

Stadt Münster – Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplans Münster unter Berücksichtigung der WLE-Reaktivierung

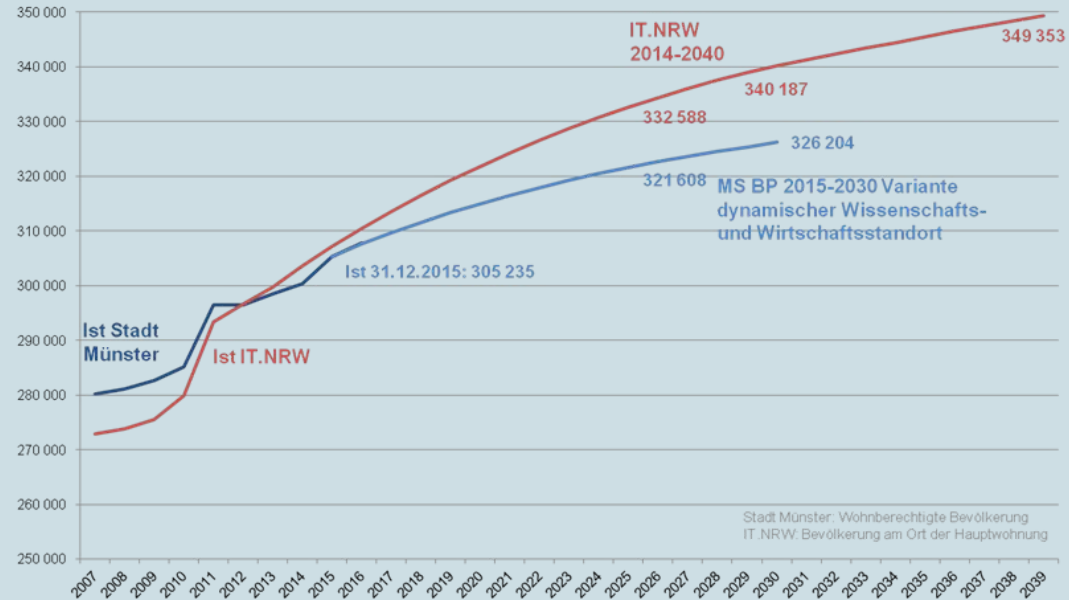
Bürgerinformation

am 15.05.2018 von 18:30 bis 21:30 Uhr

Mehrzwecksaal der Stadtwerke, Hafenstraße 1

Münster und das Münsterland - eine wachsende Stadt in einer starken Region

- voraussichtlich 326.000 Menschen leben 2030 in Münster
- diese Menschen benötigen eine andere Infrastruktur als das Münster der Gegenwart
- Teile der heutigen Infrastruktur, zum Beispiel im Verkehrsbereich, sind noch auf eine Stadt mit 265.000 Einwohnern ausgelegt
- wer mit dem ÖPNV, dem Rad oder dem Auto unterwegs ist, kann das täglich an vielen Stellen erfahren



Unser Ziel: Ein leistungsfähiger und zukunftsfähiger Umweltverbund

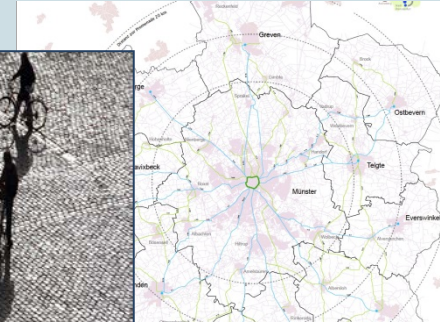
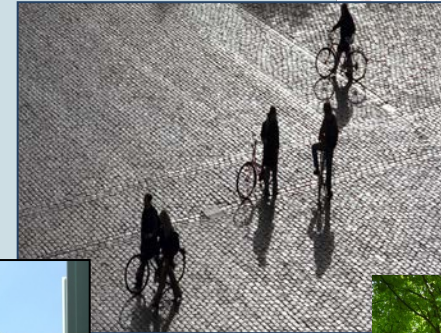


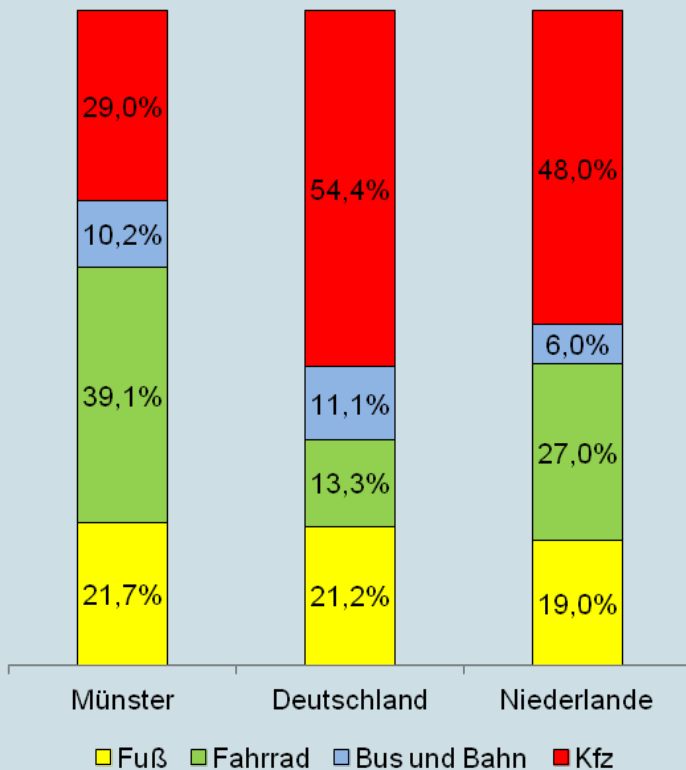
• ÖPNV/SPNV

• Radverkehr



• Fußgängerverkehr





Unser Umweltverbund ist stark,
wir möchten aber besser werden:

15% ÖPNV (+ 50%)

50% Rad (+ 25%)

