

Linienweg- und Fahrplanmaßnahmen 2020

1. Linienweg- und Fahrplanmaßnahmen zur Umsetzung im April 2020

Mit der Vorlage des Erfahrungsberichts zum 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster im Februar 2019 und der Umsetzung der daraus abgeleiteten Maßnahmen mit dem Fahrplanwechsel am 29.04.2019 wurde das Stadtbussystem weiter optimiert.

Aufgrund siedlungsstruktureller Entwicklungen sowie Entwicklungen in der Fahrgastnachfrage werden auch für das Jahr 2020 Linienweg- und Fahrplanmaßnahmen im Stadtbussystem notwendig. Mit diesen Maßnahmen wird auch den Prüfaufträgen aus der politischen Beratung zum Erfahrungsbericht Rechnung getragen.

Wesentliche Grundlage der Angebotsmaßnahmen sind die Ergebnisse des automatischen Fahrgastzählsystems der Stadtwerke. Aktuell sind 84 von 227 Stadtbussen mit diesem Zählsystem ausgerüstet. Haltestellen- und fahrtscharf können die Ein- und Aussteiger sowie die Fahrgastbesetzung ermittelt werden. Nachfolgend beschriebene Maßnahmen sind für den Fahrplanwechsel am 20.04.2020 geplant.

1.1 Zurücknahme der Linie 2 - Oderstraße / Pötterhoek

Mit der Umsetzung der Linienwegmaßnahmen des 3. Nahverkehrsplanes wurden die Bereiche Oderstraße und Pötterhoek versuchsweise mit einer stündlichen Fahrt der Linie 2 erschlossen. Dabei hat sich für den seit 2016 erstmals im Stadtbusverkehr angebundenen Bereich der Oderstraße keine signifikante Fahrgastnachfrage eingestellt. Insgesamt werden die drei Haltestellen in diesem Gebiet von weniger als 20 Fahrgästen pro Werktag mit stetig rückläufiger Tendenz genutzt. Gleiches gilt für die Haltestellen im Bereich Pötterhoek. Im Jahr 2019 wurden an den Haltestellen Pötterhoek und Kärntner Str. insgesamt nur 22 Ein- und Aussteiger pro Werktag gezählt.



Die im Oktober 2016 eingeführten Zusatzfahrten zwischen Oderstraße und Hauptbahnhof, die den 60'-Takt gewährleisten, wurden bereits aufgrund des Parallelverkehrs zur Linie 2 aus bzw. nach Handorf und der sehr geringen Nachfrage zum Fahrplanwechsel am 29.04.2019 eingestellt. Entsprechende Beschwerden zur Rücknahme der Fahrten sind bei den Stadtwerken nicht eingegangen. Unabhängig davon ist festzustellen, dass der Bereich Oderstraße wie auch der Pötterhoek in einem 350m Radius nahezu flächendeckend über die Haltestellen Elbestraße und Saarstraße auf

