



Amt für Mobilität und Tiefbau

10.05.2024

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Frau Hausegger

Telefon: 492-6503

Hausegger@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Ringlinie (Linie 33/34) und Linie 14 – Optimierung der Linienführung im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme des Angebotes

Beratungsfolge

15.05.2024	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen	Vorberatung
28.05.2024	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
05.06.2024	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
19.06.2024	Hauptausschuss	Vorberatung
19.06.2024	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die betriebliche Wiederaufnahme der Ringlinie (Linien 33/34) zum Oktober 2024 wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Rat beschließt die optimierte Linienführung der Ringlinie sowie der Linie 14.
3. Der Rat beschließt zugunsten des optimierten Betriebes der Ringlinie die Einrichtung einer provisorischen Betriebshaltestelle an der Hafestraße/ Nähe Ludgeriplatz.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Für den städtischen Haushalt ergeben sich aufgrund der unternehmensinternen Finanzierung aus dem Beschluss zum Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) für die Linienänderung grundsätzlich keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen.

Für die Einrichtung der zunächst provisorischen Betriebshaltestelle fallen ausschließlich Markierungsarbeiten an.

Begründung:

Nachdem die Ringlinie (Linie 33/34) im Zuge der Angebotsreduzierung des Stadtbusangebotes im Jahr 2022 eingestellt werden musste, ist nun eine Wiederaufnahme des Betriebes zum 28. Oktober

2024 geplant. Im Rahmen des Ausschreibungsprozesses ist die Linienführung und das Betriebskonzept der Ringlinie überprüft worden. Die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass das Konzept einer stetigen Durchbindung am Hauptbahnhof – mit einer durchgehenden Fahrgastbesetzung – zu erheblichen betrieblichen Problemen führt. Problematisch bei einer Ringlinie ist, dass Fahrzeitverluste bei einer durchgängigen Führung über den Hauptbahnhof ohne Pausen- bzw. Pufferzeiten nicht kompensiert werden können. Die Fahrzeuge laufen auf und ein stabiler Takt ist für die Fahrgäste nicht zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund erfordert der Betrieb der Ringlinie die Einrichtung eines natürlichen Brechpunktes, an dem Pausen- und Pufferzeiten gewährleistet werden können.

Aus verkehrlicher Sicht kann auf eine Anbindung des Hauptbahnhofs mit der Ringlinie verzichtet werden. 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. Insgesamt nur ca. 2,5 % der Fahrgäste (120 Fahrgäste/Tag) nutzen die vorgenannten Haltestellen, um mit der Ringlinie zum Hauptbahnhof zu kommen.

Mit der Auffassung des Hauptbahnhofs ist es notwendig die Betriebshaltestelle der Ringlinie – im Sinne der Funktion der Ringlinie – auch als Umstiegshaltestelle zu etablieren. Die Einrichtung der Betriebshaltestelle auf der Hafestraße, Nähe Ludgeriplatz würde einen fußläufig akzeptablen Umstieg auf die Linien der Hauptachsen Weseler Straße und Hammer Straße ermöglichen (analog zu den Umstiegshaltestellen Hohenzollernring, Lublinring, Orleansring oder Coesfelder Kreuz).

Unter Berücksichtigung bestehender Fahrgastverflechtungen wird daher vorgeschlagen, die Ringlinie mit Wiederaufnahme des Betriebes gestreckt – ohne Einschleifung am Hauptbahnhof – über die Hafestraße und den Hansaring zu führen. In diesem Zusammenhang wird die Einrichtung einer zunächst provisorischen Betriebshaltestelle an der Hafestraße in der Nähe des Ludgeriplatzes unter Wegfall von drei bis vier Pkw-Stellplätzen empfohlen (vgl. Anlage 2). Die konsequente Führung der Ringlinie über die Innenstadttangente trägt auf diese Weise zu einer stärkeren Entlastung des Hauptbahnhofs und damit zu einer Verbesserung der betrieblichen Leistungsfähigkeit aller Stadtbuslinien bei. Analog zur geänderten Linienführung der Ringlinie soll die Linie 14 nach Bedienung des Hauptbahnhofs wieder über die Wolbecker Straße aus und in Richtung Mauritz geführt werden. Durch diese Maßnahme werden zusätzlich bestehende Spitzkehren am Hauptbahnhof vermieden.

Als Alternativlösung wurde die Einrichtung einer Start-/Endhaltestelle am Hauptbahnhof bzw. am Frie-Vendt-Platz geprüft. Dies ist aus verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht mit Problemen verbunden. Die Mehrkosten für die notwendigen Ein- und Aussetzfahrten über die Friedrich-Ebert-Straße würden sich auf ca. 500.000 € pro Jahr belaufen. Zudem würden die Knoten Herwarthstraße / Von-Steuben-Straße und Von-Steuben-Straße / Hafestraße durch mindestens 12 zusätzliche Leer- bzw. Betriebsfahrten pro Stunde belastet. Diese Fahrten würden die Leistungsfähigkeit für die anderen Stadt- und Regionalbuslinien in diesem neuralgischen Bereich in der Zu- bzw. Abfahrt zum Hauptbahnhof nochmals 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.

Die Einrichtung einer Haltestelle mit Betriebshalt auf dem Frie-Vendt-Platz bei gestreckter Führung der Ringlinie über die Hafestraße stellt keine akzeptable Lösung dar. Auf dem Frie-Vendt-Platz müsste eine separate neue Haltestelle inklusive Hochboard eingerichtet werden. Fahrgäste, die diese Haltestelle zum Ein- bzw. Ausstieg nutzen, brauchen eine gesicherte Zuwegung über den Platz, der von rangierenden Bussen oder auch PKW's befahren wird. Dies ist ohne einen umfassenden Umbau – zu Lasten der Stellplatzkapazität – nicht realisierbar. Zudem ist eine Anfahrt bzw. Abfahrt des Frie-Vendt-Platzes über die Hafestraße und Frie-Vendt-Straße bzw. Friedrich-Ebert-Straße nur mit einem erheblichen Fahrzeitaufwand (Mehrkosten) möglich. Die Enge des Platzes und die zu fahrenden Kurven sind für Fahrten mit Fahrgästen nicht geeignet. In Fahrtrichtung Ludgeriplatz muss von der Hafestraße links in die Frie-Vendt-Straße abgebogen werden. Dieses Abbiegen läuft konträr zum Linksabbiegen der Linien 6, 8, 14 und 17 und ist mit Vorrang für den ÖPNV durch diesen Knoten nicht

zu leisten. Es folgt in engen Kurven das Linksabbiegen auf den Frie-Vendt-Platz und beim Einsetzen der Fahrt mit Linkseinbiegen auf die Friedrich-Ebert-Straße und das Einbiegen auf die Hafestraße. Die Gegenrichtung ist von den gleichen zeitaufwendigen und für den Fahrgast sehr unkomfortablen Abbiegevorgängen gekennzeichnet. Zudem kommt es in dem gesamten Bereich rund um die Knoten Hafestraße / Friedrich-Ebert-Straße und Hafestraße / Frie-Vendt-Straße insbesondere in der Hauptverkehrszeit zu erheblichen Rückstauungen im Kfz-Verkehr, die das Abbiegen der Ringlinie auf den Frie-Vendt-Platz nur mit erheblichen Fahrzeitverlusten ermöglichen.

Für eine vertiefende Erläuterung und Begründung der Beschlussvorschläge wird auf die Anlage 1 dieser Vorlage verwiesen.

i.V.

gez.
Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1: Vertiefende Erläuterung zur erforderlichen Anpassung der Linien 33/34 und 14

Anlage 2: Lageplan provisorische Start/Endhaltestelle Hafestraße