

Ausgangslage und Zielsetzung

Im Zusammenhang mit der Angebotsreduzierung im Stadtbusverkehr wurde die Ringlinie 33/34 im Herbst 2022 eingestellt. Mit der Wiederaufnahme von eingestellten Leistungen, wie beispielsweise dem 20'-Takt oder dem durchlaufenden Nachtbusverkehr am Wochenende, soll auch der Betrieb der Ringlinie im Jahr 2024 wieder aufgenommen werden. Dazu befinden sich die Stadtwerke Münster aktuell in einer europaweiten Ausschreibung der Verkehrsleistung für die Linie 33/34. Zielsetzung ist es, die Linie zum Oktober dieses Jahres wieder in Betrieb zu nehmen.

Im Zusammenhang mit der Ausschreibung wurde die Linienführung und das Betriebskonzept der Ringlinie überprüft. Unter Berücksichtigung der Funktion der Ringlinie im Stadtbusnetz, den Belangen der Fahrgäste sowie der Sicherstellung eines verlässlichen und stabilen Betriebes wurde die Linienführung überplant und optimiert.

Bestandsanalyse

Die Einführung der Ringlinie 33/34 erfolgte im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen des 3. Nahverkehrsplanes Stadt Münster im Oktober 2016. Einerseits sollten mit der Ringlinie dezentrale Umsteigeverbindungen von den Hauptachsen geschaffen werden, um den Hauptbahnhof zu entlasten, andererseits sollten im Innenstadtbereich über den zweiten Tangentenring erstmalig durchgehende Stadtbusverbindungen angeboten werden. Dazu wurde die Ringlinie mit Einschleifung über den Hauptbahnhof konsequent über den zweiten Tangentenring geführt. An den Kreuzungspunkten mit den Hauptachsen wurden Umstiegshaltestellen eingerichtet. Da die Linien 33 bzw. 34 als Ringlinie mit laufender Fahrgastbesetzung konzipiert wurde und somit keine klassischen Start- bzw. Endhaltestellen hatte, wurde die Linie „durchlaufend“ ohne Pausen- bzw. Pufferzeiten betrieben. Zur Anbindung des Hauptbahnhofes wurden Stichfahrten mit Spitzkehren im Bereich der Urbanstraße durchgeführt.

Aufgrund dieses Betriebskonzeptes war die Ringlinie von Beginn an extrem verspätungsanfällig. Fahrzeitverluste auf dem stauanfälligen Ring und durch die Einschleifungen bzw. Stichfahrten über den Hauptbahnhof konnten nicht durch Pausenzeiten kompensiert werden. Die Fahrzeuge liefen auf und ein stabiler Takt war nicht zu gewährleisten.