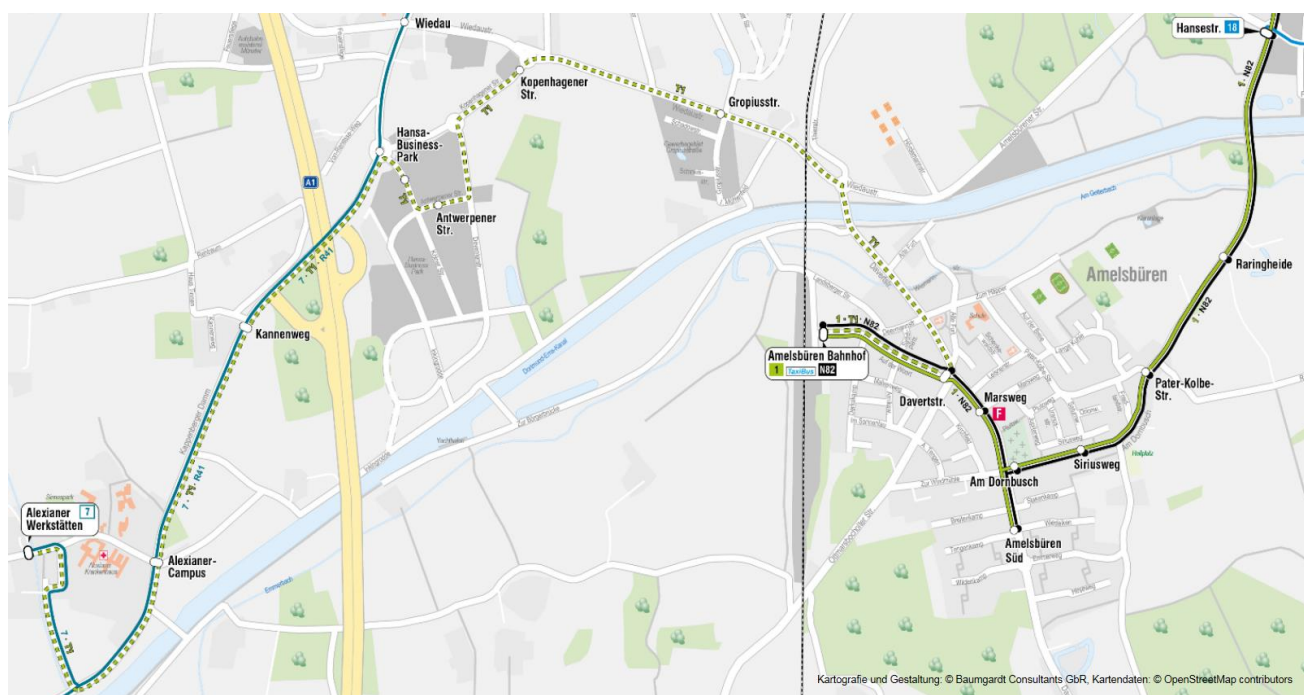
dem Schiffahrter Damm erschlossen werden. Diese Haltestellen werden von der Linie 4 im 20'-Takt mit Direktfahrt in den Altstadtbereich bedient.

Aufgrund der geringen und weiter rückläufigen Fahrgastnachfrage sowie der guten Erschließung und Anbindung über die Haltestellen auf dem Schiffahrter Damm, soll die Führung der Linie 2 über Pötterhoek/Oderstraße eingestellt werden. Dadurch besteht die Möglichkeit, zusätzliche Fahrten der Linie 2 nachmittags aus und in Richtung Handorf anzubieten. Mit dieser Ausweitung des 10'-Taktes der Linien 2 und 10 wird dem wachsendem Schüleraufkommen der neuen Gesamtschule Ost aus und in Richtung Handorf Rechnung getragen.

1.2 Verlängerung Linie 18 - Hiltrup-Hansa-Business-Park - Alexianer Campus

Im Rahmen der politischen Beratung zum Erfahrungsbericht des 3. Nahverkehrsplanes wurde in der BV-Hiltrup eine Verbesserung der Anbindung an das Industriegebiet Hansa-Business Park sowie zum Alexianer-Campus gefordert. Ein entsprechender Antrag auf Prüfung der Einrichtung einer Kleinbuslinie folgte.