Anteil des Verkehrsmittels an allen Wegen

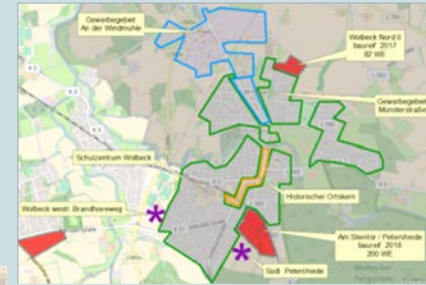
Reisezeitvergleich Pkw, Bus, Rad und zu Fuß: Am Steintor - Hauptbahnhof

The screenshot shows a Google Maps interface with the following details:

- Start: Am Steintor 56
- Destination: Gesetzte Markierung
- Time: 08:26
- Mode selection: Car (23 min), Bus (35 min), Walking (1 Std. 51), Bicycle (32 min)
- Departure: Abfahrt um 08:26 Uhr
- Options: OPTIONEN
- Selected route: Walking (6) > Bus (8) with a red circle around the icons and a red circle around the 35 min duration.
- Route details: 08:28 - 09:03, alle 20 Min. ab Wolbeck Markt A
- Comparison cards at the bottom:
 - Pkw: 23 Min. (9,3 km) - Schnellste Route trotz üblicher Verkehrslage
 - Rad: 32 Min. (9,3 km) - über Angermöller Weg
 - Zu Fuß: 1 Std. 51 Min. (9 km) - über Aberslöher Weg

Korridor Hauptbahnhof – Gremmendorf – Angelmodde - Wolbeck – (Sendenhorst)

- 12.700 Arbeitsplätze allein in Münster
- 15.000 Einwohner im unmittelbaren Einzugsbereich der WLE in den Stadtteilen Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck
- und die Bevölkerung im Korridor wächst weiter:
 - Konversionsfläche York Kaserne (6.000 EW)
 - Lancier Gelände in Wolbeck
 - ehemaliges Sauerstoff Gerätewerk
 - weitere Wohnflächen in Sendenhorst und Albersloh



... damit wachsen die bekannten Verkehrsprobleme auf dem Albersloher Weg



... die WLE bietet die Chance, den Öffentlichen Personennahverkehr auf eine qualitativ neue Stufe zu stellen...

Das bedeutet:

- eine schnelle, staufreie und leistungsfähige Verbindung auf eigener Trasse für den Stadt- und Umland-Verkehr
- den Einstieg in eine zukunftsweisende Münsterland-S-Bahn

Wir wissen, was wir nicht wollen ...



... statt dessen, Reduzierung des MIV auf ein stadt- und umweltverträgliches Maß mit einem starken Beitrag der WLE...

... sie steht für

- Komfort, Pünktlichkeit und Sicherheit
- moderne, umweltfreundliche Technik
- aktiven Umweltschutz
- einen dichten Fahrplankontakt
- neue Züge, neue Gleise, neue Mobilität

... davon profitieren mehr als 7.000 Reisende täglich



© Jürgen Brockamp

Die Buslinienkonzeption im südöstlichen Korridor unter Berücksichtigung der WLE-Reaktivierung

Neuordnung des ÖPNV/SPNV- Angebotes im Süd-Ost-Korridor

- Sicherstellung und Optimierung der Erschließungsqualität
 - Linienführung
 - Haltestelleneinzugsbereiche
- Sicherstellung und Optimierung der Bedienungsqualität
 - Bedienungszeiten
 - Takte und Fahrzeiten
- Berücksichtigung wirtschaftlicher und förder technischer Belange



© Jens Stachowitz

Unter Beachtung der gesamtverkehrlichen Situation:

- Weitestgehende Minimierung der Schrankenschließzeiten mit modernster Technik
- aktiver Schallschutz
- stadtverträgliches Bahnübergangskonzept
- Moderne neue, barrierefreie Haltepunkte mit dynamische Fahrgastinformation und multimodalen Angeboten (Leezenboxen, Park-Ride, etc.)



© Jens Stachowitz



© Stadt Münster



© Jens Stachowitz

Die Varianten des integrierten Bus-Schiene-Konzeptes

Ziel: Bestmögliche Bedienung und Erschließung:

- des Korridors Albersloher Weg und
- der Stadtteile Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck

- 3 Varianten um den Rahmen des Möglichen einzugrenzen

- sie dienen als Diskussionsgrundlage
 - für die Nahverkehrsplanung der Stadt mit Reaktivierung der WLE-Strecke und
 - für die Abstimmung im Rahmen der standardisierten Bewertung mit dem Fördergeber

