



Ratsantrag

25.06.2019

Schnelle Busse verbinden Münster mit dem Münsterland!

Der Rat möge beschließen:

1. Zur Verbesserung der Busverbindungen zwischen den Landkreisen Warendorf, Borken, Coesfeld und Steinfurt sowie der Stadt Münster werden die bestehenden Schnellbuslinien verstärkt.
2. Ziel ist es, ab dem nächsten Fahrplanwechsel im Januar 2021 auf den vier Schnellbuslinien
 - S 20 Warendorf – Everswinkel – Münster
 - S 50 Ibbenbüren – FMO – Münster
 - S 70 Vreden – Ahaus/Horstmar – Laer - Münster
 - S 75 Bocholt – Borken – Münsterjeweils eine zweite Verbindung je Stunde mit einem Schnellbus einzurichten und dadurch das Angebot auf diesen Linien zu verdoppeln und
 - auf der besonders stark genutzten Schnellbuslinie
 - S 90 Lüdinghausen – Senden - Münsterbereits 2019 je Stunde eine dritte Verbindung mit einem Schnellbus einzurichten und dadurch das Angebot auf dieser Linie um 50 % zu erhöhen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, hierfür in Abstimmung mit den Landkreisen und Anliegergemeinden Verhandlungen mit den zuständigen Gremien der RVM/WVG aufzunehmen. Auch die SWMS sowie der ZVM bzw. der NWL sind soweit erforderlich zu beteiligen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Streckenführung der Schnellbuslinien innerhalb des Stadtgebietes von Münster durch Busspuren bzw. LSA-Vorrangschaltungen zu beschleunigen.
5. Die Verwaltung wirkt darauf hin, dass sobald als möglich Fahrzeuge mit E-Antrieb eingesetzt werden.
6. Die Stadt erklärt sich bereit, die aus dem Mehrangebot resultierenden finanziellen Belastungen, die nicht aus dem Verkauf von Tickets refinanziert und durch Fördermittel gem. ÖPNVG NRW abgedeckt werden können, zu einem (regional) angemessenen Anteil durch die Stadt Münster zu tragen.

Begründung:

Die Pendlerverflechtungen zwischen Münster und dem Münsterland werden immer stärker. Stadt und Stadtwerke gehen inzwischen von täglich 380.000 Pendlerfahrten zwischen den Gemeinden in den Kreisen Warendorf, Coesfeld, Steinfurt und Borken und der Stadt Münster aus. Neben dem BerufspendlerInnen sind dies in zunehmendem Maße auch Studien- und AusbildungspendlerInnen.

Der Anteil des privaten Kfz als Verkehrsmittel liegt trotz verbesserter ÖV-Angebote im Pendlerverkehr nach wie vor bei über 80 %. Steigende Belastungen der AnwohnerInnen in den Gemeinden und in der Stadt Münster durch Lärm, Abgase und Staus auf den Straßen sowie durch erhöhte Unfallgefahren auf der einen und der PendlerInnen durch immer längere Fahrzeiten auf der anderen Seite, sind die Folge.

Eine Verkehrswende durch stärkere Nutzung von Bus und Bahn und - im engeren Umfeld der Stadt - durch E-Fahrräder auf Velo-Routen ist aus Gründen des Klimaschutzes und aus volkswirtschaftlichen Gründen dringend erforderlich. Ziel muss es sein, den Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel und der E-Fahrräder so schnell wie möglich zu erhöhen. Initiativen der Stadt und der direkt angrenzenden Gemeinden einerseits für die Einrichtung von Velo-Routen sowie andererseits der Stadt mit den vier Landkreisen des Münsterlandes für die Entwicklung einer Münsterland S-Bahn verdeutlichen, welche große Bedeutung dieser Aufgabe beigemessen wird.

Wo im Münsterland keine Schienenstrecken zur Verfügung stehen, kommt seit Jahren den Schnellbuslinien entscheidende Bedeutung zu. Zurzeit verbinden 7 S-Buslinien die Landkreise des Münsterlandes untereinander und mit der Stadt Münster. Hinzu kommen zwei weitere S-Buslinien, die Warendorf und Ahlen sowie Recke und Osnabrück verbinden.

Die verkehrliche Bedeutung dieser S-Buslinien ist erheblich. Die Linie S 90 von Lüdinghausen nach Münster zählt bspw. täglich mehr als 3.300 Fahrgäste, die S 70 von Vreden über Ahaus/Horstmar nach Münster mehr als 2.700 Fahrgäste. Sie werden damit stärker genutzt als manche regionale Schienenstrecke.

Das Potential der S-Buslinien ist noch lange nicht ausgeschöpft. Zurzeit bieten 6 der 7 Linien nur eine stündliche Verbindung an. Auf der S 90 von Lüdinghausen über Senden nach Münster besteht ein halbstündliches Angebot je Richtung.

Ziel dieses Antrages ist es, die Angebote auf den Schnellbuslinien erheblich zu verbessern. Auf den vier Linien

- S 20 Warendorf – Everswinkel – Münster
- S 50 Ibbenbürgen – FMO – Münster
- S 70 Vreden – Ahaus/Horstmar – Laer - Münster
- S 75 Bocholt – Borken – Münster

soll das Angebot durch Einrichtung jeweils einer zusätzlichen Verbindung je Stunde verdoppelt werden.

Auf der Linie S 90 Lüdinghausen – Senden – Münster soll eine dritte Verbindung je Stunde eingerichtet und das Angebot dadurch um 50 % vergrößert werden. Der Antrag greift hier bereits laufende Verhandlungen zwischen dem Kreis Coesfeld, der Stadt Münster und der RVM für eine „X90“ genannte besonders schnelle und komfortable Expressbus-Verbindung auf.

Vereinbarungen zur Umsetzung dieser Maßnahmen sollen bis Jahresende abgeschlossen werden. Realisiert werden sollen die Verbesserungen nach Möglichkeit zum nächsten Fahrplanwechsel, der Anfang 2021 stattfinden wird. Auf der S 90-Linie kann der Betrieb der dritten Verbindung dank der Vorarbeiten bereits unterjährig zum Sommer 2020 aufgenommen werden.

Die Verbesserung der Angebote muss durch die Beschleunigung der Busse im Stadtgebiet von Münster flankiert werden. Bei den genannten Schnellbussen sind deshalb folgende

Streckenführungen durch neue/längere Busspuren bzw. LSA-Vorrangschaltungen soweit als technisch/baulich möglich zu beschleunigen:

- S20: L 793 mit Busspur ab Abzweig Wolbeck – Münsterstraße – Wolbecker Straße - Servatiplatz
- S50: Schiffahrter Damm – Königsberger Straße – Hoher Heckenweg – Gartenstraße – Eisenbahnstraße – Servatiplatz/Hbf
- S70: A 1/Münster-Nord - Steinfurter Straße - Neutor (Schlossplatz Nord) - Altstadt/Bült – Mauritztor – Eisenbahnstraße/Hbf
- S75: A 43 – Weseler Straße – Moltkestraße – Ludgeriplatz – Schorlemer Straße – Herwarthstraße - Bahnhofstraße – Eisenbahnstraße - Altstadt/Bült
- S90: Wie S75.

Aus Gründen des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung sollen die einzusetzenden Fahrzeuge sobald als möglich – abhängig von der technischen Entwicklung und von der Verfügbarkeit - mit E-Antrieben (vorzugsweise Brennstoffzellentechnik) ausgerüstet werden. Augenblicklich sind die Herstellerangebote für solche Fahrzeuge sehr gering bis nicht vorhanden. Deshalb wird es darum gehen, die Schnellbus-Flotte im Laufe der nächsten Jahre schrittweise auf E-Betrieb umzustellen.

Die Kosten der Verbesserungen des Angebots durch zusätzliche Fahrzeuge, durch Personal und durch Betrieb werden sich zum Teil über erhöhte Fahrgastzahlen und entsprechenden Ticketverkauf amortisieren lassen. Zur Abdeckung der Mehrosten können auch die Regionalisierungsmittel herangezogen werden, die den öffentlichen Aufgabenträgern des ÖV gem. § 11 ÖPNVG NRW vom Land NRW zur Verfügung gestellt werden. Schnellbuslinien gehören ausdrücklich zum Förderumfang.

Evtl. verbleibende Restkosten müssten durch die beteiligten Kreise und Gemeinden aufgebracht werden.

Stefan Weber
Walter von Gökels
und CDU-Fraktion

Otto Reiners
Gerhard Joksch
und GAL-Fraktion