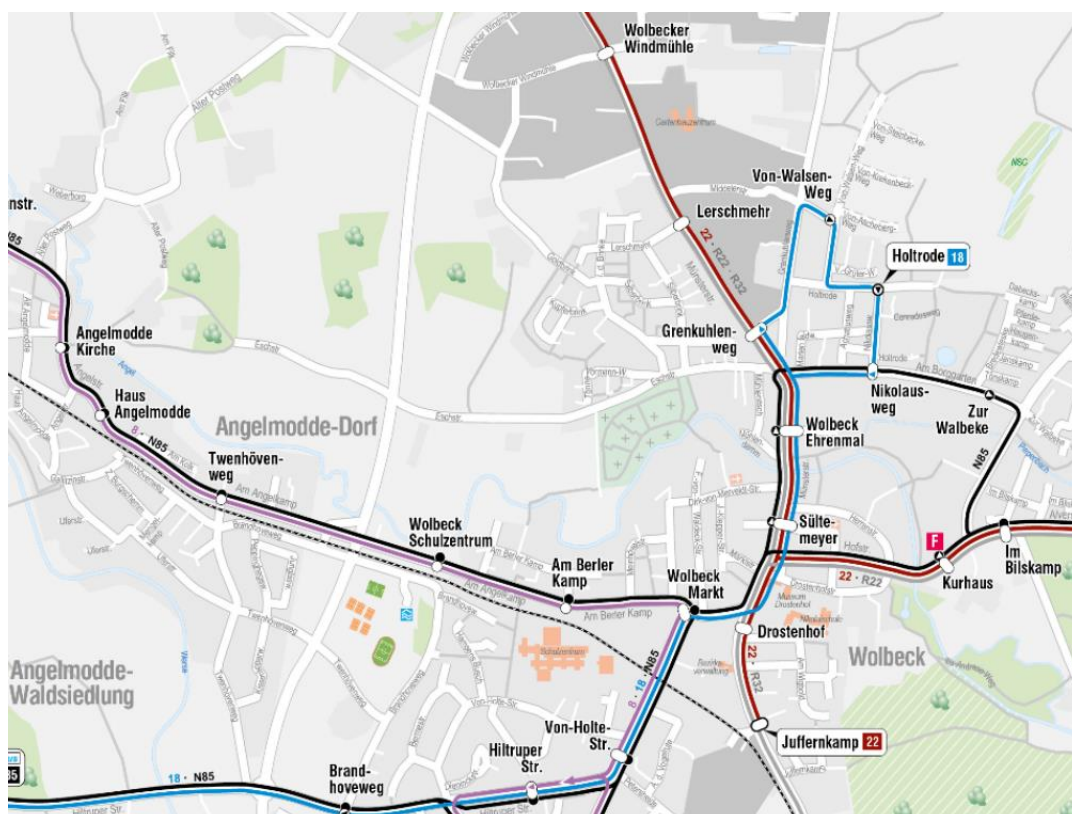
Aktuell wird die Verbindung aus dem Stadtteil Hiltrup in den Hansa-Business-Park und weiter bis Alexianer-Campus über die Stadtbuslinie 1 mit Umstieg an der Haltestelle Davertstraße in Amelsbüren auf die Taxibuslinie T1 sichergestellt. Die Fahrgastzahlen der Taxibuslinie sind in den vergangenen Jahren stetig gestiegen, was auch auf die Entwicklung im Industriegebiet Hansa-Business-Park zurückzuführen ist. In 2018 beliefen sich die Kosten für die T1 auf ca. 70.000 €. Aufgrund dieser Sachlage soll das Bedienungsangebot auf eine Kleinbuslinie umgestellt werden.



Seit Oktober 2016 stellt die Linie 18 werktags die Stadtteilverbindung zwischen Hiltrup und Wolbeck im 60'-Takt sicher. In Hiltrup wird diese Linie über Hiltrup Schulzentrum und die Westfalenstraße bis in das Gewerbegebiet Hansestraße geführt. Zur Verbesserung der Anbindung des Stadtteils Hiltrup an den Hansa-Business-Park und den Alexianer Campus wird vorgeschlagen, die Kleinbuslinie 18 über Amelsbüren, das Gewerbegebiet Gropiusstraße bis zum Hansa Business Park und weiter im 60'-Takt bis zum Alexianer-Campus zu verlängern. Damit wird die Anbindung

des Hansa Business Park auch für das südliche Stadtgebiet, einschließlich der Anbindung des Bahnhof Hilstrup optimiert.

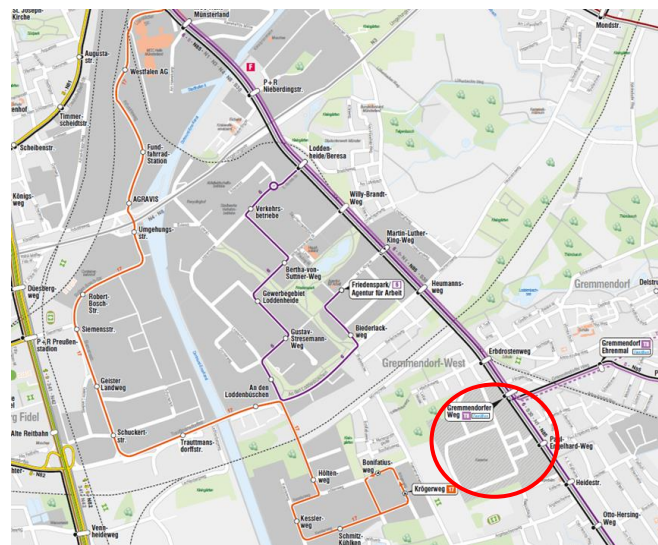
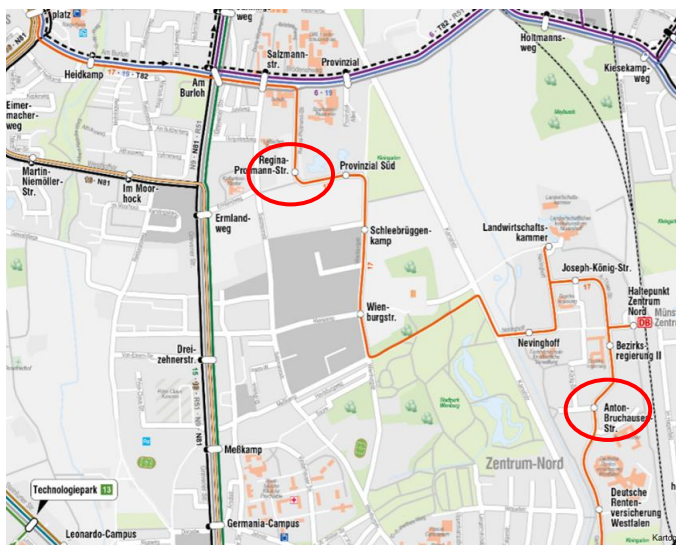
Aufgrund der Umlaufzeiten kann auch die Führung der Kleinbuslinie im Stadtteil Wolbeck optimiert werden. Mit einer Einschleifung über das Baugebiet Wolbeck Nord (Am Borggarten-Nikolausweg-Holtrode-Grenkuhlenweg) besteht die Möglichkeit, die Linie 18 bis in den Dienstleistungsbereich Wolbeck Windmühle zu verlängern. Die mit dem Planwechsel am 29.04.2019 versuchsweise eingerichtete Einschleifung der Linie 18 über den Von-Walsen-Weg führte zu keiner relevanten Fahrgastnachfrage und würde bis zur Fertigstellung der Middlerstraße zu Gunsten des zu erwartenden, höheren Fahrgastpotenzials aus dem Bereich Wolbecker Windmühle entfallen.



1.3 Bedienung der Linie 17 am Wochenende – Entwicklung im Bereich Zentrum Nord

Im Bereich Zentrum Nord, im Einzugsbereich der Haltestellen Regina-Prothmann-Straße und Anton-Bruchhausen-Straße, entstehen insgesamt 750, z.T. altengerechte und barrierefreie Wohnungen. Der Erstbezug dieser Wohnungen ist für das Jahr 2020 vorgesehen.

Aktuell wird der Bereich Zentrum Nord mit der Stadtbuslinie 17 im 20'-Takt erschlossen. Da die von der Linie 17 erschlossenen Gebiete sowohl auf dem Nord- wie auch auf dem Südast nahezu ausschließlich durch Gewerbe bzw. Dienstleistung geprägt sind, wird die Linie 17 nur werktags und auch nur bis gegen 20 Uhr betrieben. Die Wohnbaulandentwicklung im Bereich Zentrum Nord aber auch auf dem Südast der Linie 17 im Bereich Gremmendorf / York-Quartier – mit 1.800 Wohneinheiten und einen geplanten Erstbezug in 2021 - erfordert daher eine stufenweise Ausweitung des Bedienungszeitraums der Stadtbuslinie 17.



Mit dem Fahrplanwechsel im April 2020 soll der Nordast der Linie 17 auch am Wochenende und durchgängig bis zum Übergang in den Abendverkehr gegen 21 Uhr bedient werden. Die Angebotsausweitung des Südastes erfolgt dann mit dem geplanten Erstbezug der Wohnungen im York-Quartier in Gremmendorf ab 2021.

