



Öffentliche **Beschlussvorlage**

Amt für Stadtentwicklung,
Stadtplanung,
Verkehrsplanung

20.12.2018

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr König
Telefon: 492 61 51
KoenigD@stadt-muenster.de

Betrifft

Erfahrungsbericht 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster

Beratungsfolge

14.02.2019	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
19.02.2019	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
21.02.2019	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
12.03.2019	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
19.03.2019	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
21.03.2019	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
28.03.2019	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die mit dem vorgelegten Erfahrungsbericht (Anlage 1) zum 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster empfohlenen Linienwegmaßnahmen werden umgesetzt:
 - 1.1 Die Ringlinie wird zur Beschleunigung und Stabilisierung des Betriebsablaufes ab dem Hauptbahnhof über die Wolbecker Straße zum Hohenzollernring geführt. Der damit nicht mehr bediente Hansaring wird versuchsweise über eine geänderte Führung der Linie 14 angebunden.
 - 1.2 Im Stadtbezirk West wird zwischen den Stadtteilen Albachten, Roxel und Mecklenbeck eine Kleinbuslinie neu eingerichtet.
 - 1.3 Die heute im Einrichtungsverkehr über den Spiekerhof in Richtung Nienberge geführten Stadtbuslinien 5 und N85 werden künftig in Richtung und Gegenrichtung über die 1. Nordtangente geführt.
2. Die Umsetzung der Fahrplanmaßnahmen erfolgt zum Fahrplanwechsel 29. April 2019.

3. Die mit dem 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster eingerichtete Busspur durch den Wienburgpark (ehemalige Germania-Gleisstrasse) wird dauerhaft unter Berücksichtigung einer qualifizierten Lösung für den Radverkehr beibehalten.
4. Die im 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster beauftragte Überprüfung der Busbedienung im Altstadtbereich wird in den Masterplan Mobilität Münster 2035+ integriert.
5. Die Ergebnisse des Qualitätsmanagements für die Busbeschleunigung werden in einer gesonderten Vorlage den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Seit dem 01.10.2018 ist die Stadtwerke Münster GmbH über einen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) mit den Stadtbusverkehren betraut (Ratsvorlage V/0063/2017). Es wird zur Kenntnis genommen, dass die linienbezogenen Mehr- oder Minderleistungen innerhalb der im ÖDLA festgelegten Grenzen liegen und sich daher keine finanzielle Auswirkung für die Stadt Münster ergibt.

Begründung:

Zu 1:

Mit der Verabschiedung des 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster durch den Rat der Stadt Münster am 17.02.2016 (V/0626/2015) wurden einige bedeutende Veränderungen des ÖPNV-Bediensangebots beschlossen. Gleichzeitig wurden die Stadtwerke und die Verwaltung beauftragt, 24 Monate nach Inkrafttreten der Änderungen einen Erfahrungsbericht und eine Auswertung aus dem Beschwerdemanagement vorzulegen, aus denen hervorgeht, ob die in der Vorlage V/0626/2015 vorgeschlagenen Änderungen bzw. Maßnahmen sich bewährt haben bzw. ob ein Nachbesserungsbedarf festgestellt wurde.

Der hiermit vorgelegt Erfahrungsbericht (Anlage 1) bewertet die mit dem Fahrplanwechsel am 10. Oktober 2016 umgesetzten Maßnahmen und gibt einen Überblick über noch ausstehende bzw. neue Maßnahmen sowie Prüfaufträge und deren Bearbeitungsstand. Mit dem Fahrplanwechsel am 10.10.2016 wurden mehr als 90% der im 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster festgelegten Linienweg- und Fahrplanmaßnahmen umgesetzt. Grundlage für den Erfahrungsbericht sind die Ergebnisse der standardisierten Fahrgasterhebung 2017/2018 sowie Auswertungen des automatischen Fahrgastzählsystems, das heute bereits auf 30% der Fahrzeuge im Stadtbusverkehr eingesetzt wird. Darüber hinaus wurden Erkenntnisse aus dem Beschwerdemanagement berücksichtigt sowie Anregungen und Beschwerden von Bürgerinitiativen bzw. einzelnen Bürgerinnen und Bürgern (auch nach § 24 GO NW).

