



Amt für Mobilität und Tiefbau

07.11.2023

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr König

Telefon: 492-6501

[KoenigD@stadt-muenster.de](mailto:KoenigD@stadt-muenster.de)

Frau Thiesing

Telefon: 492-6189

[Thiesing@stadt-muenster.de](mailto:Thiesing@stadt-muenster.de)

## Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Fortschreibung 3. Nahverkehrsplan - Einstieg in die ÖPNV-Hochleistungsachsen im Korridor Coerde - Hauptbahnhof

Beratungsfolge

14.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
14.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
14.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
15.11.2023	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen	Anhörung
16.11.2023	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
27.11.2023	Kommunale Seniorenvertretung	Anhörung
29.11.2023	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
13.12.2023	Hauptausschuss	Vorberatung
13.12.2023	Rat	Entscheidung

## **Beschlussvorschlag:**

### I. Sachentscheidung:

1. Die Ergebnisse des mit der Vorlage V/0183/2022 beschlossenen Beteiligungsverfahrens zur Neuordnung des ÖPNV-Angebotes im Korridor Coerde – Hauptbahnhof werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Wechselwirkungen zwischen der Buslinienführung im Korridor Coerde – Hauptbahnhof und dem im INSEK Münster-Innenstadt (2023) priorisierten Städtebauförderprojekt „MikroKiez Martinierviertel“ werden zur Kenntnis genommen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, den Stadtbusverkehr im Korridor Coerde – Hauptbahnhof gemäß Variante 1a anzupassen.

4. Die Verwaltung wird beauftragt gemeinsam mit der Regionalverkehr Münsterland GmbH einen Ersatz für die Betriebshaltestelle Lotharinger Straße und der damit verbundenen Durchfahrung der Hörster Straße zu entwickeln.

## II. Finanzielle Auswirkungen:

Durch die konzeptionelle Neugestaltung des bestehenden ÖPNV Angebotes im Korridor Coerde – Hauptbahnhof entstehen keine unmittelbaren Kosten.

Mittelbar wirkt sich der Beschluss je nach beschlossener Variante u.U. negativ auf das Städtebauförderprojekt „MikroKiez Martiniviertel“ aus. Vergleiche hierzu Vorlage V V/0397/2022 „Innenstadt stärken: MikroKiez Martiniviertel, Förderantrag und Planungen zum Landeswettbewerb Zukunft StadtRaum“

## **Begründung:**

### Bestehende Beschlusslagen:

Mit der Vorlage V/0891/2021 „Teilfortschreibung 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster“ hat die Verwaltung in Abstimmung mit der Stadtwerke Münster GmbH die Neuordnung des Stadtbusangebotes im Korridor Coerde angestoßen. Dem darin gemachten Vorschlag hat sich der Rat nach Vorberatungen in den Fachgremien und der darin geübten Kritik an der Neuordnung der Linienführung nicht angeschlossen. Vielmehr wurde die Verwaltung mit Beschluss der Vorlage V/0183/2022 „Teilfortschreibung 3. Nahverkehrsplan - Beschluss zum Teilnahmeverfahren“ beauftragt, vor der Entscheidung über eine mögliche Neuordnung der ÖPNV-Hauptachsen Albersloher Weg - Coerde / Weseler Straße – Kinderhaus, ein umfassendes Teilnahmeverfahren durchzuführen und die Ergebnisse des Teilnahmeverfahrens den politischen Gremien zur Vorbereitung der Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplanes zur Beschlussfassung vorzulegen.

### Politische Beschlusslage zur von der ÖPNV-Achsenführung betroffenen INSEK Münster-Innenstadt-Maßnahme „Mikro-Kiez Martiniviertel“ (Maßnahme 2.13)

Ungeachtet der rein verkehrlichen Belange sind auch städtebauliche Fragestellungen im Zusammenhang mit der zukunftsgerechten Entwicklung der Innenstadt, hier vor allem des Martiniviertels, eine wichtige Entscheidungsgrundlage zur Frage der zukünftigen Linienführung der Stadtbuslinien 6 und 8.

Zu benennen ist hier vor allem die im INSEK Münster-Innenstadt (2023) enthaltene und vom Rat der Stadt Münster als prioritär beschlossene Maßnahme „Weitere Planung und Umsetzung des Projektes Mikro-Kiez Martiniviertel mit Umgestaltung von Hörsterstraße, Martinistraße, Lotharinger Straße und Parkplatz am Bült“ (s. V/0042/2023, M2.13). Für diese Maßnahme konnten im zweistufigen Landeswettbewerb „Zukunft StadtRaum“ erfolgreich Städtebaufördermittel eingeworben werden.

Am 26.10.2022 hatte der Rat der Stadt Münster Vorentwürfe zu diesem Vorhaben, die eine Herausnahme des ÖPNV-Verkehrs aus der Hörsterstraße als eine Grundlage der angestrebten gesamtheitlichen Umgestaltung und -nutzung des Straßenraumes vorsehen, befürwortet. Ebenso hat der Rat die Verwaltung damit beauftragt, die nächsten Planungsschritte für dieses Vorhaben vorzubereiten und auszuführen (s. V/0397/2022). Hierzu gehört auch die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzeptes mit der genauen Verkehrsplanung für Pkw und Busse im Bereich des Martiniviertels.

Insbesondere im Hinblick auf die zur Verfügung stehenden Städtebaufördermittel in Höhe von rd. 4,11 Mio. € sind die einzuhaltenden Rahmenbedingungen, z. B. die dazugehörige Zielerreichung des Fördervorhabens in die Abwägungen zur Buslinienführung mit einzubeziehen.

Bürgerinformation, Online-Beteiligung und Fahrgastbefragung zur Führung der Stadtbuslinien 6 und 8:

Den Auftrag der Politik aufnehmend hat die Verwaltung gemeinsam mit den Stadtwerken in zwei Bürgersprechstunden im Einzugsbereich der Kanalstraße (29.11.2022, 14.00 bis 19.00 Uhr) und im Stadtteil Coerde (05.12.2022, 14.00 bis 19.00 Uhr) umfangreich zur geplanten Liniennetzänderung informiert und die Argumente der Bürgerinnen und Bürger entgegengenommen. Über einen Flyer, der an die Haushalte im Einzugsbereich der Kanalstraße und im Stadtteil Coerde verteilt wurde, wurde über die Planungen informiert und auf die Bürgerinformation sowie auf die Möglichkeit einer Onlinebeteiligung (Januar bis Februar 2022) per mail hingewiesen.

Mit einer Ausnahme haben sich alle Teilnehmer:innen der Bürgersprechstunden gegen die geplante Linienwegänderung ausgesprochen. Hauptkritikpunkt war sowohl für die Kanalstraße als auch für den Stadtteil Coerde die fehlende Direktanbindung an die Haltestelle Altstadt/Bült sowie die verlängerten Fußwege von der Kanalstraße zu den Haltestellen in der Gartenstraße.

Ausdrücklicher Wunsch fast aller anwesenden Bürgerinnen und Bürger war, dass mindestens eine Stadtbuslinie die Anbindung der Kanalstraße und des Stadtteils Coerde in Direktfahrt an die Haltestelle Altstadt/Bült gewährleistet.

Nicht ganz so eindeutig, aber auch hier in der mehrheitlich haben sich die Teilnehmer:innen der Online-Beteiligung geäußert. Die Möglichkeit eines Feedbacks per Mail zur geplanten Linienumlegung nutzten insgesamt 105 Personen. Hiervon sehen ca. 6 % die geplante Änderung positiv, ca. 62 % hingegen negativ. Die restlichen Rückmeldungen beinhalten sowohl Rückfragen als auch Verbesserungsvorschläge (ca. 32 %).

Neben den Beteiligungsformaten wurde auch die Datenbasis aus dem Jahr 2017 überprüft. Dazu wurden im Frühjahr 2023 im Rahmen einer Fahrgastzählung und -befragung auf den nördlichen Linienabschnitten der 6, 8 und 17 die Fahrgastverflechtungen zwischen den Haltestellen ermittelt. Abbildung 1 zeigt als Ergebnis dieser Erhebung die Fahrgastverflechtungen zwischen den einzelnen Haltestellen im Verlauf der Stadtbuslinien 6, 8 und 17. Abbildung 1 zeigt einen Auszug aus der Verflechtungsmatrix. In den Zeilen sind die Einstiegshaltestellen in Coerde sowie die jeweiligen Zielhaltestellen der Fahrgäste im Verlauf der Linien 6 und 8. So fahren beispielsweise von der Haltestelle Coerde (Zeile 1) 85 Fahrgäste zum Bült und 97 Fahrgäste zum Hauptbahnhof. Insgesamt ist festzustellen, dass das Verhältnis der Fahrgäste die aus dem Stadtteil Coerde kommend die Haltestelle Altstadt/Bült bzw. den Hauptbahnhof zum Ziel haben in etwa gleich ist (vgl. Abbildung 1). Eine weitere Erkenntnis der Fahrgastzählung ist, dass im Zuge der Kanalstraße 670 Fahrgäste in die Stadtbuslinien 6 und 8 ein- bzw. aussteigen.

Coerde			-	13	1	3	4	18	6		5	2	1	5	5		1		85	12	97	
Coerheide				-		22	12	3	5			4		6	2		2	1	35	14	80	
Dachsleite			7		-	3				2	2	3	7	5	6	2			13	8	38	
Ziegeleiteich						-		3						1	3			3	3	38	5	19
Elbinger Straße			4	11	7	1	-	12		6	2	2	9	5	8		7		2	68	15	96
Königsberger Str.			8	16	7	5	10	-	22	7	18	10	8	6	5	6	3	8	2	68	32	60
Josefine-Mauser-Str.			6			5	5	16	-	2	2			3		3	4		17	7	30	
Meerwiese / Begegnungsz.			8		2	2		3	5	-		2	8	2	3	2	7	2	2	24	1	29

**Bült**      **Hbf**

Abbildung 1: Ergebnisse der Fahrgastzählung und -befragung (April 2023, Auszug)

**Konzeptioneller Hintergrund**

Die Überlegungen zu einer neuen Führung der Stadtbuslinien 6 und 8 ist eingebettet in eine gesamtstädtische Strategie zur Neuausrichtung des ÖPNV in Münster. Um seinen Beitrag zu einem klima-

neutralen Verkehr leisten zu können, muss der ÖPNV attraktiver und leistungsfähiger 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 Stadtbahnssystem sein; beide Lösungen sollen kompatibel zueinander sein (vgl. V/0003/2023).