1.4 Komplementäre Fahrplanmaßnahmen

Auf Grundlage der Ergebnisse der automatischen Fahrgastzählungen sollen folgende komplementäre Fahrplanmaßnahme zur Optimierung des Bedienungsangebotes umgesetzt werden:

- Die ganzjährigen Taktverdichter auf den Stadtbuslinien 5 und 6 sollen nachfragegerecht angepasst und harmonisiert werden. Entsprechend den Ergebnissen der Fahrgastzählung wird die Taktverdichtung ab Fahrplanwechsel April 2020 auf beiden Linien an Schultagen in der Hauptverkehrszeit zwischen ca. 6:30 und 8:30 Uhr sowie zwischen ca. 13 und 17:30 Uhr angeboten.
- Aktuell wird an allen sogenannten Vorfeiertagen, wie z.B. die Tage auf Karfreitag, Ostermontag, Pfingstmontag sowie auf den 2. Weihnachtsfeiertag, ein im 60'-Takt durchlaufender Betrieb im Nachtbusverkehr angeboten. Aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage soll der Nachtbusverkehr an diesen Tagen wie werktags mit dem Rundumanschluss am Hbf um 1:05 Uhr enden. Stattdessen wird das Fahrplanangebot im Abend- und Nachtbusverkehr an Halloween und Silvester entsprechend der Fahrgastnachfrage verdichtet.
- Darüber hinaus sollen aufgrund baustellenbedingter Verspätungslagen (z.B. Linie 15 und 16 / Baustelle Kanalstraße) bzw. dem generell hohen Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet geschuldeten Verspätungen die Fahrzeiten auf nahezu allen Stadtbuslinien angepasst werden. Zielsetzung dabei ist es, die Pünktlichkeit im Stadtbusverkehr zu verbessern.

1.5 Finanzielle Auswirkungen

Die betrieblichen Mehrkosten aller dargestellten Maßnahmen werden sich auf ca. 345.000 € pro Jahr belaufen. Fahrgastzuwächse und entsprechenden Mehreinnahmen sind für alle Maßnahmen zu erwarten können ab erst nach einer gewissen Anlaufzeit verlässlich benannt werden.

Linie	Maßnahme	Betriebs-tage	Betriebs-zeitraum	Kosten	Anmerkung
Linie 2	Auflassung Oderstraße / Pötterhoek	Mo - So	außerhalb der HVZ	-	keine signifikanten Mehr- oder Minderkosten
	Ausweitung 10'-Takt Linie 2/10	Mo - Fr	16 - 17 Uhr	18.750 €	Mehrfahrten Gesamtschule Ost - Handorf
Linie 18	Verlängerung Linie 18	Mo - Fr	6 - 21 Uhr	150.000 €	zusätzlicher Kleinbus
	Einstellung Taxibuslinie 1	Mo - Fr	6 - 21 Uhr	-60.000 €	Entfall Taxibuskosten werktags
Linie 17	Bedienung Nordast am Wochenende	Sa / So	9 - 21 Uhr	187.200 €	Betrieb mit Solo-/ Kleinbus
	Ausweitung Nordast werktags bis 21 Uhr	Mo - Fr	20 - 21 Uhr	48.750 €	Vollwertige Stadtbuslinie auf dem Nordast

Für die Verlängerung der Kleinbuslinie 18 an Werktagen ist der Einsatz eines zusätzlichen Klein- oder Solobusses erforderlich. Die betrieblichen Mehrkosten dafür belaufen sich auf ca. 150.000€. Gegenzurechnen sind die aktuellen Kosten für die Taxibuslinie T1 in Höhe von ca. 60.000€. Damit würden sich die Mehrkosten für dies Maßnahme auf ca. 90.000€ belaufen. Der überwiegende Teil der Mehrkosten, insbesondere für den 20'-Takt samstags, entfällt auf die Bedienung des Nordastes der Linie 17 am Wochenende

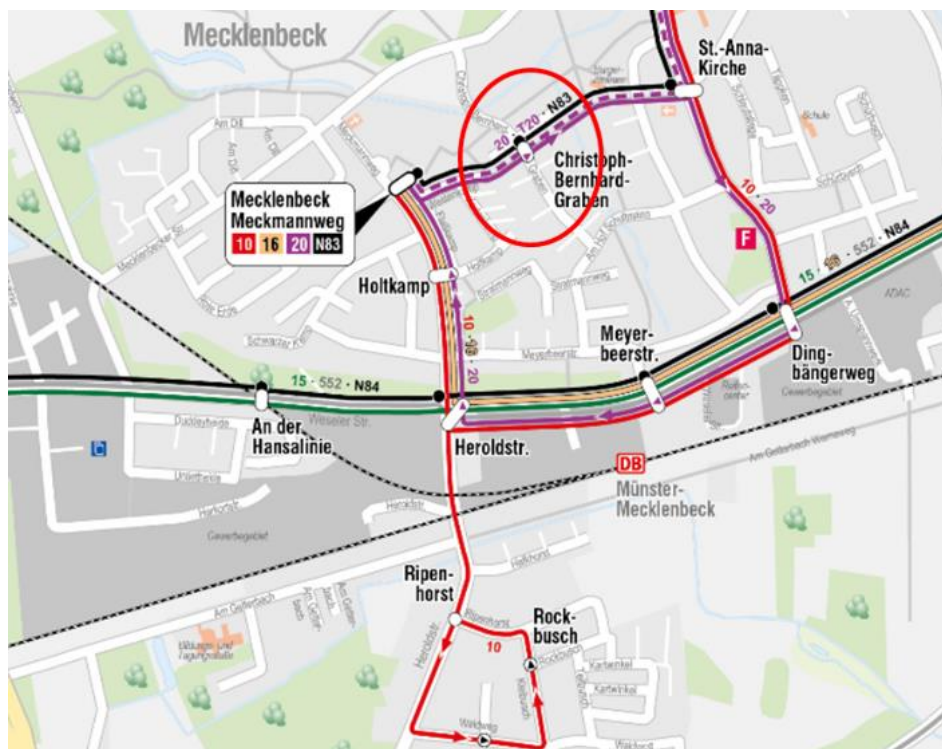
2. Ausblick und Prüfaufträge 2020

Die nachfolgend aufgeführten Prüfaufträge sollen in 2020 bearbeitet bzw. bewertet und konzipiert werden. Die Umsetzung soll mit dem Fahrplanwechsel Januar 2020 bzw. für die Taktverdichtung ab Herbst 2020 erfolgen.

2.1 Führung der Linie 10 in Mecklenbeck - Sachstand

Mit der Einführung der neuen Kleinbuslinie 20 Albachten – Roxel – Mecklenbeck und der Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Mecklenbeck wurde die Linienführung der Linie 10 im Stadtteil Mecklenbeck zum Fahrplanwechsel April 2019 modifiziert. Die neue Führung über Dingbänger Weg und Weseler Straße stellt die Anbindung des neuen Haltepunktes aus und in Richtung Mecklenbeck Zentrum und Aaseestadt sicher. Die Haltestelle Christoph-Bernhard-Graben auf der Straße Am Hof Hesselmann wird seit dem Planwechsel April 2019 nicht mehr von der Linie 10 sondern mit der Kleinbuslinie 20 bedient. Dies hat zu Beschwerden und Kritik geführt.

Insgesamt ist im Vergleich der Jahre 2018 und 2019 ein Fahrgastzuwachs nach Modifizierung der Linienführung in Mecklenbeck von ca. 10 bis 15% festzustellen. So stieg die Fahrgastzahl an den von den Linien 10 und 20 bedienten Haltestellen von ca. 1.050 Ein- bzw. Aussteigern auf ca. 1.300 Fahrgäste pro Werktag. Aufgrund dieser positiven Entwicklung und in Anbetracht der städtebaulichen Entwicklung im Bereich Schwarzer Kamp wird empfohlen die Linienführung in Mecklenbeck für die Dauer des zweijährigen Verkehrsversuches beizubehalten und im Herbst 2020 final zu bewerten. An der Haltestelle St.-Anna-Kirche soll zeitnah in stadteinwärtiger Richtung ein Witterungsschutz eingerichtet werden.



2.2 Stadt- / Umlandkooperation Linie 7/R72/R73 - Bewertung

Mit dem Fahrplanwechsel im April 2019 wurde die im 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster festgelegte Stadt-/Umlandkooperation Linie 7 (R41/R72/R73) umgesetzt. Die Stadt-/Regionalbuslinie 7/R41 wurde über Hauptbahnhof - Altstadt/Bült - Steinfurter Straße bis Altenberge (R72) bzw. Burgsteinfurt (R73) durchgebunden. Auf diesem Regionalbuskorridor wird somit erstmalig bis Altenberge ein 20'-Takt wie im Stadtbusverkehr geboten. Die regionale Erreichbarkeit, insbesondere für Pendler aus dem Kreis Steinfurt in das Oberzentrum Münster, sollte so verbessert werden. Dem münsteraner Stadtteil Nienberge wird zudem eine schnelle Verbindung in Richtung Stadtzentrum geboten. Die Durchbindung der Linien bietet zudem eine neue Direktverbindung im 20'-Takt in den arbeitsplatzintensiven Korridor Weseler Straße und weiter über den Kappenberger Damm mit stündlichen Verlängerungen bis zum Alexianer Campus bzw. nach Ottmarsbocholt. Der Betrieb dieser Kooperationslinie erfolgt ausschließlich durch die regionalen Partner RVM und WB.

In Abstimmung mit der RVM und der WB haben die Stadtwerke Münster auf der Kooperationslinie im Oktober / November 2019 eine standardisierte Fahrgasterhebung und -befragung durchgeführt. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Untersuchung (liegen voraussichtlich Anfang 2020

vor), sowie unter Berücksichtigung der Beschwerdelage und den betrieblichen Erfahrungen erfolgt in 2020 eine Bewertung dieser Stadt- / Umlandkooperation. Bei der ggf. erforderlichen Modifizierung des Bedienungsangebotes ist die Verbesserung der Anbindung des Industriegebietes Hansa-Business-Park zu berücksichtigen. Mit dem Bau der Batteriefabrik und deren geplanter Fertigstellung im Jahr 2021 ist von einer zunehmend dynamischen Entwicklung dieses Gebietes und damit einer steigenden Fahrgastnachfrage auszugehen.

2.3 Taktverdichtung auf den Stadtbuslinien ab Herbst 2020 - Konzept

Mit der Umsetzung des 3. Nahverkehrsplanes im Oktober 2016 konnten die Fahrgastzahlen im Stadtbusverkehr nachhaltig gesteigert werden. Auch für 2019 ist mit einem weiteren Anstieg zu rechnen. Während 2011 an einem Werktag noch ca. 100.000 Fahrgäste im Stadtbusverkehr befördert wurden, sind für 2019 im Jahresmittel mehr als 120.000 Fahrgäste pro Werktag zu erwarten.

Im Jahres- wie auch im Tagesgang sind im Fahrgastaufkommen deutliche Schwankungen festzustellen. Während in den Sommermonaten – v.a. in den Schul- und Semesterferien – deutlich weniger als 110.000 Fahrgäste auf den Stadtbuslinien pro Werktag unterwegs sind, werden in den Wintermonaten von November bis Februar annähernd 140.000 Fahrgäste/Werktag befördert. Davon sind ca. 12 % in der morgendlichen Frühspitze zwischen 7.00 und 8.00 Uhr unterwegs. In den Sommermonaten schwankt das Aufkommen in der Frühspitze zwischen 6 % und 10 %. Deutliche Fahrgastzuwächse sind in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit festzustellen. In der Zeit von ca. 13.00 bis ca. 18.00 Uhr stieg die Fahrgastnachfrage in den Wintermonaten von 2017 auf 2018 um 7 % (von ca. 50.000 Fahrgästen/Werktag auf mehr als 53.000 Fahrgäste/Werktag).

Um dem steigenden Fahrgastaufkommen in den Herbst- und Wintermonaten 2019/2020 Rechnung zu tragen, haben die Stadtwerke Münster – ergänzend zu den bereits bestehenden Taktverdichtungen in der Hauptverkehrszeit – zusätzliche Einsatzwagen für Verstärkerfahrten vorgehalten. Damit wurden Kapazitätsengpässe in der Fahrgastbeförderung und „stehengelassene“ Fahrgäste weitestgehend vermieden. Auf der Grundlage der Erkenntnisse 2019/2020 sowie den Ergebnissen des automatischen Fahrgastzählsystems soll in 2020 eine grundsätzliche Überprüfung und kundenorientierte Optimierung des Fahrtenangebotes in der Hauptverkehrszeit (im Jahr- und Tagesgang) erfolgen. Die bestehenden Taktverdichtungen sollen dabei weiterentwickelt werden. Zielsetzung ist es, den Kunden in den Hauptverkehrszeiten ein entsprechend der Fahrgastnachfrage verdichtetes und wahrnehmbares (transparentes) Fahrtenangebot für eine akzeptable Beförderungsqualität zu bieten. Die Umsetzung des Maßnahmenpaketes erfolgt zum Herbst 2020.