Mit der Umsetzung der im 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster beschlossenen Fahrplanmaßnahmen wurde die Betriebsleistung im Stadtbusverkehr um 8% von ca. 9,6 auf ca. 10,4 Mio. Fahrplankilometer ausgeweitet. Gleichzeitig stiegen die Fahrplanstunden um 14% von ca. 600.000 auf ca. 690.000 Stunden. Insgesamt konnte die Pünktlichkeit/Verspätungslage stabilisiert bis leicht verbessert werden. Waren im November 2015 noch 79% aller Haltestellenabfahrten pünktlich (d.h. bis max. 5 min verspätet), konnte dieser Wert im November 2017 auf 82% aller Abfahrten angehoben werden. Leicht gesunken ist hingegen die durchschnittliche Fahrplangeschwindigkeit von 19,8 km/h auf 18,6 km/h. Dies ist vor allem dem hohen Kraftfahrzeugaufkommen und der zu Gunsten der Verkehrssicherheit an einigen Lichtsignalanlagen gesunkenen Leistungsfähigkeit sowie der zahlreichen Baustellen vor allem im Kernstadtbereich geschuldet.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Attraktivität des Stadtbussystems in Münster durch die umgesetzten Maßnahmen gewonnen hat. So konnten die Fahrgastzahlen im Stadtbusverkehr auf über 45 Mio. Fahrgäste pro Jahr gesteigert werden. Insgesamt stieg das Fahrgastaufkommen von 2011 bis

2017 von 31,9 Mio. auf über 45 Mio. Im Vergleich 2016/2017 ist eine Stabilisierung der Fahrgastzahlen festzustellen. An einem normalen Werktag wurden im Jahr 2011 ca. 100.000 Fahrgäste in den Stadtbussen befördert, im Jahr 2017 waren es mehr als 120.000 Fahrgäste.

Deutliche Zuwächse sind bei den nach Münster ein- bzw. auspendelnden Fahrgästen zu verzeichnen, die im Zulauf vor allem mit der Bahn anreisen und dann mit Umstieg auf den Stadtbus ihr Ziel erreichen. Im Vergleich 2011/2017 stieg die Anzahl der Bahn-/Bus-Umsteiger von ca. 5.500 auf 7.500 Fahrgäste/Werktag. Entsprechend stieg auch die Gesamtzahl der am Hauptbahnhof ein- bzw. aussteigenden Fahrgäste von ca. 37.000 auf ca. 44.000. Hinsichtlich der Verteilung der Fahrgäste im Stadtgebiet sind für den Altstadtbereich keine gravierenden Änderungen festzustellen. Deutliche Fahrgastzuwächse sind im Korridor Albersloher Weg auf den Stadtbuslinien 6 und 8 (von 7.100 auf 8.100 Fahrgäste), im Bereich Friedrich-Ebert-Straße auf der Linie 5 (von 3.400 auf 4.600 Fahrgäste) und im Korridor aus und in Richtung Coerde (3.600 auf 4.600 Fahrgäste) zu verzeichnen.

Neben den Fahrgastzahlen ist die Kundenzufriedenheit ein wesentlicher Maßstab zur Bewertung der im Nahverkehrsplan festgelegten Maßnahmen. Grundlage dafür ist das jährlich bundesweit durchgeführte ÖPNV-Kundenbarometer, an dem die Stadtwerke Münster seit 15 Jahren teilnehmen. So wird die Globalzufriedenheit in Münster deutlich besser bewertet als im Branchendurchschnitt. Nach einem leichten Rückgang der Zufriedenheit in 2017, der vermutlich auf den „Gewöhnungsbedarf“ an die zahlreichen Maßnahmen des 3. Nahverkehrsplans Stadt Münster zurückzuführen ist, konnte im Jahr 2018 wieder ein Topwert erzielt werden.

Im Bereich der Infrastrukturmaßnahmen ist die Busspur durch den Wienburgpark hervorzuheben, die ein deutlich optimiertes Bedienungsangebot auf der Stadtbuslinie 17 ermöglicht hat. Darüber hinaus wurden im Vergleich zum Stand 2015 mehr als 60 weitere Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Damit stieg der Anteil barrierefreier Haltestellen stadtweit auf von ca. 45 % auf fast 50 % (527 in 2015 zu 589 in 2018). 100 Haltestellen verfügen inzwischen über eine dynamische Fahrgastinformation.

Im Fazit bleibt festzustellen, dass die mit dem 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster beschlossenen und im Jahr 2016 umgesetzten Maßnahmen weitestgehend erfolgreich waren und durch eine hohe Kundenzufriedenheit bestätigt werden.