Planungsleitend bei der Variantenentwicklung

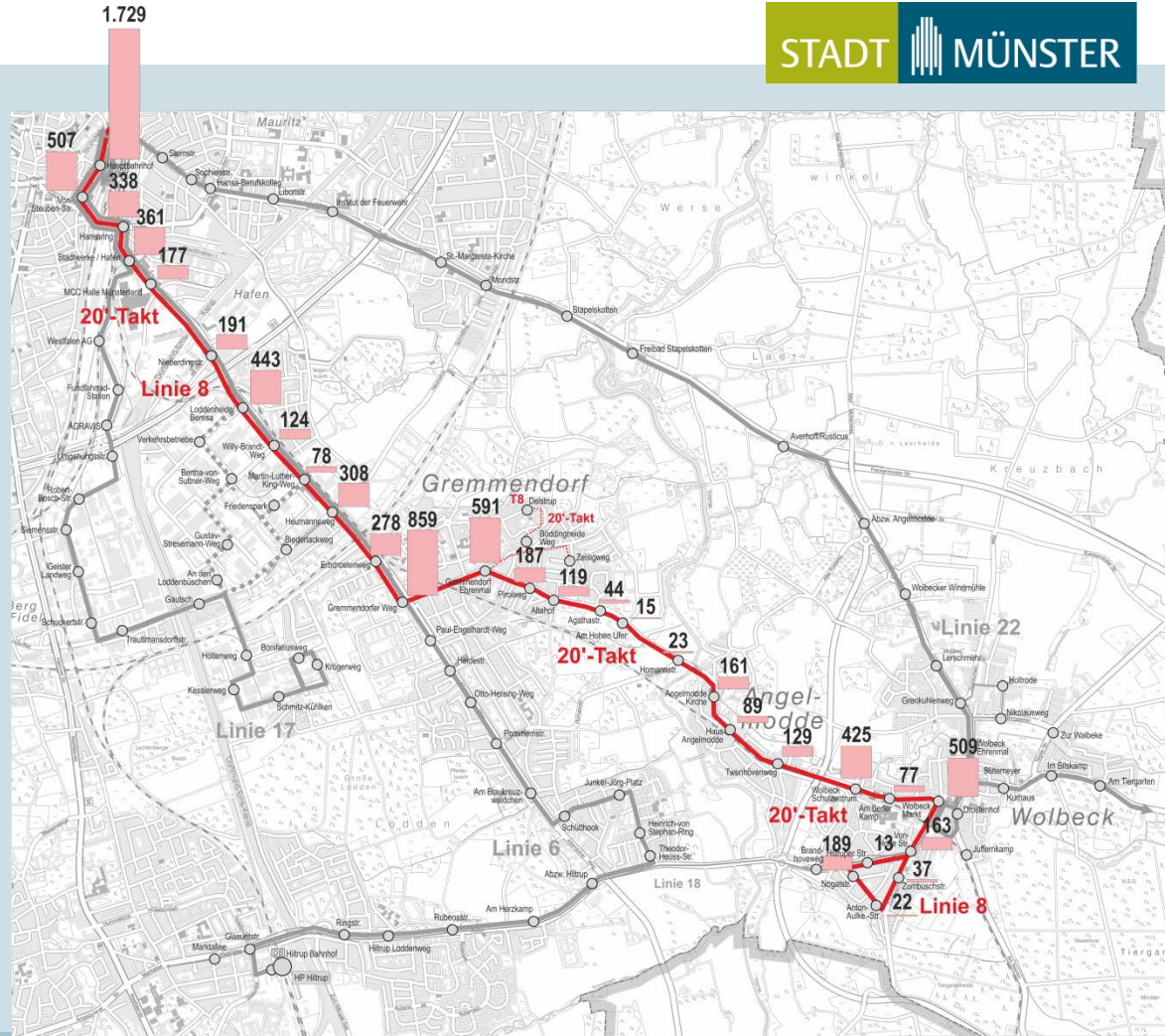
- Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Staufreiheit
- Bedienung aller heutigen Stadtbushaltestellen
- Umsteigefreie Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes und der Altstadt/Bült
- Ausreichende Kapazitäten
- Wirtschaftlichkeit (möglichst Vermeidung von Parallelverkehren Bus/Schiene)

Status Quo Stadtbuslinie 8:

Angebot und Nachfrage

Status Quo

- Linienverlauf: Coerde – Hauptbahnhof – Gremmendorf – Angelmodde - Wolbeck
- Stadtbuslinie im 20'-Takt in der Zeit von 5:00 bis 21:00 Uhr
- Ca. 4.100 Fahrgäste Südast zwischen Hbf und Wolbeck
- Fahrzeit Hauptbahnhof – Wolbeck Nogatstraße 29 Minuten
- Bis zu 15 Min. Verspätung in der Hauptverkehrszeit vor der Unterführung Hafensstraße
- zusätzlich 5 Schulwagenfahrten

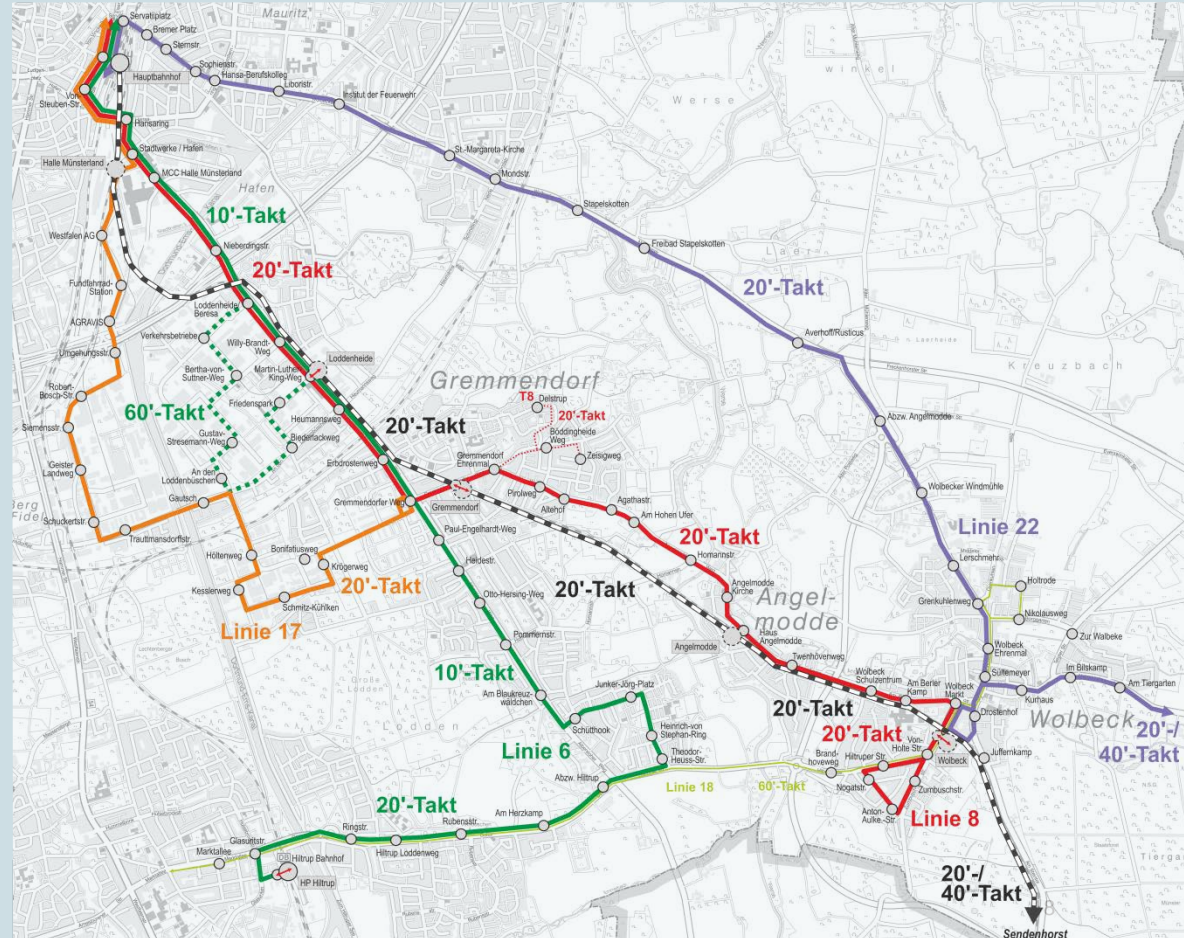


Variante 1:

Einführung des WLE-Angebotes zusätzlich zum heutigen Busangebot

Variante 1

- WLE im 20'-Takt zwischen Hauptbahnhof und Wolbeck
- WLE zwischen Wolbeck und Sendenhorst 20'/40'-Takt
- Linie 8: Linienführung wie heute, Bedienung aller Haltestellen im 20'-Takt
- Linie 6: Linienführung wie heute, 10'-Takt bis Angelmodde Waldsiedlung, 20'-Takt bis Hilstrup

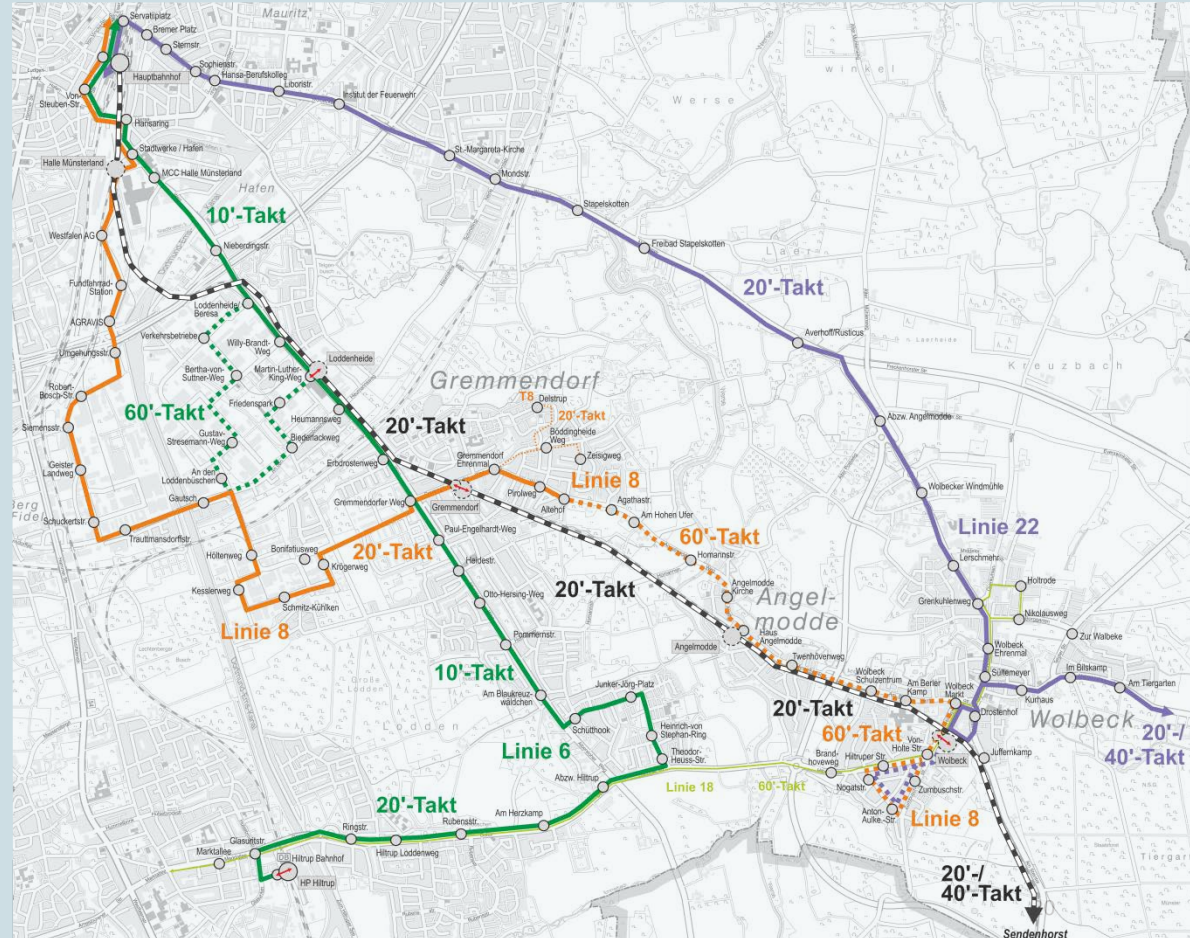


Variante 2a:

Ersatz der heutigen Linie 8 zwischen Hauptbahnhof und Wolbeck durch Weiterführung der heutigen Linie 17 (Linie 8neu) bis Gremmendorf (Altehof) im 20'-Takt und weiter nach Wolbeck (Nogatstraße) im 60'-Takt

Variante 2a

- WLE wie in Planfall 1
- Linie 6: wie in Planfall 1
- Linie 8: Führung über den heutigen Linienweg der 17, ab Gremmendorf auf den Linienweg der heutigen Linie 8
- bis Gremmendorf, Haltestelle Althof im 20'-Takt
- bis Wolbeck, Haltestelle Nogatstraße im 60'-Takt

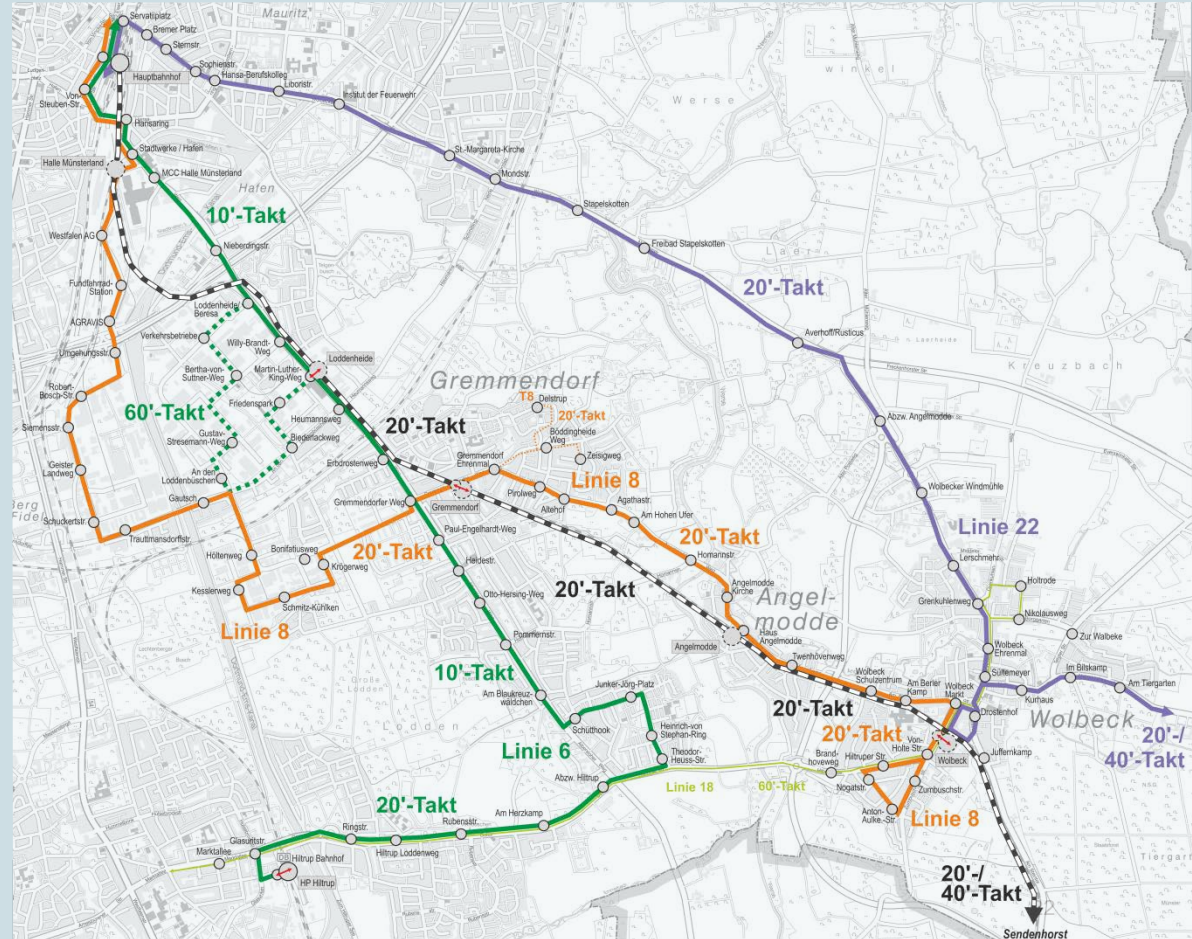


Variante 2b:

Ersatz der heutigen Linie 8 zwischen Hauptbahnhof und Wolbeck durch Weiterführung der heutigen Linie 17 (Linie 8neu) über Gremmendorf im 20'-Takt nach Wolbeck (Nogatstraße)

Variante 2b:

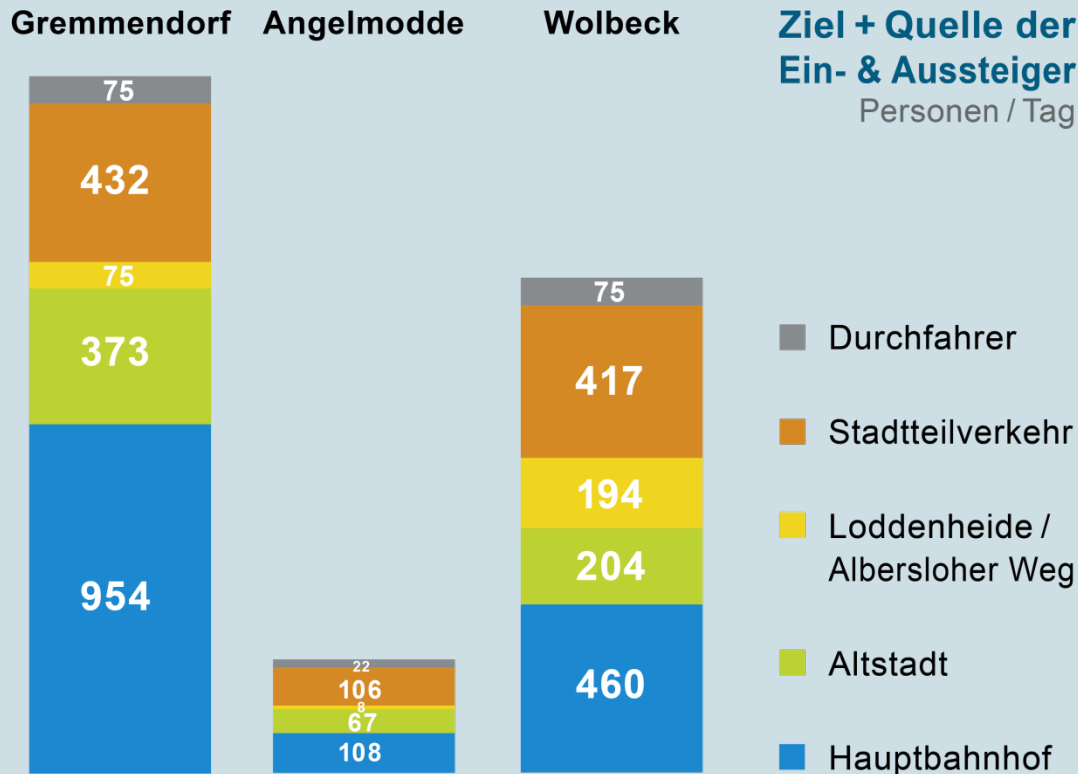
- WLE wie in Planfall 1
- Linie 6: wie in Planfall 1
- Linie 8: Führung über den heutigen Linienweg der 17, ab Gremmendorf auf den Linienweg der heutigen Linie 8
- bis Gremmendorf, Haltestelle Althof im 20'-Takt
- bis Wolbeck, Haltestelle Nogatstraße im 20'-Takt



Zielorte der Fahrgäste der Stadtbuslinie 8* (Stand 2016)

- 50% der Fahrgäste aus Gremmendorf haben das Ziel Hauptbahnhof (954 von 1.909 FG)
- 35% (108 von 311 FG) sind es aus Angelmodde und 34% (460 von 1.350 FG) aus Wolbeck