Aus diesem Grundsatz sowie den Ergebnissen zweier Workshops mit politischen Vertretern im Rahmen des Masterplan Mobilität Münster 2035+ lassen sich zur Neuausrichtung des ÖPNV-Angebotes in Münster Planungsprämissen ableiten, die ein hierarchisch abgestuftes Netz mit einer klaren Funktionszuordnung für die einzelnen Netzelemente vorsehen (vgl. V/0003/2023 „Neugestaltung des ÖPNV-Angebotes der Stadt Münster“:

- Ebene 1: ÖPNV-Hauptachsen (Hochleistungslinien)
- Ebene 2: Achsenzwischenräume (Ergänzungslinien)  
Ringlinie
- Ebene 3: Stadtteilverbindungen  
Ergänzende Bedarfsverkehre (LOOPmünster) & multimodale Angebote

Diese Planungsprämissen sind mit dem Sachstand des in der Erarbeitung befindlichen Masterplan Mobilität Münster 2035+ (MMM2035+) abgestimmt. Eine zentrale Maßnahme zur Steigerung der Leistungsfähigkeit im Busverkehr ist gemäß MMM2035+ die Einrichtung von ÖPNV-Hochleistungsachsen in nachfragestarken Bedienungskorridoren (vgl. Abbildung 2). Das Identifizieren von Korridoren und Straßenabschnitten, die zu ÖPNV-Hochleistungsachsen ausgebaut werden sollten, erfolgte auf Grundlage einer differenzierten Auswertung der Verkehrsströme im Stadtgebiet Münsters für den Binnenverkehr und den Quell-Ziel-Verkehr im Trendszenario (2035) sowie von Zielwerten relationspezifisch für den angestrebten ÖPNV-Anteil am motorisierten Verkehr. Für den auf diese Weise ermittelten Beförderungsbedarf wurde das notwendige Beförderungsangebot in der Tagesspitzenstunde ermittelt, wobei sich das Beförderungsangebot aus der Beförderungskapazität der angesetzten Fahrzeuge (s. o.), den Vorgaben zur maximalen Auslastung der Beförderungskapazitäten und der Taktfolge der Fahrzeuge ergibt.

Es wurden neun ÖPNV-Hochleistungsachsen im Stadtgebiet Münsters identifiziert, die sich weitgehend an den radialen Hauptverkehrsstraßen zwischen den Außenstadtteilen und der Innenstadt orientieren (Abbildung 2).

Der Gutachter bestätigt damit eine ÖPNV-Hochleistungsachse der Priorität II (bis zu 12 Fahrten/Stunde und Richtung) zwischen Coerde und dem Hauptbahnhof und empfiehlt diese zur Umsetzung.

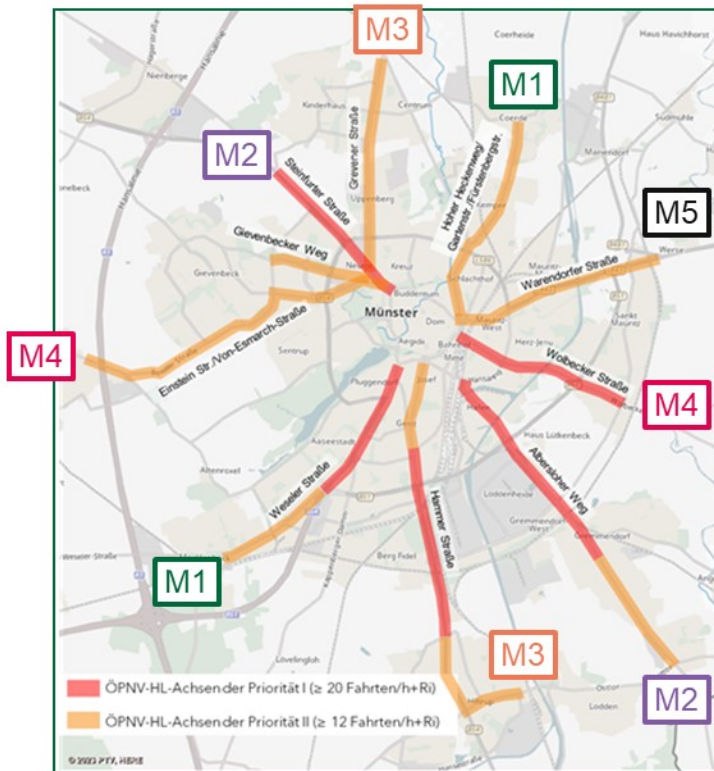


Abbildung 2: ÖPNV-Hauptachsen im Stadtgebiet Münster (Auszug aus dem Masterplan Mobilität Münster 2035+ (in Erarbeitung))

## Variantenentwicklung

Auf Basis der vorangegangenen Ausführungen wurden von den Stadtwerken und Abstimmung mit der Verwaltung zwei mögliche Varianten zur Führung der Stadtbuslinien 6 und 8 entwickelt, die weitestgehend alle verkehrlichen und städtebaulichen Ansprüche erfüllen. In einem interfraktionellen Arbeitskreis am 22.08.2023 wurden Varianten zur zukünftigen der Stadtbuslinie 6 und 8 vorgestellt und mit den politischen Vertretern ergebnisoffen diskutiert.

Neben den seitens der Stadtwerke in Abstimmung mit der Verwaltung vorgeschlagen Lösungen (im Folgenden Varianten 1 und 2) wurde von der Politik eine weitere Variante zur Untersuchung vorgeschlagen (im Folgenden Variante 3).

### Variante 1

Die Variante 1 sieht eine Splittung der Stadtbuslinien 6 und 8 vor. Während die 6 direkt ab der Haltestelle Lublinring/Pumpenhaus im Sinne einer Hochleistungsachse direkt über die Gartenstraße in Richtung Hauptbahnhof und von dort wie heute in den Korridor Albersloher Weg geführt wird, bleibt die Stadtbuslinie 8 auf dem heutigen Linienweg in der Kanalstraße, wird aber von dort über Lotharinger Straße bzw. Maximilianstraße zur Gartenstraße geführt. Ab dem Landeshaus biegt sie dann nach rechts auf die Nordtangente ab und bedient dabei auch die Haltestelle Altstadt Bült um von dort weiter in Richtung Westen und dann über Schlossplatz und Am Stadtgraben geführt zu werden. (vgl. Abbildung 3).

Eine mögliche Untervariante besteht darin, auf eine Bedienung der Kanalstraße zu verzichten (Abbildung 3, V1b).

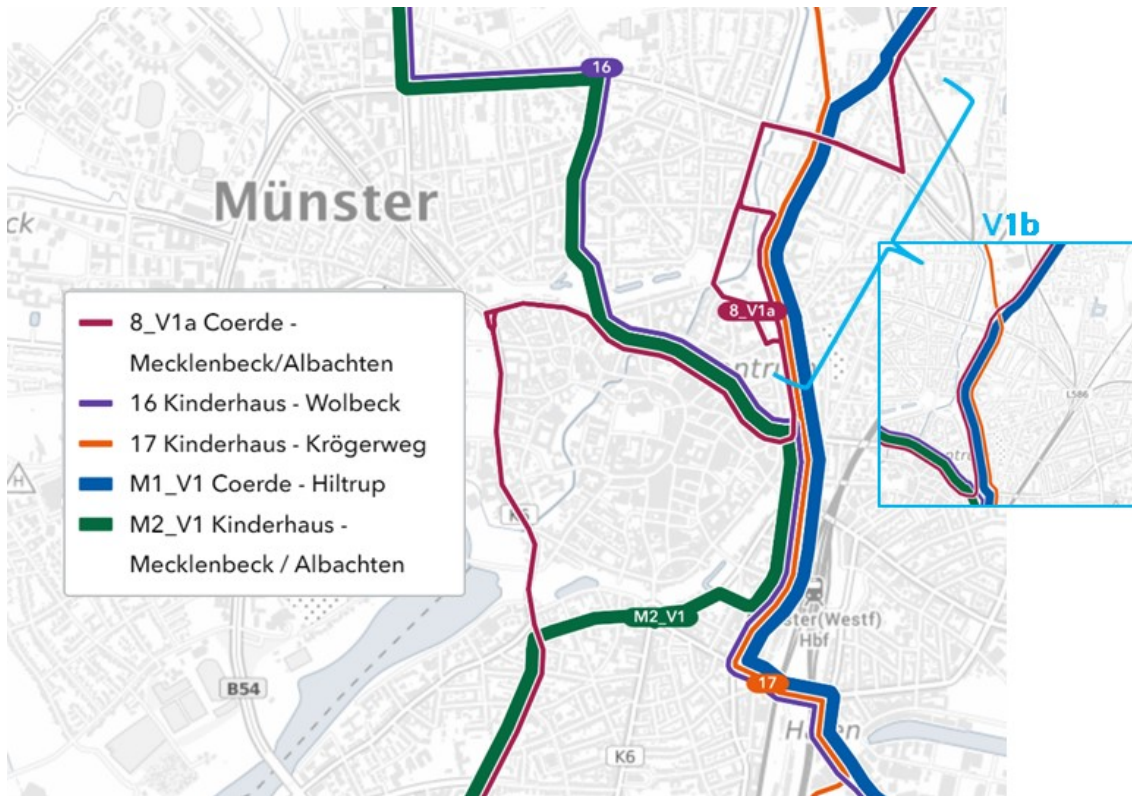


Abbildung 3: Variante V1a/V1b

Verkehrliche Einschätzung Variante V1a/V1b:

a) Netzgeometrie

- Erhalt der bestehender, „konkavförmigen“ Hauptachsen:
  - M1: Kinderhaus – Mecklenbeck (Linie 15/16)
  - M2: Coerde – Hiltrup Bhf (Linie 6)
- Ergänzungslinien erschließen im Sinne der Planungsprämissen (siehe oben) die Fläche
- Teilstaustausch Linie 8 und 15 im Süden erforderlich, nicht parallel zur Hochleistungslinie
  - Kinderhaus – Wolbeck
  - Coerde (Speicherstadt) – Albachten
- ab Coerde fährt die Linie 8 nicht mehr über den Hbf

b) Verbindungen

- Erhalt fast aller Quelle-Ziel-Relationen
- Direktanbindung des Stadtteils Coerde an den Hauptbahnhof (Linie 6) und an die Haltestelle Altstadt Bült (Linie 8)
- Bedingt durch den erforderlich Teilstaustausch neue Direktverbindung aus Coerde in Richtung Süd-Westen (Linie 8) Mecklenbeck
- Grundsätzlich besteht die Option, die Metrobuslinie auch bis nach Albachten (statt Mecklenbeck) zu führen
- Keine Direktanbindung der Kanalstraße an den Hauptbahnhof, Umstieg an der Haltestelle Hörstertor erforderlich

Verkehrliche Einschätzung Variante V1b:

- Wie V1a, aber Auslassung Kanalstraße und Piusallee

## Variante 2

Die Variante 2 sieht wie Variante 1 eine Splittung der Stadtbuslinien 6 und 8 vor. Auch hier wird die 6 direkt ab der Haltestelle Lublinring/Pumpenhaus im Sinne einer Hochleistungsachse direkt über die Gartenstraße in Richtung Hauptbahnhof. Von dort wird sie allerdings abweichend vom Bestand über den Ludgeriplatz in Richtung Mecklenbeck/Albachten geführt. Gleichzeitig wird die Hochleistungsachse aus dem Korridor Kinderhaus in den Korridor Albersloher Weg geführt. Die Stadtbuslinie 8 verbleibt wie in Variante 1 auf dem heutigen Linienweg in der Kanalstraße und wird von dort über Lotharinger Straße bzw. Maximilianstraße zur Gartenstraße geführt. Ab dem Landeshaus biegt sie dann nach rechts auf die Nordtangente ab und bedient dabei auch die Haltestelle Altstadt Bült um von dort weiter in Richtung Westen und dann über Schlossplatz und Am Stadtgraben geführt zu werden. (vgl. Abbildung 4).

Eine mögliche Untervariante besteht darin, auf eine Bedienung der Kanalstraße zu verzichten (Abbildung 4, V2b).

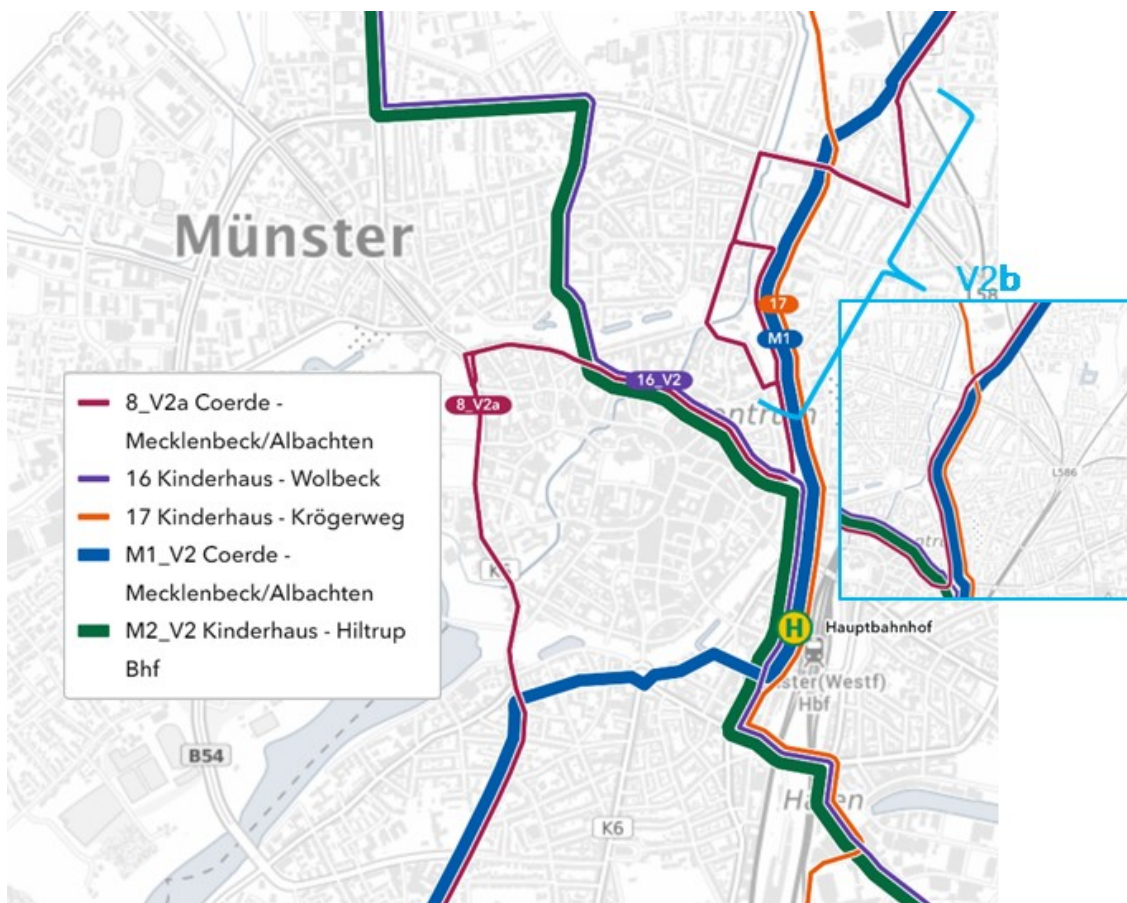


Abbildung 4: Variante V2a/V2b

Verkehrliche Einschätzung Variante V2a:

### a) Netzgeometrie

- Es entstehen mit M1 und M2 zwei neue, sich am Hauptbahnhof kreuzende Hauptachsen:
  - M1: Coerde – Mecklenbeck (6 und 16)
  - M2: Kinderhaus – Hilstrup Bhf (15 und 6)
- Ergänzungslinien erschließen im Sinne der Planungsprämissen (siehe oben) die Fläche
- Teillasttausch Linie 8 und 15 im Süden erforderlich, fahren allerdings parallel zur Hochleistungslinie

- Kinderhaus – Albachten
- Coerde – Wolbeck
- Linie 8 ab Coerde fährt nicht mehr über den Hbf

b) Verbindungen

- Direktanbindung des Stadtteils Coerde an den Hauptbahnhof (Linie 6) und an die Haltestelle Altstadt Bült (Linie 8)
- Konflikt: Direktanbindung Albachten entweder Hauptbahnhof oder Altstadt/Bült
- Keine Direktanbindung der Kanalstraße an den Hauptbahnhof, Umstieg an der Haltestelle Hörster Tor erforderlich
- Neue Direktverbindungen, weniger Erhalt bestehender Direktverbindungen

Verkehrliche Einschätzung Variante V2b:

- Wie V2a, aber Auslassung Kanalstraße und Piusallee

Variante 3

Wie schon die Varianten 1 und 2 sieht auch diese Variante eine Splitting der Stadtbuslinien 6 und 8 vor. Während die 6 direkt ab der Haltestelle Lublinring/Pumpenhaus im Sinne einer Hochleistungsachse direkt über die Gartenstraße in Richtung Hauptbahnhof und von dort wie heute in den Korridor Albersloher Weg geführt wird, bleibt die Stadtbuslinie 8 auf dem heutigen Linienweg in der Kanalstraße und von dort weiter durch die Hörster Straße, über die Haltestelle Altstadt/Bült in Richtung Hauptbahnhof.



Abbildung 5: Variante 3

Verkehrliche Einschätzung Variante V3

a) Netzgeometrie

- Es entsteht eine schnelle Verbindung von Coerde in Richtung Hauptbahnhof als möglicher Vorläufer einer zukünftigen Hauptachse
- Die neue Linie 6 ab Coerde fährt nicht mehr über die Haltestelle Altstadt/Bült

- Alle übrigen Verbindungen bleiben wie im Status Quo, d.h. die Stadtbuslinie 8 sichert die Erreichbarkeit der Haltestelle Altstadt/Bült ab Coerde und bedient weiterhin die Kanalstraße

b) Verbindungen

- Alle heute bestehenden Fahrbeziehungen bleiben erhalten

### **Verkehrliche Einordnung im Hinblick auf die Überführung in ein neues ÖPNV-Netz**

- Die aufgezeigten Varianten bieten die Chance, im bestehenden Liniennetz erste Schritte hin zu einem neuen, hierarchisierten Liniennetz
- Sie berücksichtigen den Arbeitsstandes des Masterplan Mobilität Münster 2035+
- Sie bieten Potential zur Taktverdichtung auf „neuen“ ÖPNV-Hauptachsen
- Reduzierung einer Stadtbuslinie vom Hauptbahnhof
- Realisierung einer neuen Stadtbuserschließung zwischen Weseler Straße → Schlossplatz → Münzstraße → Bült
- Sehr moderate Auswirkungen auf bestehende Fahrgastrelationen
- Fahrgäste können zwischen kurzer Fahrzeit (Metrobus) und längerer Fahrzeit mit mehr Direktverbindungen wählen

### **Erforderliche Anpassung der Infrastruktur (Haltestelle Maximilianstraße)**

Die neue Linienführung der Stadtbuslinie 8, stadtauswärts über die Lotharinger Straße zur Gartenstraße, stadteinwärts über Maximilianstraße, macht eine Verlegung der Haltestelle Maximilianstraße erforderlich.

Die heute südlich des Knotens Kanalstraße/Maximilianstraße verortete Haltsposition in Fahrtrichtung stadtauswärts wird nach Norden in den Bereich des Senkrechtparkens verschoben. Damit könne die Busse aus der Maximilianstraße rechtsabbiegend in die Kanalstraße diese Halteposition anfahren.

Die stadteinwärtige Halteposition sowie die Haltelinie vor der LSA müssen aufgrund der Schleppkurve der stadtauswärtsfahrenden Busse ebenfalls ein Stück nach Norden verschoben werden.

Die neuen Haltespositionen werden zunächst provisorisch eingerichtet. Im Zuge der ohnehin vorgesehenen vollständigen Überplanung der Kanalstraße wird dann der Endausbau der Haltestelle Maximilianstraße erfolgen. Die Kosten für die provisorische Verlegung der Haltestelle belaufen sich auf ca. 15.000 €. Zusätzlich sind ggf. ca. 50.000 € Fördermittel, die für den barrierefreien Ausbau der bestehenden Haltestelle Maximilianstraße gewährt wurden, zurückzuzahlen.

### **Regionalverkehr: Betriebshaltestelle der S60/S90/X90 in der Lotharinger Straße**

Die Haltestelle Altstadt/Bült ist heute Start- und Endhaltestelle der Schnellbuslinien S60, S90 und X90 der Regionalverkehr Münsterland GmbH. Um das Ein- und Aussetzen der Busse sowie Pausen der Busfahrer:innen zu gewährleisten verfügt die RVM über eine Betriebshaltestelle in der Lotharinger Straße. Damit von dort die Haltestelle Altstadt/Bült erreicht werden kann, durchfahren die Schnellbusse die Hörster Straße. In Abstimmung mit der RVM sucht die Verwaltung nach Lösungen, diese „Leerfahrten“ durch die Hörster Straße zu vermeiden. Dazu muss der RVM ein neuer Betriebshalt zur Verfügung gestellt werden, der in zumutbarer Nähe zur Haltestelle Altstadt/Bült liegt. Eine Möglichkeit wäre eine Buswende im Bereich des Neutor auf dem nördlichen Zipfel des Schlossplatzes. Hier ist gemäß Mobilstationskonzept (vgl. Vorlage V/0397/2023 „Mobilstationskonzept der Stadt Münster – Teil B: Standortkonzept“) eine Mobilstation vorgeschlagen, was Synergieeffekte mit sich bringen würde.

## Städtebauliche Bewertung

Die in Variante 3 vorgeschlagene Beibehaltung einer Buslinienführung durch die Hörsterstraße hätte weitreichende Folgen für die bisherigen Planungen zur Umgestaltung der Hörsterstraße im Rahmen des Städtebauförderprojektes „Mikrokiez Martiniviertel“. Mehrere charakteristische Entwurfsmerkmale des bisherigen Planungsansatzes könnten nicht in der bislang vorgesehenen Form weiterverfolgt werden und müssten angepasst oder verworfen werden.

Im Entwurf zur Umgestaltung der Hörster Straße ist bislang eine Regel-Fahrbahnbreite von 4,00 m vorgesehen, was der absoluten Mindestbreite für den Begegnungsfall Bus-Fahrrad entspricht. Im südwestlichen Teilbereich zwischen dem Einmündungsbereich Stiftsherrenstraße und dem Bült werden die 4,00 m teilweise unterschritten. Die Hörsterstraße besitzt eine wichtige Verbindungsfunktion im gesamtstädtischen Radverkehrsnetz und stellt in direkter Verlängerung der Fahrradstraße Bohlweg die Verknüpfungstrecke zwischen den Velorouten aus Greven und Telgte und dem Altstadtkern dar. Das Radverkehrsaufkommen ist bereits heute entsprechend hoch und wird zukünftig weiter anwachsen. Unter diesen Umständen kann die bislang vorgesehene Fahrbahnbreite für eine verkehrssichere Abwicklung des hohen Radverkehrsaufkommens bei entgegenkommendem Busverkehr nicht als ausreichend angesehen werden. Die notwendige Verbreiterung der Fahrgasse im Entwurf zur Umgestaltung der Hörsterstraße würde die im Randbereich vorgesehenen Flächen für den Fußverkehr wiederum einschränken. In weiten Teilen könnten die vorgesehenen gestalterischen Bausteine (Sitzgelegenheiten, Bäume, Außengastronomieflächen) voraussichtlich nicht mehr realisiert werden.

Bei Beibehaltung einer Buslinienführung müsste zudem vom vorgesehenen Nullniveau-Ausbau mit höhengleichen Fahrbahn- und Gehwegbereichen abgesehen werden. Aus Verkehrssicherheitsgründen wäre eine deutlichere Trennung zwischen Geh- und Fahrbereichen notwendig, etwa über ein 3-cm-Rollbord, wodurch sich die angestrebte Verbesserung der Barrierefreiheit verringern würde. Das planerische Ziel der Ausweisung des gesamten Straßenzuges als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h könnte jedoch weiterhin verfolgt werden.

Weiterhin könnte der in den Mikrokiez-Planungen vorgesehene Umbau von einer Asphalt- auf eine gepflasterte Fahrbahn voraussichtlich nicht realisiert werden. Die eingesetzten Großfahrzeuge würden einen klassischen Pflasteraufbau aufgrund der entstehenden Scherkräfte (insbesondere in der leichten Kurvenlage) innerhalb kürzester Zeit lockern und beschädigen. Eine ausreichende Haltbarkeit wäre nur mit Pflaster in gebundener Bauweise zu erreichen, was jedoch einen enormen Mehraufwand bei späteren Eingriffen in die unterirdische Infrastruktur, z. B. im Reparaturfall, bedeuten würde. Entsprechend wäre in der Umgestaltung unter Beibehaltung des Buslinienverkehrs auch der Einbau einer Asphaltfahrbahn vorzusehen. Die Verwendung einer farbigen/helleren Asphaltdeckschicht zugunsten einer geringeren Aufhitzung durch Sonneneinstrahlung wäre zu prüfen, wobei hier auch die voraussichtlich schnelle Verschmutzung durch den Reifenabrieb der Großfahrzeuge berücksichtigt werden müsste.

Die vorgesehene Regenwasserführung in einer überdeckelten Rinne müsste bautechnisch auf die regelmäßige Befahrung durch die Großfahrzeuge ausgelegt werden. Zudem wäre zu prüfen, ob die gedeckelte Regenwasserführung im Bereich der Straßenquerung in Richtung Martinigarten realisiert werden sollte, oder ob das Regenwasser hier unterirdisch in Richtung Martinigarten geführt werden müsste. Aufgrund der notwendigen Anhebung der Gehwege gegenüber der Fahrbahnbereiche kann die Deckelung der Regenwasserführung auch nicht länger als taktiles Leitelement vorgesehen werden. Die Planung müsste um entsprechende Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen in den Gehwegbereichen ergänzt werden.

Neben diesen technischen Anforderungen ist davon auszugehen, dass der anvisierte „Flaniercharakter“ mit entsprechender Aufenthaltsqualität weitestgehend nicht erreicht werden kann, wenn die o. g. Einschränkungen für die Gestaltung berücksichtigt werden müssen und in regelmäßigen Abständen Großfahrzeuge den engen Straßenzug befahren. Derzeit wäre von zwei bis

drei Bussen pro Stunde auszugehen – davon ausgehend, dass die Verlagerung der RVM-Betriebshaltestelle von der Lotharinger Straße an einen anderen Standort realisiert werden kann.

### **Abhängigkeiten zur Umsetzung der priorisierten INSEK-Innenstadt-Maßnahme „MikroKiez Martiniviertel“ (M 2.13) und der Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln**

Mit der Neuordnung der ÖPNV-Hauptachsen 6 und 8 sind unmittelbare Auswirkungen auf die im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept Münster-Innenstadt (INSEK Münster-Innenstadt, 2023) enthaltene priorisierte Maßnahme 2.13 „Weitere Planung und Umsetzung des Projektes „Mikro-Kiez Martiniviertel mit Umgestaltung von Hörsterstraße, Martinistraße, Lotharinger Straße und Parkplatz am Bült“ verbunden.

Dies betrifft auch die Inanspruchnahme von bereits hierfür bewilligten Städtebaufördermitteln.

#### Zum Hintergrund

Die Stadt Münster beteiligte sich im Jahr 2021 mit der Maßnahme „Mikro-Kiez Martiniviertel“ erfolgreich am Landesfördermittelwettbewerb „Zukunft StadtRaum“ und erhielt im August 2023 einen Zuwendungsbescheid über eine Städtebauförderung in Höhe von rd. 4,11 Mio. € für die Umsetzung dieses Vorhabens. Gesucht wurden im Wettbewerb Projekte, die eine konsequente, ganzheitliche Neuaufteilung der Fläche einer Straße zugunsten von Aufenthalt, Bewegung, Spiel und Begrünung vorsieht.

Mit der Realisierung der Maßnahme „Mikro-Kiez Martiniviertel“ sind eine modellhafte Umgestaltung und -nutzung der Hörsterstraße, des Parkplatzes am Bült und der Martinistraße vorgesehen. Folgende Zielsetzungen, die auch ausschlaggebend für den Fördermittelzuschlag waren, werden dabei verfolgt:

- eine verkehrsberuhigte Zone entsteht und löst die Dominanz von Bussen und Autos ab,
- keine bzw. weniger Stellplätze und parkende Autos,
- mehr Platz für Radfahrende und zu Fuß Gehende,
- eine Verbesserung der Barrierefreiheit,
- mehr Raum für Fahrradparken,
- mehr Orte zum Verweilen auch ohne Konsumzwang,
- Klimagerechtigkeit durch mehr Grün, innovative Regenwasserbewirtschaftung, Wasserspeicher und weniger Versiegelung,
- eine stadtgestalterische Aufwertung, durch die auch die Denkmäler in Wert gesetzt werden.

#### Auswirkungen der Entscheidung über die zukünftige Buslinienführung auf diese Fördermaßnahme

Ein bedeutender Projektbestandteil für eine zielgerechte Umsetzung der Gesamtmaßnahme „Mikro-Kiez Martiniviertel“, der auch zum Wettbewerbssieg und damit zur Städtebauförderung beigetragen hat, ist die Herausnahme des Busverkehrs aus der Hörsterstraße.

Es wird darauf hingewiesen, dass die mit den vorliegenden Vorentwürfen angestrebten und dem Wettbewerbsbeitrag sowie dem Städtebauantrag bzw. der -bewilligung zugrundeliegenden Zielsetzungen nicht vollumfänglich erreicht werden können, wenn weiterhin Linienbusse die Hörsterstraße passieren werden.

Dies kann zur Folge haben, dass die Städtebaufördermittel nicht für diese Maßnahme in Anspruch genommen werden können, da eine Zielerreichung der Gesamtmaßnahme nicht sichergestellt werden kann.

Dies ist in die Entscheidung über die zukünftige Linienführung der ÖPNV-Hauptachsen 6 und 8 einzubeziehen.

## Gesamtbetrachtung

Bei den Überlegungen zur Führung der Stadtbuslinien 6 und 8 im Korridor Hauptbahnhof – Coerde sind neben den rein verkehrlichen Belangen, die Belange der Kundinnen und Kunden sowie die mit der geförderten INSEK Münster-Innenstadt-Maßnahme „Mikro-Kiez Martiniviertel“ verbundenen (städttebaulich-funktionalen) Belange zu berücksichtigen.

Aus Sicht der Verwaltung wird der bestmögliche Kompromiss mit der Variante 1 erreicht. Diese Variante bietet mit der gestreckten Führung der Stadtbuslinie 6 den Einstieg in das Hochleistungsnetz. Gleichzeitig sichert sie durch die Stadtbuslinie 8 die Anbindung des Stadtteiles Coerde an die Haltestelle Altstadt/Bült. Aus der Kanalstraße kann die Haltestelle Hauptbahnhof mit einem einfachen Umstieg an der Haltestelle Hörster Platz erreicht werden. Zusätzlich kann mit der weiteren Führung über die Nordtangente – Schlossplatz – Am Stadtgraben erstmalig eine Nord-Süd-Verbindung westlich der Innenstadt angeboten werden. Damit nimmt sie einen Prüfauftrag zur Vorlage V/0003/2022 auf:

*Zur Erprobung einer neuen Netzgeometrie, wird die Führung mindestens einer Buslinie über die Haltepunkte Antoniuskirche, Schlossplatz, Neutor ohne direkte Anbindung an den Hbf im Rahmen eines Modellversuchs getestet.*

Auch die Zielsetzungen des Vorhabens „Mikro-Kiez Martiniviertel“ sind mit dieser Variante erreichbar.

Die Variante V1a kann durch eine einfache Fortschreibung des bestehenden 3. Nahverkehrsplanes umgesetzt werden.

In Vertretung

gez.  
Robin Denstorff  
Stadtbaurat

**Anlagen:     Anlage A**