



Amt für Mobilität und Tiefbau

30.01.2023

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr König

Telefon: 492-6501

KoenigD@stadt-muenster.de

## Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Neugestaltung des ÖPNV-Angebotes der Stadt Münster

Beratungsfolge

08.02.2023 Ausschuss für Verkehr und Mobilität

Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

#### I. Sachentscheidung:

1. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität der Stadt Münster nimmt die Ergebnisse der durchgeführten ÖPNV-Workshops zur Kenntnis.
2. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität der Stadt Münster beschließt im Rahmen des Masterplan Mobilität Münster 2035+ die Neuaufstellung des Stadtbusangebotes zum Ausbau und zur Stärkung des ÖPNV, unter Berücksichtigung der aus den ÖPNV-Workshops abgeleiteten Planungsprämissen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt gemeinsam mit den Stadtwerken dazu eine geeignete Netzkonzeption zu erarbeiten und vorzulegen.
4. Das erarbeitete Netz wird integraler Bestandteil des Masterplan Mobilität Münster 2035+ und bildet die Grundlage für den 4. Nahverkehrsplan.

#### II. Finanzielle Auswirkungen:

Durch die konzeptionelle Neugestaltung des bestehenden ÖPNV-Netzes entstehen keine unmittelbaren Kosten.

### **Begründung:**

Im Rahmen des Masterplanprozesses hat sich, insbesondere vor dem Hintergrund der vom Büro PTV durchgeführten Bestandsanalyse, herausgestellt, dass der öffentliche Personennahverkehr neben dem Fuß- und Radverkehr eines der zentralen Handlungsfelder ist, um die Mobilität der Zukunft für Münster zu gestalten. Die Erwartungen an die zukünftige Ausgestaltung und Bedeutung des ÖPNV sind dabei weit gefächert. Unter Beteiligung von Politik, der Fachverwaltung, den Stadtwerken als lokalem ÖPNV-Anbieter und der PTV Transport Consult GmbH als beauftragten Gutachterbüro für

den Masterplan Mobilität Münster 2035+ wurden zur Qualifizierung dieser Erwartungen im Rahmen des Masterplanprozesses zwei Workshops mit den Zielen:

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

durchgeführt.

Diskutiert wurden dabei Maßnahmenvorschläge für eine zukunftsfähige Gestaltung des ÖPNV-Angebotes in Münster in den Themenfeldern

- ÖPNV-Hauptachsen
- ÖPNV-Erschließung der Innenstadt
- ÖPNV-Erschließung der Achsenzwischenräume
- ÖPNV-Erschließung der Stadtteile
- Integration des Stadt-Umland-Verkehrs

Im 1. Workshop wurde herausgearbeitet, dass die Themenfelder ÖPNV-Hauptachsen und ÖPNV-Erschließung der Innenstadt von zentraler Bedeutung für die grundlegende zukünftige Auslegung des gesamtstädtischen ÖPNV-Angebotes in Münster sind, so dass diese beiden Themenfelder im 2. ÖPNV-Workshop vertieft wurden. (Die vollständigen Protokolle der Workshops sind in den Anlagen 1 und 2 beigelegt).

Zum weiteren Vorgehen wurde vereinbart, dass die Verwaltung (Amt für Mobilität und Tiefbau) und die Stadtwerke Münster gemeinsam einen Vorschlag für eine Anpassung des ÖPNV-Netzes unter Berücksichtigung der Hinweise aus den Workshops erarbeiten. Ein besonderer Fokus ist dabei auf die zukünftige ÖPNV-Erschließung des Innenstadtzentrums Prinzipalmarkt-Domplatz-Rothenburg-Klemensstraße-Königsstraße zu legen.

Als zentrales Ergebnis der beiden durchgeführten Workshops lässt sich nachfolgender Planungsgrundsatz festhalten:

Der ÖPNV muss attraktiver und leistungsfähiger werden, um seinen Beitrag zu einem klimaneutralen Verkehr leisten zu können. Da ein Stadtbahnsystem mittelfristig weder umsetzbar noch finanzierbar ist, soll der Aufbau eines Hochleistungs-Busnetzes mit verbindlichen Qualitätsstandards in einem hierarchisch strukturierten ÖPNV-Netz geprüft werden. Mit dem Hochleistungs-ÖPNV sollen die Münsteraner Stadtteile besser an die Innenstadt angebunden werden. Darüber hinaus sollen der ein- und ausbrechende Motorisierte Individualverkehr (MIV) in den Stadt-Umland-Beziehungen an den Endpunkten der Hauptachsen auf den ÖPNV gelenkt werden. Ein Hochleistungs-Busverkehr könnte eine Vorläuferlösung für ein perspektivisch anzustrebendes Stadtbahnsystem sein; beide Lösungen sollen kompatibel zueinander sein.

Aus diesem Grundsatz sowie den Ergebnissen der beiden Workshops lassen sich zur Neuausrichtung eines hierarchisierten ÖPNV-Angebotes (vgl. Abbildung 1) nachfolgende Planungsprämissen für die einzelnen Netzelemente bzw. darüberhinausgehende Prüfaufträge ableiten, die handlungsleitend für die Neugestaltung des städtischen ÖPNV-Angebotes sein sollen:

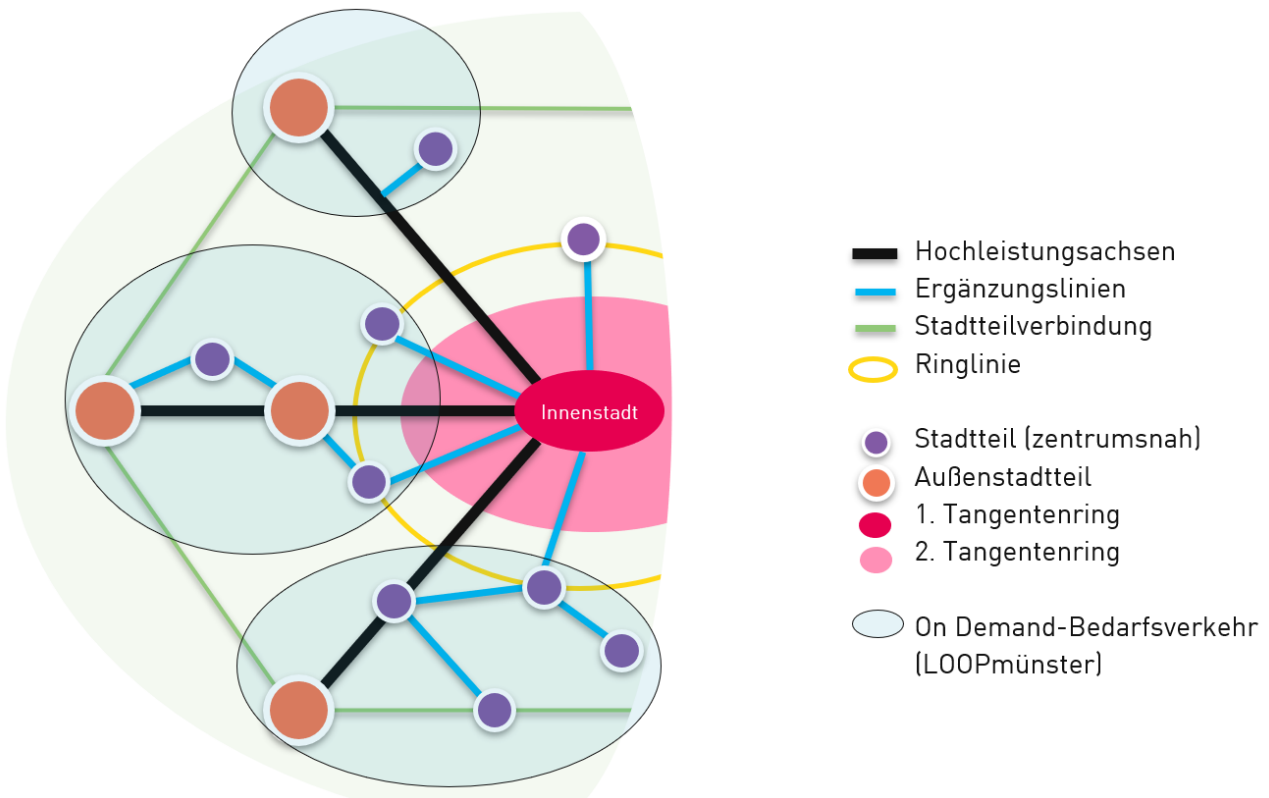


Abbildung 1: Systemskizze Netzhierarchie

### Ebene 1:

#### ÖPNV-Hauptachsen (Hochleistungslinien)

- ÖPNV-Hauptachsen bilden, ausgeführt als Hochleistungslinien, das leistungsstarke Fundament des Stadtbusnetzes.
- Sie konzentrieren sich auf die Beförderung hoher Fahrgastmengen und werden gestreckt d.h. ohne vermeidbare Einschleifungs- bzw. Abbiegevorgänge geführt.
- Sie orientieren sich aufgrund der Straßenquerschnitte vor allen entlang der radialen Hauptverkehrsstraßen, dabei sind die Mobilitätsbedürfnisse aller Stadtquartiere zu berücksichtigen.
- Sie sollen hohe Reisegeschwindigkeiten und damit eine schnelle Erreichbarkeit des Zentrums aus den Außenstadtteilen gewährleisten.
- Über separate Fahrspuren und eine konsequente Bevorrechtigung an den Knotenpunkten werden die Achsen beschleunigt und weitgehend störungsfrei gestaltet.
- Die Anbindung der Hauptachsen an das Innenstadtzentrum kann mit einem einmaligen Umstieg über innenstadtnahe Umstiegshaltstellen sichergestellt werden.
- Gut gestaltete Verknüpfungspunkte sollen eine funktionale Trennung der Bedienung der Hauptachsen einerseits und der Bedienung von Achsenzwischenräumen andererseits ohne große Komfortverluste für den ÖPNV-Nutzenden ermöglichen.
- Der Hauptbahnhof dient als zentraler Umsteigepunkt u.a. zum Regional- und Fernverkehr. Dabei ist zu prüfen, ob die heutige Prämisse alle Linien über den Hauptbahnhof zu führen weiterhin gelten soll.

## **Ebene 2:**

### Achsenzwischenräume (Ergänzungslinien)

- In den Achsenzwischenräumen stellen Ergänzungslinien die Anbindung und Erschließung sicher.
- Im Gegensatz zu den Hochleistungslinien werden diese Linien nicht unmittelbar gestreckt geführt. Die Linien gewährleisten so die Flächenerschließung sowie die Anbindung an die Hauptachsen.
- Sie werden konsequent mit den Hochleistungslinien der Hauptachsen bzw. dem regionalen Schnellbus- bzw. Bahnangebot an Mobilstationen verknüpft.
- Ergänzungslinien werden in weniger dichter, aber ausreichender Taktung betrieben.

### Ringlinie

- Die Linienführung der Ringlinie soll im Hinblick auf ihre Funktion und betrieblichen Stabilität auf der Grundlage des Fahrgastaufkommens und der Fahrgastverflechtungen hin überprüft werden. Dabei soll vor allem die Bedienung der Haltestelle Hauptbahnhof bewertet werden.
- Dezentrale Umsteigemöglichkeiten - insbesondere zu den Hauptachsen - sollen durch eine höhere Zuverlässigkeit und besser abgestimmte Zeitlagen attraktiver werden.
- Die Durchbindung der Linie ohne Wendezeit ist zu prüfen, bzw. geeignete „Endpunkte“ zu identifizieren

## **Ebene 3:**

### Stadtteilverbindungen

- Stadtteilverbindungen sollen die funktionalen und verkehrlichen Verflechtungen zwischen den Außenstadtteilen sicherstellen.
- Die Taktung der Stadtteilverbindungen soll der grundsätzlichen Taktsystematik und ihrer Relevanz entsprechend erfolgen.
- Über Verknüpfungshaltestellen erfolgt die Anbindung an die Ergänzungslinien oder die Hochleistungslinien.

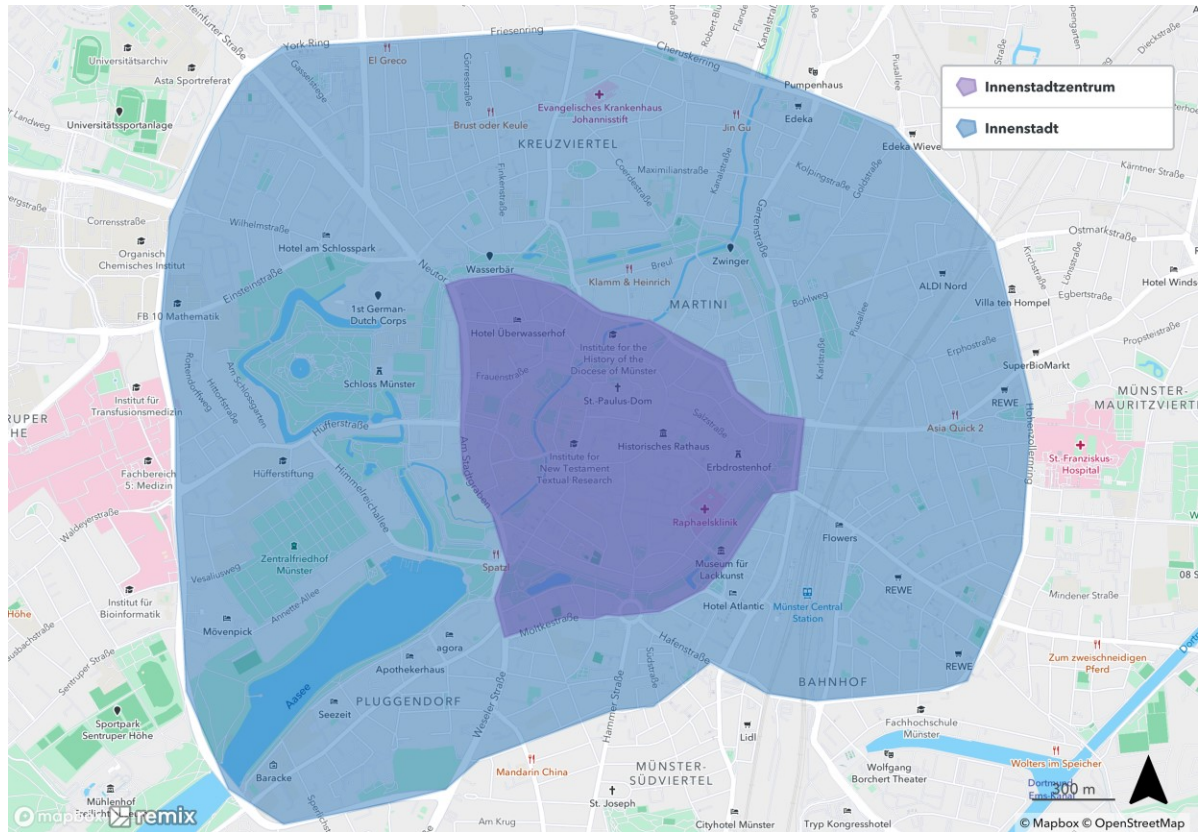
### Ergänzende Bedarfsverkehre (LOOPmünster) & multimodale Angebote

- Bedarfsverkehre wie LOOPmünster sollen - im Hinblick auf ihre eingeschränkte Kapazität - der Ergänzung des Stadtbusangebotes dienen.
- Aufgrund ihrer Flexibilität und vielseitigen Einsatzmöglichkeiten sind sie ein wichtiges Netzelement für eine ganzheitliche Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes.
- Die dauerhafte Etablierung ergänzender Bedarfsverkehre wird mit den Erfahrungen aus dem Projekt LOOPmünster auf die Eignung für weitere Stadtteile hin geprüft.
- Ergänzende Bedarfsverkehre wie LOOPmünster sollen v.a. die flächendeckende Erschließung der Außenstadtteile im Hinblick auf den Binnen- und Anschlussverkehr sicherstellen. Darüber hinaus können sie auf nachfrageschwachen Relationen zwischen benachbarten Stadtteilen eingesetzt werden.
- Durch multimodale Angebote und neu geschaffene Mobilstationen werden alternative Angebote in der Nahmobilität und als Zu- und Abbringer zu Bus & Bahn etabliert.

Darüber hinaus lassen sich aus den beiden ÖPNV-Workshops Prüfaufträge zu den folgenden Themenfeldern ableiten:

## ÖPNV-Erschließung Innenstadtzentrum

- Es ist zu unterscheiden zwischen dem Innenstadtzentrum innerhalb des Promenadenringes und den Stadtquartieren außerhalb des Promenadenringes bis zum 2. Tangentenring, die ebenfalls zur Innenstadt gehören.



**Abbildung 2: Definition Innenstadtzentrum/Innenstadt**

- Die Anzahl der Stadtbuslinien zur Erschließung des Innenstadtzentrums soll deutlich reduziert werden.
- Dabei sind insbesondere die Trassen über den Prinzipalmarkt, die Klemensstraße, den Domplatz sowie über Rothenburg und Königsstraße zu prüfen.
- Die Erreichbarkeit des Innenstadtzentrums mit dem ÖPNV ist - insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen - grundsätzlich zu gewährleisten. Ausreichende Kapazitäten werden im Rahmen eines Grundangebotes vorgehalten. Dabei soll die ganzjährige, weitestgehend störungsfreie Bedienung über geeignete Trassen und Bedienungsangebote (z.B. Shuttleangebote, Ergänzungslinien) geprüft werden.
- Im Hinblick auf die Linienführung der Hauptachsen ist die Erschließungsqualität altstadtnaher Haltestellen wie Altstadt/Bült, Aegidiemarkt, Ludgeriplatz oder Eisenbahnstraße zu bewerten und achsenspezifisch festzulegen.

## Nachtnetz

- Die Betriebszeiten, Taktung und Linienführung des bestehenden Nachtnetzes werden überprüft und bei Bedarf den veränderten Ansprüchen der wachsenden Stadt Münster angepasst.

Auf Basis der Planungsprämissen soll eine hierarchische Netzstruktur mit einer klaren Funktionszuweisung der einzelnen Netzelemente entwickelt werden (vgl. Abbildung 3). Mit ihr erfolgt gleichzeitig die Definition der Systemmerkmale des Hochleistungs-ÖPNV für Münster. Diese beinhaltet unter an-

derem die Festlegung der Achsen, des Taktes, der Start- und Endpunkte von Hochleistungslinien. Sie trifft erste Aussagen wo baulich abgetrennte ÖPNV-Fahrtweg möglich bzw. erforderlich sind.



Abbildung 3: Geplante Netzstruktur

Gleichzeitig werden Aussagen zur Erschließung der zentralen Innenstadt getroffen. Das so definierte Hochleistungsnetz wird Teil des Umsetzungsszenarios im Masterplan Mobilität Münster 2035+.

i.V.  
gez.

Robin Denstorff  
Stadtbaurat

**Anlagen:**

Anlage A

Anlage 1: Ergebnisdokumentation 1. ÖPNV-Workshop im Rahmen des Masterplan Mobilität Münster 2035+

Anlage 2: Ergebnisdokumentation 2. ÖPNV-Workshop im Rahmen des Masterplan Mobilität Münster 2035+