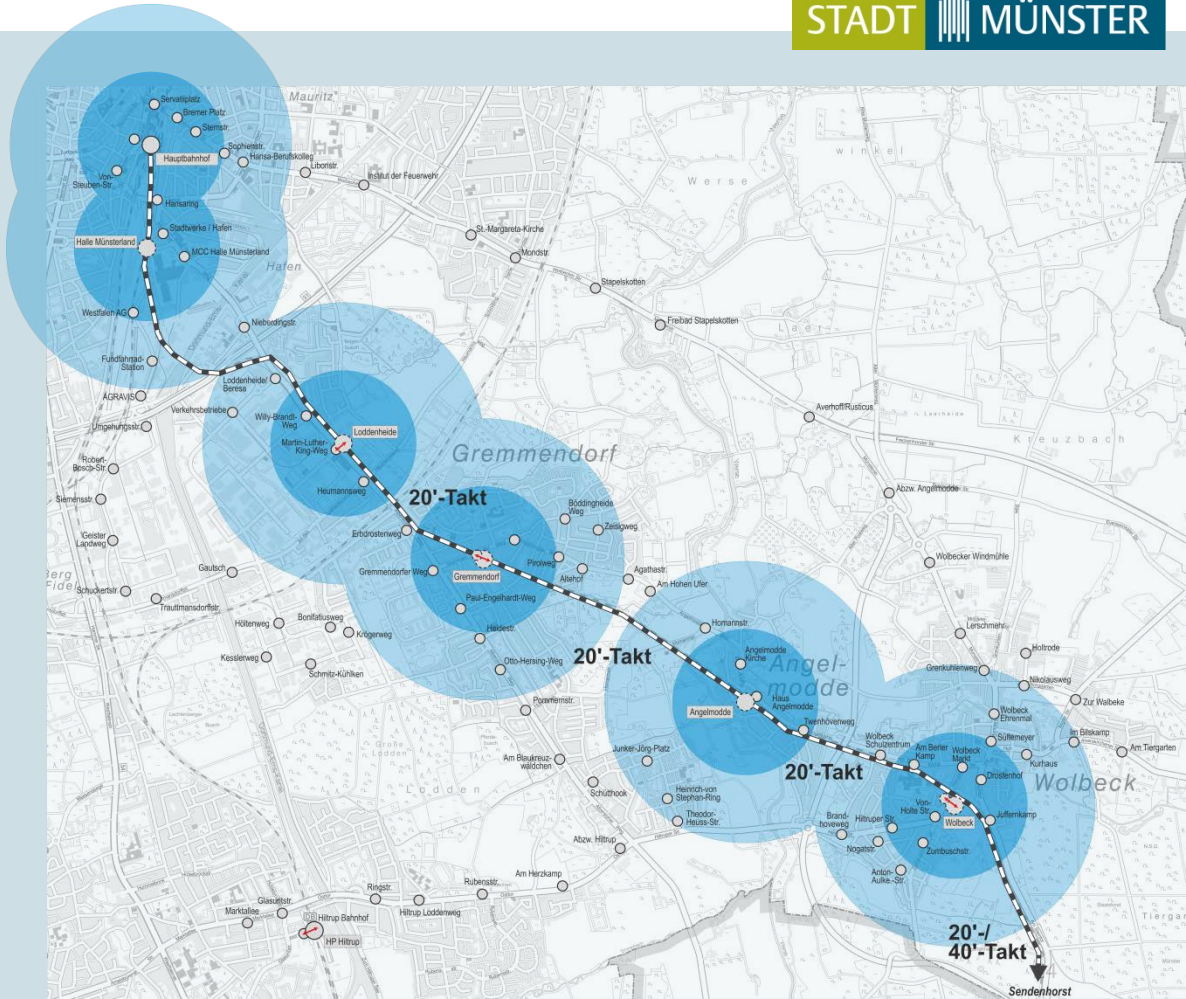
* Nur Fahrgäste der Linie 8



Erschließungsqualität des integrierten Bus-Schiene-Konzeptes

Rund drei Viertel der heutigen Fahrgäste der Linie 8 im Korridor nutzen eine Haltestelle, die im 500m Radius eines WLE Haltepunktes liegt. Im Detail:

- Gremmendorf 78%
- Angelmodde 91%
- Wolbeck 56%



Reisezeitvergleiche

Gegenübergestellt sind die Reisezeiten mit der Linie 8 (heute) und die Reisezeiten unter Einbeziehung der WLE. Dargestellt ist je Ortsteil ein Beispiel:

- für eine Direktverbindung aus den Ortsteilen zum Hauptbahnhof
- für eine Verbindung mit einfachem Umstieg
- für eine Verbindung mit doppeltem Umstieg

Ortsteil								
Reisezeitvergleich WLE / Linie 8 (Status Quo)	Zubringzeit	Übergangszeit	Fahrzeit WLE / Linie 8	Übergangszeit	Abbringzeit	Reisezeit	Vergleich	
								Ortsteil (zentral) - Hbf
	Linie 8	0	1	27	0	0	28	
Ortsteil (zentral) - Domplatz	WLE	3	1	15	5	7	31	-16%
	Linie 8	0	1	27	2	7	37	
Ortsteil (außen) - Hbf	WLE	10	1	15	0	0	26	-19%
	Linie 8	0	1	31	0	0	32	
Ortsteil (Außen) - Domplatz	WLE	10	1	15	5	7	38	-7%
	Linie 8	0	1	31	2	7	41	

Reisezeitenvergleich



- Für ca. 50% der Fahrgäste bedeutet die WLE:
 - eine deutliche Reduzierung der heutigen Fahrzeit
 - Pünktlichere und verlässlichere Bedienung
 - höherer Komfort
 - Umgehung des Staus vor der Unterführung Hafenstraße

Anm.: Der Fußweg zwischen Gleis 21 und der Halteposition B1 beträgt ca. 160m. Das entspricht einer Gehzeit zwischen 2:40 min (langsam) bis 1:45 min (normal).

Erschließungsqualität Wolbeck



Alle Haltestellen der Stadtbuslinie 8 sowie der überwiegende Teil der Haltestellen der Linien 22 und 18 liegen weniger als 1.000 m zum geplanten Bahnhof Wolbeck.

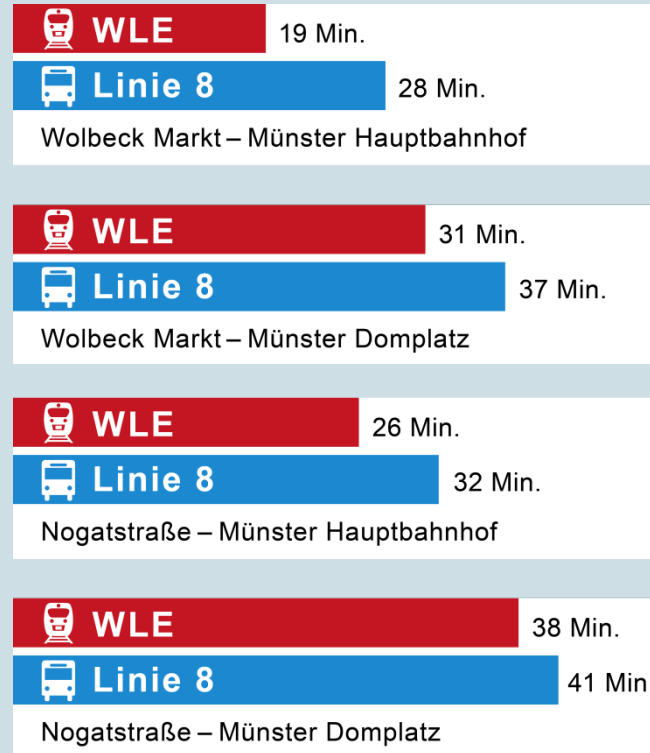
Von 1.435 Fahrgästen, die mit der Linie 8 fahren, nutzen:

- 672 Fahrgäste (47 %) eine Haltestelle, die im 300m Einzugsbereich des Bahnhof Wolbeck liegt
- 799 Fahrgäste (56 %) eine Haltestelle, die im 500m Einzugsbereich des Bahnhof Wolbeck liegt
- 1.435 Fahrgäste (100 %) eine Haltestelle, die im 1.000m Einzugsbereich des Bahnhof Wolbeck liegt

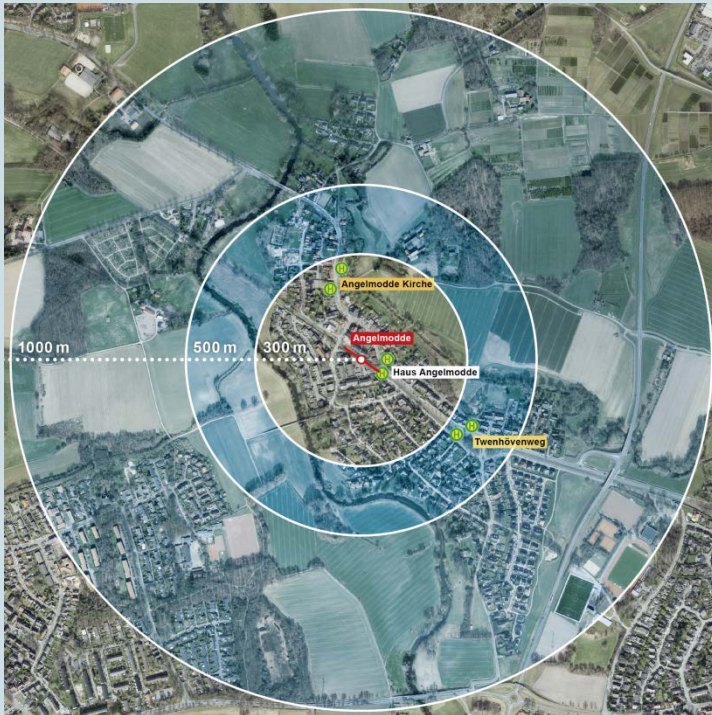
Anm.: **300 m** Fußweg entsprechen **3:20** Gehzeit (bei 1,5 m/sec)
500m entspr. **5:30** Gehzeit | **1.000 m** entspr. **11:00** Gehzeit

Reisezeitvergleiche Wolbeck

- Je nach Verbindung (Direkt, 1-fach- oder 2-fach-Umstieg) ergeben sich Reisezeitgewinne zwischen 3 und 9 Minuten
- Darüber hinaus werden alle heutigen Stadtbushaltestellen im 20'- oder 60'-Takt über den modifizierten (längeren) Linienweg der 8 in Direktfahrt an den erweiterten Kernstadtbereich angebunden.



Erschließungsqualität Angelmodde



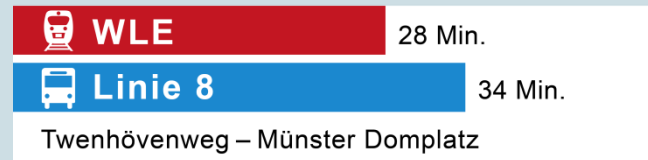
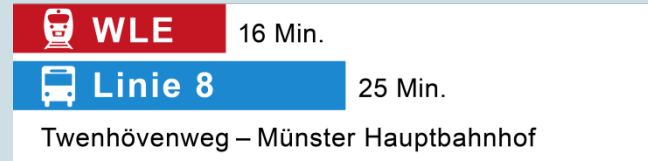
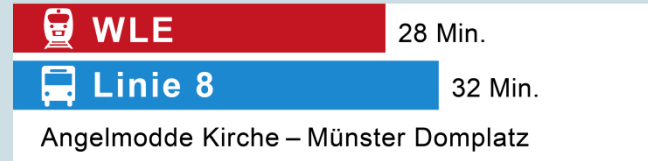
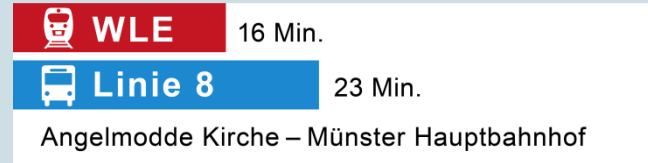
Mit Ausnahme der Haltestelle „Homannstraße“ liegen alle Haltestellen der Stadtbuslinie 8 in einer Entfernung von weniger als 500 m zum geplanten HP Angelmodde

Von 402 Fahrgästen, die mit der Linie 8 in Angelmodde fahren, nutzen

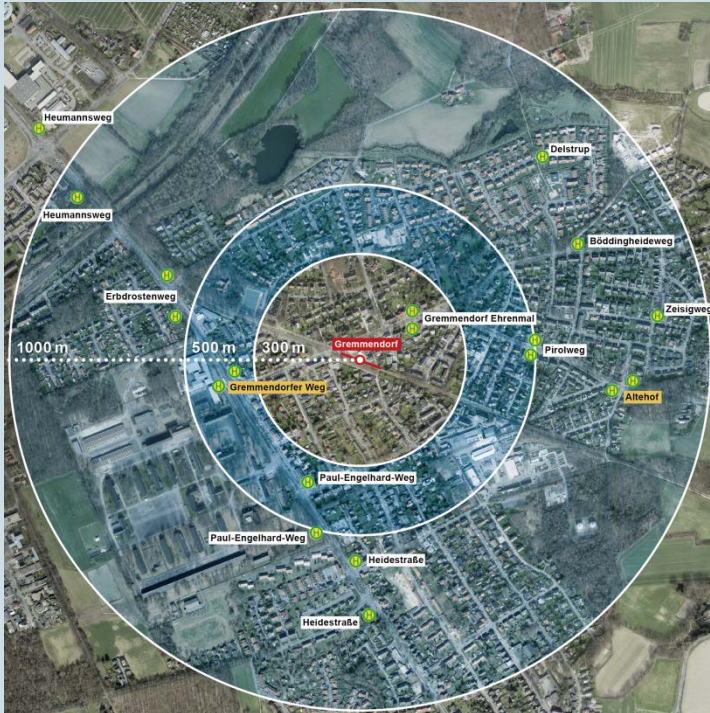
- 250 Fahrgäste (62 %) eine Haltestelle, die im 300m Einzugsbereich des HP Angelmodde liegt,
- 379 Fahrgäste (91 %) eine Haltestelle, die im 500m Einzugsbereich des HP Angelmodde liegt und
- 402 Fahrgäste (100 %) eine Haltestelle, die im 1.000m Einzugsbereich des HP Angelmodde liegt.

Reisezeitvergleiche Angelmodde

- Je nach Verbindung (Direkt, 1-fach- oder 2-fach-Umstieg) ergeben sich noch Fahrzeitgewinne zwischen 4 und 9 Minuten.
- Darüber hinaus werden alle heutigen Stadtbushaltestellen im 20'- oder 60'-Takt über den modifizierten (längeren) Linienweg der 8 in Direktfahrt an den erweiterten Kernstadtbereich angebunden.



Erschließungsqualität Gremmendorf

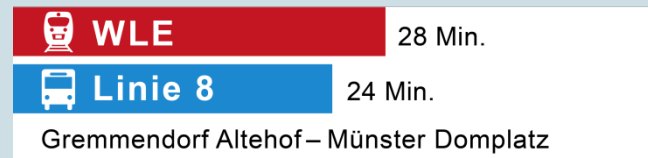
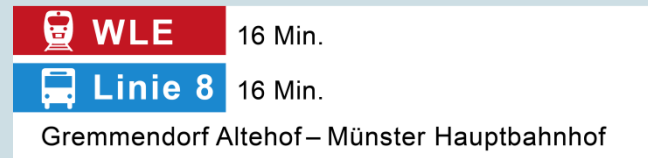
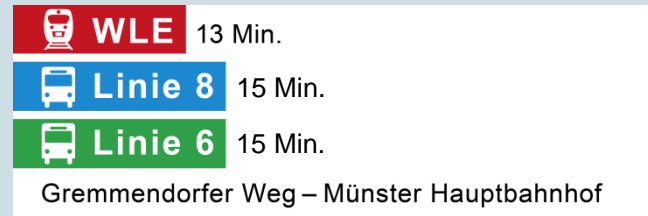


Von 2.093 Fahrgästen, die in die Linie 8 in Gremmendorf ein-/aussteigen, nutzen:

- 591 Fahrgäste (28 %) eine Haltestelle, die im 300m Einzugsbereich des Haltepunktes liegt
- 1.637 Fahrgäste (78 %) eine Haltestelle, die im 500m Einzugsbereich des Haltepunktes liegt
- 2.034 Fahrgäste (97 %) eine Haltestelle, die im 1.000m Einzugsbereich des Haltepunktes liegt
- Mit Ausnahme der Haltestellen „Agathastraße“ und „Am Hohen Ufer“ (zusammen 59 Ein-/Aussteiger), liegen alle Haltestellen der Stadtbuslinie 8 in einer Entfernung von weniger als 1.000 m zum geplanten Haltepunkt

Reisezeitvergleiche Gremmendorf

- Bei der Direktverbindung zum Hauptbahnhof ergibt sich ein Fahrzeitgewinn von 2 Minuten
- Bei 1-fach- oder 2-fach-Umstieg ergeben sich hingegen Fahrzeitverluste von maximal 4 Minuten
- Der Bereich Albersloher Weg wird wie im Status Quo mit der Linie 6 im 10'-Takt bedient.
- Zusätzliche Direktverbindungen ergeben sich durch die modifizierte Führung der Stadtbuslinie 8 (alt 17) in Richtung York-Kaserne/Loddenheide



Fazit zur Erschließungsqualität und zu den Reisezeiten

- Ca. 75% aller Fahrgäste der Linie 8 nutzen eine Haltestellen im 500 m Radius eines WLE-Haltepunktes.
- Bei einem 1.000m Radius um die Bahnhaltpunkte/Bahnhöfe werden 98% aller heutigen Fahrgäste der Linie 8 erreicht.
- Für mehr als 50% der Fahrgäste bieten sich mit der WLE deutliche Reisezeitvorteile bei deutlich verbesserter Pünktlichkeit von den Ortsteilen zum Hauptbahnhof.
- Mit zunehmenden Abstand zum Hauptbahnhof zeigen sich spürbare Reisezeitvorteile auch bei Umsteigeverbindungen.
- Am Hauptbahnhof bietet sich eine deutlich höhere Verlässlichkeit bei Umsteigeverbindungen von der WLE auf den Stadtbusverkehr.



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit