenzen nicht überschreiten. Auch sind städtebauliche bzw. stadtfunktionale Auswirkungen zu berücksichtigen, z. B. räumliche Trennwirkungen durch hohes Verkehrsaufkommen und einen dichten Busverkehr, vor allem bei Umsetzung eines Hochleistungs-ÖPNV.
- Die Anbindung der Altstadt an den Hochleistungs-ÖPNV ist mit einer Linienführung über den Altstadtring sicherzustellen. Neben der Nord-Süd-Achse ist hierbei auch die Ost-West-Achse (Hauptbahnhof - Universität) wichtig.
- Bei der Einführung weiterer Mobilitätsangebote zur Feinerschließung der Altstadt sind diese mit dem Hochleistungs-ÖPNV angemessen zu verknüpfen. Zudem ist über eine entsprechende Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge sicherzustellen, dass die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen Berücksichtigung finden.

Thema 2: ÖPNV-Hochleistungsachsen mit Verknüpfungspunkten

Ziel: Einführung eines Hochleistungs-ÖPNV auf wichtigen, nachfragestarken Achsen mit spezifischen Systemmerkmalen (u. a. eigenes Bussystem, dichtes Tagangebot, zumindest abschnittsweise baulich vom übrigen Verkehr getrennte Fahrwege, konsequente ÖPNV-Bevorrechtigung an Knotenpunkten)

Hinweise der Teilnehmenden und Beiträge aus der Diskussion:

- Integration von getrennten Bus-Fahrweg mit/ohne Haltestelle in den Straßenraum:
 - Jede Straßen (Achse) hat Besonderheiten im Straßenraum. Bei der Implementierung von ÖPNV-Hochleistungsachsen müssen daher individuelle Lösungen mit dem Ziel einer konsequenten ÖPNV-Bevorrechtigung entwickelt werden.
 - Hinsichtlich der Auswirkungen auf den MIV kann auf Erfahrungen aus Verkehrsversuchen (Wolbecker Straße, Warendorfer Straße) zurückgegriffen werden. Es besteht dabei die Erwartung, dass in großen Teilen der Bevölkerung eine Akzeptanz gegenüber Einschränkungen im MIV zugunsten des ÖPNV vorhanden ist.
- Zukünftige Linienführung des Hochleistungs-ÖPNV:
 - Bei der Einführung eines Hochleistungs-ÖPNV sollten nicht alle Linien über den Hauptbahnhof geführt werden. Linien, die beispielsweise Stadtteile mit einer guten Bahnanbindung an den Hauptbahnhof erschließen (z. B. Hiltrup), sollten stattdessen andere Ziele anbinden und für eine bessere ÖPNV-Erschließung der westlichen Innenstadt (Universität) genutzt werden. Bei der Festlegung der Linienführung von Hochleistungs-Buslinien müssen jedoch die Mobilitätsbedürfnisse aller Stadtquartiere berücksichtigt werden.
- Angebotsqualität des Hochleistungs-ÖPNV (v. a. Taktdichte):
 - Hinweise zur benötigten Angebotsqualität werden aus den Szenario-Betrachtungen im Masterplan-Prozess erwartet.
- Ergänzung des Hochleistungs-ÖPNV durch Mobilitätsangebote der Flächenerschließung:
 - Die Stadtwerke Münster haben flächendeckend um die Innenstadt acht mögliche LOOP-Erweiterungsgebiete definiert und deren Potenziale ermittelt. LOOP eignet sich für schwache und räumlich bzw. zeitlich schwer zu bündelnde Verkehrsnachfrage.
 - Ein öffentliches Fahrradverleihangebot in Münster kann ein gutes und vergleichsweise preiswertes Ergänzungsangebot sein.

Weiteres Vorgehen:

- Folgende Punkte sind zu klären:
 - Wie wird "Hochleistungs-ÖPNV" in Münster definiert (→ Systemmerkmale)?
 - Welche Straßenachsen kommen als ÖPNV-Hochleistungs-Achsen infrage? Wo sollten bzw. können diese beginnen und wo enden?
 - Wo sind konventionelle Busspuren und wo baulich abgetrennte ÖPNV-Fahrwege möglich bzw. erforderlich? Wo muss der Hochleistungs-ÖPNV in den verbleibenden MIV integriert werden?

- ▶ Wie könnte ein zukünftiges Busliniennetz aus Hochleistungs-ÖPNV (insbesondere dann, wenn eigenes ÖPNV-System) und Stadtteilerschließung bzw. Quartierbus aussehen?
- ▶ Reicht die Qualität des unter den gegebenen Rahmenbedingungen möglichen Hochleistungs-ÖPNV-Angebots aus, um die angestrebte Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV zu erreichen?
- ▶ Vorschlag Herr Denstorff: Stadtverwaltung und Stadtwerke Münster erarbeiten gemeinsam einen Vorschlag für ein ÖPNV-Hochleistungsachsenetz in Münster unter Berücksichtigung der Hinweise aus dem Workshop hinsichtlich der zukünftige ÖPNV-Erschließung der Altstadt.

Exkurs: Seilbahn-Systeme als städtisches ÖPNV-System

Hinweise der Teilnehmenden und Beiträge aus der Diskussion:

- ▶ Ein Seilbahn-Systeme als Hochleistungs-ÖPNV erscheint für Münster ungeeignet.