Ringlinie:

Die mit dem Fahrplanwechsel am 10. Oktober 2016 eingeführte Ringlinie weist nach zwei Jahren 4.650 Fahrgäste/Werktag auf und damit mehr Fahrgäste als die ersetzten Stadtbuslinien 3 und 4 zusammen. Allein am Hauptbahnhof steigen täglich ca. 1.200 Fahrgäste ein bzw. aus. Der Anteil der Bus/Bus bzw. Bus/Schiene-Umsteiger beträgt ca. 50%. Im Linienvverlauf ist eine gute Fahrgastnachfrage mit hohem Umsteigeranteil vor allem auf dem nordwestlichen Ring (zwischen dem Coesfelder Kreuz und dem Lublinring) gegeben. Deutlich geringer ist die Fahrgastfrequentierung auf dem südöstlichen Abschnitt zwischen dem Hauptbahnhof und der Warendorfer Straße. Hier ist allerdings positiv die Fahrgastnachfrage am St. Franziskus-Hospital mit 444 Ein-/Aussteigern zu vermerken. Die schlechteste Auslastung auf der Ringlinie ist in den Zeitlagen der Taktverdichtung (10'-Takt) von 6:30 bis 8:30 Uhr und 15:00 bis 18:00 Uhr, also während der Verkehrsspitzen, festzustellen. In diesen Zeitlagen weisen die Fahrten z.T. weniger als 5 Fahrgäste auf. Betriebliche Probleme mit hoher Verspätungslage und geringer Fahrgastnachfrage gibt es vor allem auf dem südlichen Abschnitt im Bereich des Hauptbahnhofes und im weiteren Verlauf des Hansaringes und Hohenzollernringes. Der Hansaring ist hierbei insbesondere durch die anhaltende Fernwärme-Baustelle der Stadtwerke negativ betroffen.

Um dem entgegen zu wirken und aufgrund der großen Bedeutung – insbesondere für Umsteiger – wird die Ringlinie weiterhin direkt den Hauptbahnhof anbinden. Zur Beschleunigung und Stabilisierung des Betriebsablaufes wird die Linie künftig ab dem Hauptbahnhof über die Wolbecker Str. zum Hohenzollernring geführt. Die störanfälligen und zeitaufwendigen Einschleifungen/Stichfahrten zum Hauptbahnhof und zurück werden so vermieden. Gleichzeitig wird die Anbindung des St. Franziskus-

Hospitals sichergestellt. Das damit „offen gelassene“ Teilstück Hafestraße/Hansaring wird versuchsweise (abhängig von der Akzeptanz der Fahrgäste) über die Linie 14 im 20'-Takt angebunden. Damit wird dann auch das Hafenviertel in Direktfahrt mit der Altstadt verbunden.

Aufgrund der oben genannten schlechten Auslastung werden die Taktverdichter auf der Ringlinie eingestellt. Es wird ganztägig ein stabilerer 15'-Takt geboten und damit die Wirtschaftlichkeit verbessert.

Kleinbuslinie Albachten – Roxel – Mecklenbeck:

Im Stadtbezirk Münster West ist für die Verbindung Albachten – Roxel eine deutlich gestiegene Fahrgastnachfrage von ca. 3.000 Fahrgästen im Jahr in 2015 auf ca. 4.000 Fahrgäste im Jahr 2017 auf der TaxiBus-Linie T20 festzustellen. Damit verbundenen sind auch die Kosten deutlich auf ca. 55.000 € gestiegenen. Gleichzeitig beträgt die maximale Besetzung der Fahrten für den mit Gelenkbussen im 60'-Takt bedienten Teilabschnitt der Linie 10 zwischen Mecklenbeck und Roxel außerhalb der Hauptverkehrszeit weniger als 10 Fahrgäste. Mehr als 10 Fahrgäste/Fahrt werden nur im Schülerverkehr festgestellt. Neben dieser schlechten Auslastung bedingt die stündliche Verlängerung der Linie 10 zwischen Mecklenbeck und Roxel eine ungünstige und damit kostenintensive Umlaufplanung. Planungsrelevant ist auch der im Dezember 2018 in Betrieb genommene Bahnhof Mecklenbeck.

Auf der Basis dieser Rahmenbedingungen und den guten Erfahrungen mit den Kleinbuslinien 18 (Hiltrup – Wolbeck) und 19 (Sprakel – Kinderhaus – Coerde), soll ab dem Fahrplanwechsel 2019 eine neue Kleinbuslinie 20 Albachten – Roxel - Mecklenbeck im 60'-Takt eingeführt werden. Damit erfolgt eine Umstellung der bedarfsorientierten TaxiBus-Linie Albachten–Roxel auf einen Linienbusbetrieb. Gleichzeitig kann die Verbindung Mecklenbeck – Roxel nachfragegerecht und kostenorientiert weiterhin im 60'-Takt bedient werden.

Die vorgesehene Führung der Kleinbuslinie 20 bietet die Anbindung aller drei Haltepunkte im Stadtbezirk West, den Anschluss an die Korridore Gievenbeck (Linie 1), Aaseestadt (Linie 10) und Weseler Str. (Linie 15/16) sowie eine optimierte Führung der Linie 10 in Mecklenbeck. Darüber hinaus kann eine Anbindung des neuen Haltepunktes Mecklenbeck im 20'-Takt an das Stadtteilzentrum und den Bereich Aaseestadt mit Bus-Schiene-Verknüpfung an der Meyerbeerstraße realisiert werden. Im Schülerverkehr in der Frühspitze sowie nachmittags werden die Fahrten der Linie 10 zwischen Mecklenbeck und Roxel bedarfsgerecht verlängert bzw. E-Wagen eingesetzt.