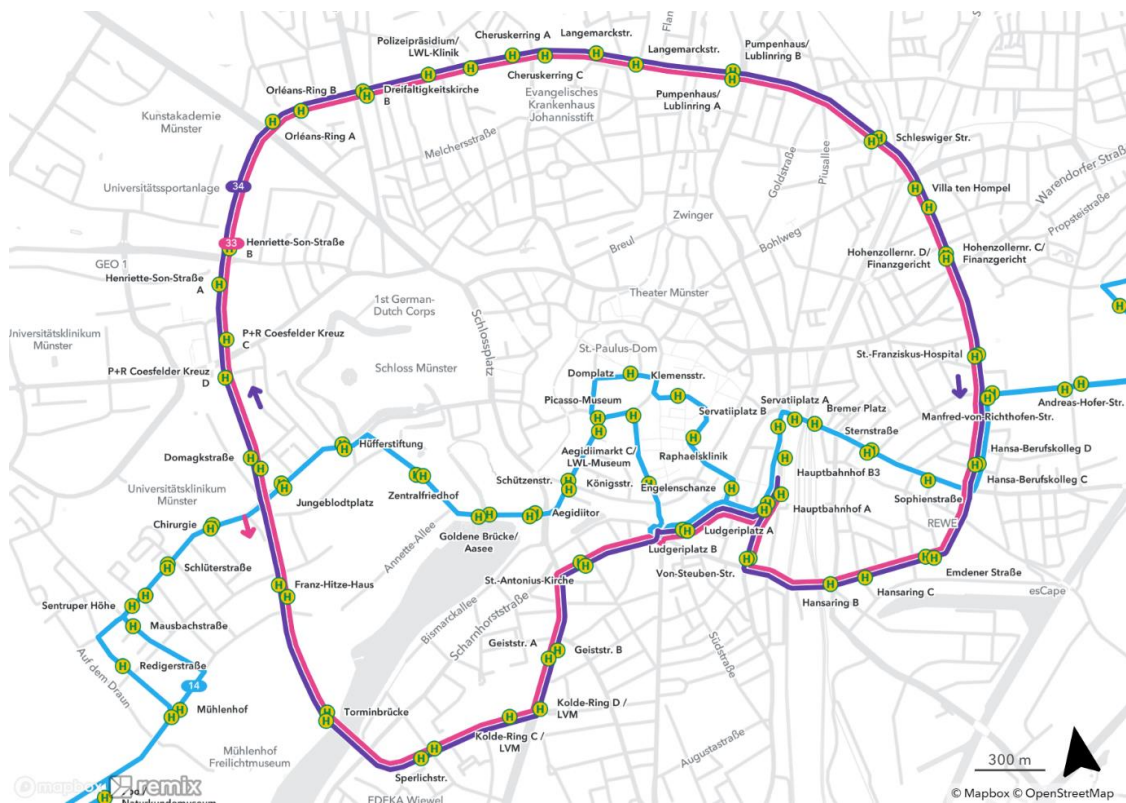


Abbildung 1: Ringlinie / Linie 14 (2016)



Abbildung 2: Ringlinie / Linie 14 – Detailansicht (2016)

Eine dadurch betrieblich notwendige Modifikation der Ringlinie erfolgte zum Fahrplanwechsel im Frühjahr 2019. Mit der Zielsetzung, die Verspätungen zu reduzieren und damit den Betrieb zu stabilisieren, wurden die Linien 33/34 zwischen Hauptbahnhof und Hohenzollernring über die Wolbecker Straße geführt. Die zeitaufwendigen Stichfahrten zum Hauptbahnhof mit Spitzkehre im Bereich der Urbanstraße entfielen somit. Der Hansaring wurde mit der Stadtbuslinie 14 bedient.

Trotz der gestreckten Linienführung und dem Verzicht auf die Stichfahrten zum Hauptbahnhof blieb die Ringlinie verspätungsanfällig und ohne Verspätungspuffer betrieblich instabil. Eine stabile Taktlage für die Fahrgäste konnte nicht gewährleistet werden. Je nach Verkehrslage liefen die Fahrzeuge auf und mussten durch das Eingreifen der Leitstelle wieder in den Takt gebracht werden. Durch den zusätzlich notwendigen Personalbedarf für Pausenablösungen stiegen zudem die Kosten.

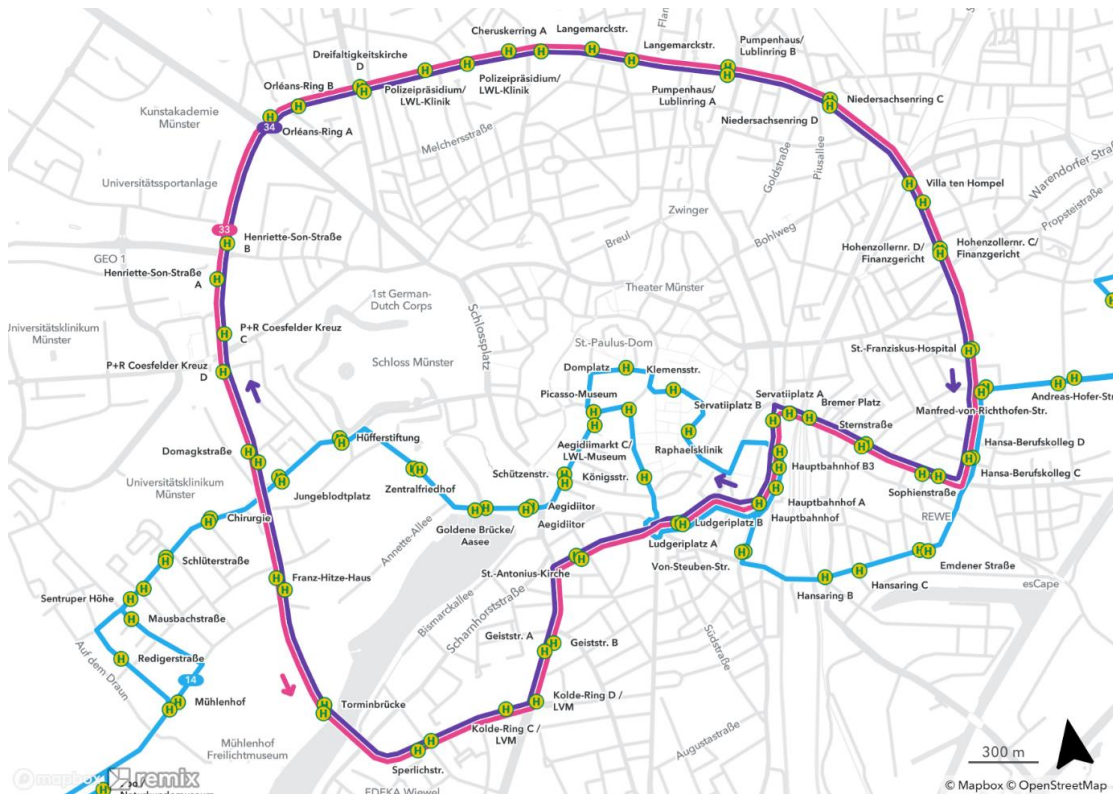


Abbildung 3: Ringlinie / Linie 14 (2019)

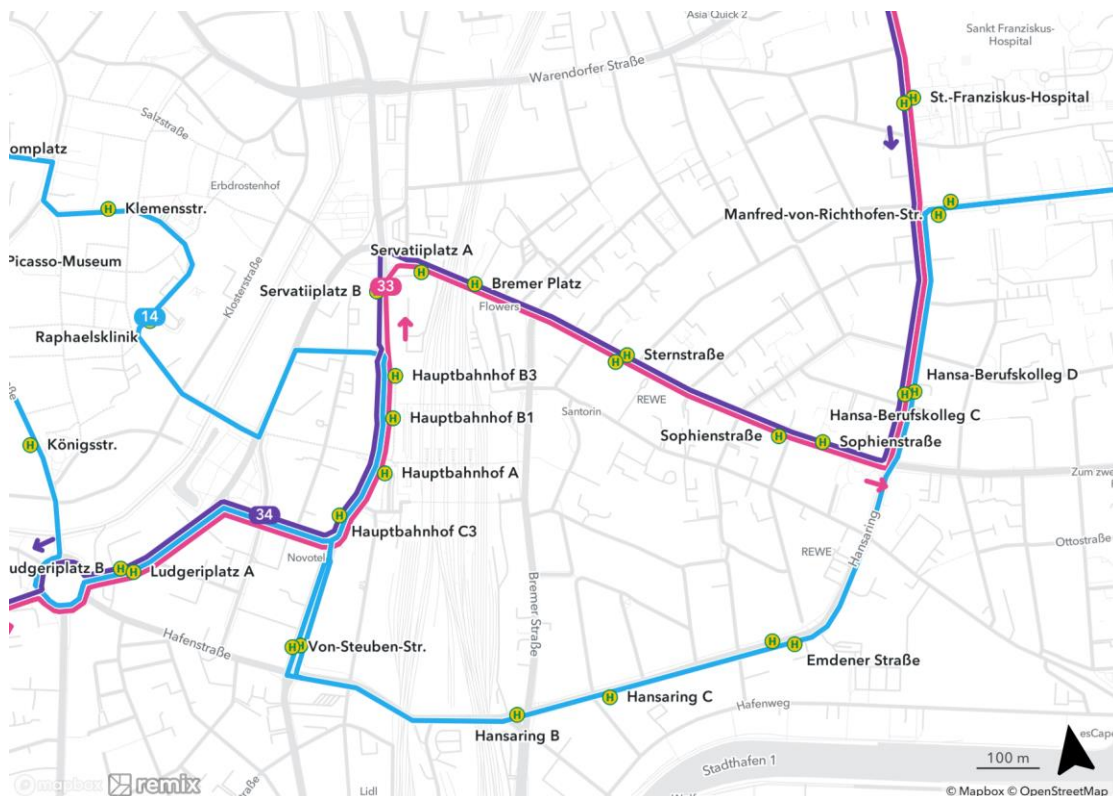


Abbildung 4: Ringlinie / Linie 14 – Detailansicht (2019)

Mit fast 5.000 Fahrgästen pro Werktag hat die Ringlinie grundsätzlich die Erwartungen erfüllt. Neben der Haltestelle Hauptbahnhof werden die Haltestellen Pumpenhaus/Lublinring und Dreifaltigkeitskirche – mit Umstieg von den Hauptachsen – sowie die Haltestelle Coesfelder Kreuz am intensivsten genutzt. Die stärkste Fahrgastnachfrage ist vor allem auf dem

nordwestlichen sowie auf dem südwestlichen Teilabschnitt des Ringes aus und in Richtung Coesfelder Kreuz festzustellen. Mit Umstieg von den Hauptachsen konnten mit der Ringlinie neue Verbindungen im Innenstadtbereich realisiert werden.

Mit knapp 12 % des Fahrgastaufkommens ist der Hauptbahnhof zwar die am stärksten frequentierte Haltestelle, liegt damit aber deutlich unter den 16 % der gesamtstädtischen Bedeutung des Hauptbahnhofs für das gesamte Fahrgastaufkommen. Mit Ausnahme der Haltestellen Villa ten Hompel, St. Franziskus-Hospital, Langemarckstraße, Henriette-Son-Straße und Sperlichstraße werden die Haltestellen der Ringlinie auch durch mindestens eine weitere Stadtbuslinie in Direktfahrt an den Hauptbahnhof angebunden. Nur ca. 120 Fahrgäste nutzen die vorgenannten Haltestellen, um mit der Ringlinie zum Hauptbahnhof zu kommen.

Verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Bewertung

Aus verkehrlicher Sicht kann, wie in der Analyse der Fahrgastverflechtungen dargelegt, auf eine Anbindung des Hauptbahnhofs mit der Ringlinie verzichtet werden. Auch im Sinne der Funktion der Ringlinie ist eine konsequente Führung der Linie über den zweiten Tangentenring ohne Einschleifung Hauptbahnhof zielführender. Wie die Fahrgastzahlen zeigen, werden die dezentralen Umstiege von den Hauptachsen zur Entlastung des Hauptbahnhofs angenommen. Zudem werden innstädtischen Verbindungen – v. a. über Coesfelder Kreuz – geboten und angenommen, die nicht radial über den Hauptbahnhof führen.

Auch aus betrieblicher Sicht sollte auf eine Bedienung des Hauptbahnhofs mit der Ringlinie verzichtet werden. Stichfahrten zum Hauptbahnhof sind grundsätzlich v. a. in Kombination mit der Spitzkehre Urbanstraße störanfällig. Dies ist im Sinne eines stabilen Betriebes der Ringlinie wie auch aller anderen Stadtbuslinien unbedingt zu vermeiden. Grundsätzlich trägt jede Reduzierung von Fahrten in der Zu- bzw. Abfahrt zum Hauptbahnhof zur Verbesserung der betrieblichen Leistungsfähigkeit auf allen Buslinien in diesem Bereich bei. Aufgrund der störanfälligen Führung der Ringlinie über den Hauptbahnhof sowie die nicht vorhandenen Pausen- bzw. Pufferzeiten ist die Ringlinie mit ihrem „alten“ Betriebskonzept nicht fahrbar.

Um einen stabilen Betrieb sicherzustellen, ist die Linie zu brechen, d. h. mit einer Start- und Endhaltestelle sowie mit entsprechenden Pausen- bzw. Pufferzeiten zu planen. Verspätungen können so kompensiert und ein stabiler Betrieb mit einer für die Fahrgäste stabilen Taktung (anders als in der Vergangenheit) gewährleistet werden. An den Haltepositionen am Hauptbahnhof ist aufgrund der Vielzahl und der engen Taktung von Busan- bzw. -abfahrten die Einrichtung von Pausen- bzw. Pufferzeiten für die Ringlinie nicht möglich.

Eine Bedienung der Haltestelle Hauptbahnhof mit anschließenden Ein- und Aussetzfahrten zum Betriebshalt auf dem Frie-Vendt-Platz ist aus verkehrlicher und betriebswirtschaftlicher Sicht nicht darstellbar. Die Mehrkosten für die notwendigen Ein- und Aussetzfahrten über die Friedrich-Ebertstraße würden sich auf ca. 500.000€ pro Jahr belaufen. Zudem würden die Knoten Herwarthstraße / Von-Steuben-Straße und Von-Steuben-Straße / Hafenstraße durch mindestens 12 zusätzliche Leer- bzw. Betriebsfahrten belastet. Diese Fahrten würden die Leistungsfähigkeit für die anderen Stadt- und Regionalbuslinien in diesem neuralgischen Bereich in der Zu- bzw. -Abfahrt zum Hauptbahnhof nochmal deutlich verschlechtern. Hinzu kommen Spitzkehren im Bereich Bahnhofstraße / Urbanstraße für die Fahrten der Ringlinie, die in den Haltestellenbereichen A bzw. B vor dem Hauptbahnhof enden.

Zielkonzept

Aus den vorgenannten verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen soll die Ringlinie mit Wiederaufnahme des Betriebes zum Oktober 2024 gestreckt – ohne Einschleifung Hauptbahnhof – über die Hafenstraße und den Hansaring geführt werden. Auf der Hafenstraße / Nähe Ludgeriplatz wird eine Haltestelle mit Betriebshalt eingerichtet. Dadurch erhält die Ringlinie einen Start- bzw. Endpunkt mit Pausen- und Pufferzeiten, über die Verspätungen kompensiert und ein stabiler Betrieb bzw. Takt gewährleistet wird. Über diese Haltestelle besteht zudem der Umstieg von der Ringlinie auf bzw. von den Linien der Hauptachsen Weseler Straße und Hammer Straße, analog zu den Umstiegshaltestellen Hohenzollernring (Linie 2/10/R11/R13), Lublinring (Linie 6/8/17), Dreifaltigkeitskirche (Linie 15/16), Orléansring (Linie 9, R72/R73) oder Coesfelder Kreuz.

Mit Wiederaufnahme des Betriebes und mit der optimierten Linienführung ab Oktober 2024 soll die Ringlinie werktags und auch samstags im „stadtbus-üblichen“ 20'-Takt betrieben werden. Am Sonntag soll auf der Ringlinie ein 30'-Takt (vor Einstellung 40'-Takt) geboten werden. Im Zusammenhang mit der vorab beschriebenen Linienwegmaßnahme wird auch für die Linie 14 die Wiederaufnahme des 20'-Taktes zum Oktober 2024 angestrebt.

Im Rahmen der Ausschreibung der Ringlinie wird das vorab beschriebene Linien- bzw. Betriebskonzept berücksichtigt. Vorbehaltlich der Ergebnisse der Ausschreibung werden sich nach einer ersten Abschätzung die jährlichen Kosten für die Wiederaufnahme der Ringlinien mit der vorab erläuterten Linienführung bzw. Betriebskonzept auf ca. 1,5 Mio. Euro belaufen.