Stadtbuslinie 5:

Die Stadtbuslinien 5 und N85 werden heute im Einrichtungsverkehr über Spiekerhof in Richtung Nienberge geführt. Die Fahrgastbefragung und -zählung im Herbst 2017 hat ergeben, dass mehr als 50% aller Fahrgäste an den entsprechenden Haltestellen im Bereich Spiekerhof dem Schülerverkehr zugeordnet werden können und in der Hauptverkehrszeit bis 9.00 Uhr auftreten. Aufgrund dieses Fahrgastaufkommens, der städtebaulich sensiblen Situation im Bereich Spiekerhof sowie der Verspätungsanfälligkeit in diesem Straßenzug soll auf die Einschleifung der Linie 5 über den Spiekerhof verzichtet werden. Die Stadtbuslinien 5 und N85 sollen künftig in Richtung und Gegenrichtung über die Nordtangente geführt werden. Die fußläufige Erreichbarkeit des Bereiches Spiekerhof/Rosenstraße/Überwasserstraße ist durch die Haltestellen auf der Apostelkirche/Bergstraße/Münzstraße gegeben. Inwieweit diese lageoptimiert werden müssen, ist zu prüfen. Der Fahrzeitgewinn für Fahrgäste auf der Linie 5 in Richtung Coesfelder Kreuz beträgt durch diese Linienstreckung ca. 3 Minuten.

Zu 2.:

Neben den unter Punkt 1 dargelegten Maßnahmen, soll auch die Umsetzung der im 3. NVP vorgesehenen Stadt-/ Umlandkooperation Linie 7/R72/R73 zum Fahrplanwechsel am 29. April 2019 umgesetzt

werden. Diese Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Stadt-/Umlandverkehr (Burgsteinfurt) – Altenberge – Nienberge – Münster Hauptbahnhof – Kriegerweg – (Ottmarsbocholt) im 20'-Takt des Stadtbussystems, von der Region (Altenberge) mit Durchbindung über den Hauptbahnhof bis zur Weseler Straße, schafft eine neue Stadtbusachse sowie eine zusätzliche, schnelle Verbindung im 20'-Takt für den Stadtteil Nienberge über die Steinfurter Straße. Darüber hinaus bietet sie für Pendler erstmalig eine sehr attraktive Stadt-Umland-Verbindung mit vielen in Direktfahrt erreichbaren Zielen im Stadtgebiet Münster.

Zu 3.:

Die mit der Überplanung der Linienführung im Korridor Kinderhaus eingerichtete Umweltspur durch den Wienburgpark hat sich in den vergangenen zwei Jahren bewährt und soll langfristig sichergestellt werden. Inwieweit die ursprünglich angedachte 500 m lange Umweltspur, vergleichbar der Umweltspur in Mecklenbeck, realisiert werden kann oder ob ein parallel geführter Radweg durch den Wienburgpark die endgültige Lösung darstellt ist integraler Bestandteil der Gesamtplanung Gleistrasse für den Radverkehr. Dazu wird die Verwaltung eine separate Vorlage einschließlich der zu erwartenden Kosten den Gremien zur Beschlussfassung vorlegen.

Zu 4.:

Mit dem Beschluss zum 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster wurde die Verwaltung beauftragt zu prüfen, inwieweit insbesondere im Altstadtbereich ein unter den Gesichtspunkten Stadtverträglichkeit und Nachhaltigkeit alternatives Bedienungskonzept entwickelt werden kann. Diese Fragestellung geht weit über die Inhalte eines Nahverkehrsplanes hinaus, da sie gesamtverkehrlich zu betrachten ist.

Insofern ist es zielführend, diesen Auftrag in den gerade beginnenden Prozess „Masterplan Mobilität Münster 2035+“ einzubinden.

Zu 5.:

Die Verwaltung hat in Abstimmung mit dem Nahverkehrsmanagement der Stadtwerke Münster GmbH ein gemeinsames Qualitätsmanagement für die Busbeschleunigung eingerichtet und eine umfassende Analyse zur aktuellen betrieblichen Situation durchgeführt. Zurzeit befinden sich diese Ergebnisse in der Abstimmung und Bewertung. Sobald dies abgeschlossen ist, wird die Verwaltung den Gremien den Bericht mit Maßnahmenempfehlungen zur Beschlussfassung vorlegen.

i.V.

gez.
Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlage: Erfahrungsbericht zum 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster