

Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag „Direkte Erreichbarkeit der Haltestellen Eisenbahnstraße und Altstadt/Bült für die RVM-Schnellbusse dauerhaft sichern“

Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Mobilität am 07.05.2025

über Herrn Stadtbaurat Denstorff

Die Verwaltung nimmt zum o.g. Antrag wie folgt Stellung:

Allgemeiner Sachstand

Seit dem 28. April 2025 enden die Schnellbusse S60, S90 und der ExpressBus X90 am Hauptbahnhof Münster. Die Haltestellen „Altstadt/ Bült“ sowie „Eisenbahnstraße“ werden nicht mehr bedient. Ursache hierfür ist der Beginn der Baumaßnahmen zur Verlegung von Strom-, Fernwärme- und Telekommunikationsleitungen im Martiniviertel ab Mai 2025, wodurch die Lotharinger Straße für den Busverkehr nicht mehr befahrbar ist. Eine Durchfahung der Hörsterstraße durch Busse ist im Zuge ihrer geplanten Umgestaltung und Verkehrsberuhigung im Rahmen des Projekts „MikroKiez Martiniviertel“ ebenfalls nicht mehr vorgesehen. Die bisher genutzte Wendemöglichkeit über die Hörsterstraße sowie der Betriebshalt in der Lotharinger Straße entfallen damit.

Alternative Routen und Betriebshalte für die genannten Schnellbuslinien sind durch die Stadtverwaltung gemeinsam mit dem Kreis Coesfeld und der RVM, auch unter Mithilfe der Stadtwerke Münster, intensiv geprüft worden.

In diesem Zusammenhang gehen wir gerne im Einzelnen auf die im Antrag genannten Punkte ein:

(Punkt 1) *Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität kritisiert, dass über die Kürzung des Linienwegs der Schnellbusse S90, X90 und S60 zum 28.04.2025 kurzfristig und ohne Information oder Befassung des AVM entschieden wurde. Der Ausschuss kritisiert zudem, dass die Verwaltung das mit den Vorlagen V0314/2022 und V0397/2022 angekündigte Mobilitätskonzept für das Martiniviertel nicht vorgelegt hat.*

Die Änderung der Linienführung war durch die o.g. Baumaßnahmen der Stadtnetze unabdingbar. Die betroffenen Gremien wurden nach Feststehen der betrieblichen Auswirkungen zeitnah informiert.

Das Mobilitätskonzept für den MikroKiez Martiniviertel wird im Kontext der Programme zur autoarmen Altstadt erstellt und vor dem Abschluss der Maßnahmen im Martiniviertel vorgestellt.

(Punkt 2) *Die Verwaltung wird beauftragt, die direkte Erreichbarkeit der Haltestellen Eisenbahnstraße und Bült für die RVM-Schnellbusse S90, X90, S60 weiterhin und dauerhaft zu sichern. Gemäß Empfehlung in V0604/2023 soll dazu vor allem eine Buswende am Neutor (nördl. Schlossplatz) ermöglicht werden.*

Die Einrichtung einer Buswende auf dem Reisebusparkplatz des Schlossplatzes musste im Zuge des Austausches mit der RVM verworfen werden.

Die Nutzung des Parkplatzes Schlossplatz ist an bis zu 100 Tagen im Jahr aufgrund von Großveranstaltungen, insbesondere des Sends ausgeschlossen, da die Fläche an diesen Tagen anderweitig belegt ist und eine zeitgleiche Nutzung durch den ÖPNV, in Abstimmung mit dem Ordnungsamt, mit erheblichen Risiken der Verkehrssicherheit einhergehen würde. Die Nutzung des Parkplatzes Schlossplatz an den verbleibenden Tagen des Jahres wurde seitens der RVM sowie dem Kreis Coesfeld aufgrund des hierzu erforderlichen Kommunikationsaufwandes regelmäßiger Linienwegsänderungen in Richtung der Fahrgäste sowie des Fahrpersonals grundsätzlich abgelehnt. In diesem Zusammenhang ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass der Reisebusparkplatz aufgrund begrenzter Flächenkapazitäten auf eine Fahrzeuglänge von maximal 15 Meter ausgerichtet ist. Seitens der RVM soll jedoch die gesamte Schnellbusflotte im Zuge der Elektrifizierung auf Gelenkbusse umgerüstet werden. Auf den Schnellbuslinien werden bereits heute in Teilen Gelenkbusse eingesetzt.

Zur Nutzung der auf 15-Meter-Busse ausgerichteten Haltepositionen auf der von Westfalenfleiss bewirtschafteten Fläche wäre grundsätzlich ein Pauschaltarif pro Stellplatz und Tag von 10 Euro fällig.

Der Variante zur Nutzung der Achse Rosenstraße/Überwasserstraße als temporäre Haltemöglichkeit im Straßenraum ist aus Sicht der Verwaltung und der RVM kritisch zu bewerten. Zwar müsste mit dieser Variante ein vergleichsweise geringer Umweg für die Beibehaltung aller bisherigen Haltestellen in Kauf genommen werden. Jedoch stünde sie dem politischen Bestreben, die Altstadt wesentlich vom Busverkehr zu entlasten, diametral entgegen. Dies gilt umso mehr, als die RVM perspektivisch im Zuge der Elektrifizierung ihre Schnellbusflotte vollständig auf Gelenkbusse umstellen wird. Um die Altstadt zu entlasten wurde im Jahr 2019 die Linie 5 aus diesem Bereich herausgenommen. Die bestehende Haltestelle „Münster Kuhviertel Rosenplatz“ wird heute lediglich durch den MünsterBus bedient. Darüber hinaus sind im Bereich Rosenstraße/Überwasserstraße im schmalen Querschnitt viele Radfahrende und Fußgänger/innen unterwegs, so dass mit Konflikten zwischen Bussen und anderen Verkehrsteilnehmenden zu rechnen ist. Der Lärm der Busse, die über das Kopfsteinpflaster fahren, würde zudem vor allem an wärmeren Tagen mit Öffnung der Außengastronomie die hohe Aufenthaltsqualität beeinträchtigen. Aus Sicht der RVM kommt hinzu, dass die Fahrersitze der Schnellbusse nicht für die Fahrt über unebenes Pflaster geeignet sind. Dies habe sich in der Vergangenheit bei kurzzeitigen Umleitungen gesundheitlich als problematisch herausgestellt.

Im Rahmen der stadträumlichen Situation ist weiterhin zu berücksichtigen, dass aufgrund des Straßenprofils der Überwasserstraße der Abstand eines haltenden Busses zu den Fenstern von Wohnungen teilweise unter 2 m betragen würde und dies eine relevante Einschränkung für die Belichtungssituation von Wohnräumen zur Folge hätte.

Schließlich ist noch auf die hohe Anzahl der Ampelkreuzungen auf der gesamten Umfahrroute hinzuweisen, die Verspätungen der regionalen Schnellbuslinien im innerstädtischen Bereich nach sich ziehen könnten. Nach Anpassung des Fahrzeitprofils S/X90 (aufgrund allgemeiner Verspätungslage, Baustellen Weseler Straße & Einsatz Elektrobusse) beträgt die Wendezeit auf der X90 8 Minuten respektive 6 Minuten auf der S90, um weiterhin einen verlässlichen Fahrplanbetrieb mit Sicherung von Anschlüssen herzustellen. Die Umfahrung der Busse über die Bergstraße und Schlaunstraße, Rosenstraße und Überwasserstraße dauert auf Grundlage einer Fahrzeitmessung mit einem PKW mindestens 10 Minuten, mit einem Bus ist aufgrund der Fahrzeuggröße und der Fahrgeometrie mit weiteren 2-3 Minuten Fahrzeit zu rechnen. Zu

Zeiten eines erhöhten Aufkommens von Fußgänger/innen und Radfahrer/innen, insbesondere in der wärmeren Jahreszeit, sind entsprechend längere Fahrzeiten zu erwarten. Zur Wahrung der Anschlüsse der Schnellbusse in Lüdinghausen ist eine Verlängerung der Aufenthaltszeit bzw. Wendezeit in Münster nicht möglich.

Für die Linie S60 sind aktuell planmäßig 21 Minuten zwischen Ankunft und Abfahrt an der Haltestelle Bült eingeplant. Im Zuge des auch hier angepassten Fahrzeitprofils reduziert sich diese Zeit auf 11 Minuten. Im besten Falle wäre eine Umfahrung noch möglich, jedoch ohne jeglichen Verspätungspuffer. Zur Wahrung des Anschlusses in Nottuln zwischen der S60 und dem Ortsverkehr C85 ist eine Verlängerung der Aufenthaltszeit in Münster ebenfalls nicht umsetzbar.

In Konsequenz müsste hier mindestens ein weiteres Fahrzeug sowohl für die S60 als auch die S/X90 vorgehalten werden. Neben den anfallenden Kosten (ca. 250.000 € / Jahr / Fahrzeug) würden Abstellflächen in Münster im Bereich der Umfahrung benötigt.

Mit der bislang umgesetzten kostenschonenden Variante für die S60 und S/X90, werden der Kreis Coesfeld und die Stadt Münster der primären Funktion einer Schnellbuslinie nach wie vor gerecht, eine direkte Anbindung des Hauptbahnhofes umzusetzen. Am Hauptbahnhof sowie an der Haltestelle Ludgeriplatz bestehen zahlreiche Möglichkeiten des Umstiegs in die Stadtbusse mit Anbindung der Haltestellen Eisenbahnstraße und Altstadt/Bült in dichtem Takt, sodass der Umstieg ohne erhebliche Wartezeiten komfortabel vollzogen werden kann.

Gerne weist die Verwaltung darauf hin, dass als Alternative zur Kappung der Schnellbuslinien am Hauptbahnhof eine Verlängerung der Linien in Richtung Zentrum Nord geprüft worden ist. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass diese Variante neben der Anbindung der Haltestelle Eisenbahnstraße auch ein zusätzliches regionales ÖPNV-Angebot für die im Bereich des Zentrum Nords befindlichen Gewerbestandorte bieten würde. Ein ausreichend dimensionierter Betriebshalt für die drei Schnellbuslinien wäre ohne größere infrastrukturelle Aufwände zu realisieren. Aus betrieblicher Sicht der RVM wäre mit der Verlängerung der Linien in Richtung Zentrum Nord die Aufstellung eines neuen Fahrzeitprofils mit verlängerten Fahrzeiten auf der S/X90 zwischen Lüdinghausen, Senden und Münster verbunden. Hierbei wurde insbesondere auf die Verspätungsanfälligkeit auf der Gartenstraße und Fürstenbergstraße hingewiesen, die im Rahmen einer Linienwegsanpassung vor einigen Jahren bereits eine Herausforderung darstellte. Darüber hinaus sind die wirtschaftlichen Auswirkungen der genannten Linienwegsänderung in Richtung Zentrum Nord zu beachten. Nach aktueller Prüfung wären für die S/X90 und S60 jeweils (S/X90 mindestens) ein zusätzliches Fahrzeug erforderlich, wodurch sich ein finanzieller Aufwand von ca. 250.000 Euro pro Jahr/Fahrzeug infolge des zusätzlichen Fahrzeuges, Fahrpersonal, Fahrzeugfixkosten und laufabhängiger Kosten ergäbe. Im Ergebnis dieser Prüfung wurde diese Variante daher nicht umgesetzt.

Gerne weist die Verwaltung nochmal darauf hin, dass eine Schnellbuslinie die Aufgabe hat, Umlandgemeinden auf direktem Wege mit dem Hauptbahnhof zu verbinden. Dies gilt auch als Förderbedingung für Schnellbusse und somit auch für die betroffenen Linien.

Zugleich werden die Stadtwerke Münster als Konzessionsmitinhaber dringend gebeten, dieses Vorhaben zu unterstützen.

Die Stadtwerke Münster sind im Rahmen des Stadt-Umland-Konzepts Mitkonzessionär der Schnellbuslinien. Auf Basis des Betriebsdurchführungsvertrages bestehen für die

Stadtwerke jedoch keinerlei Einflussmöglichkeiten auf Fahrplan- oder Linienwegentscheidungen für die Linien S60, S90 und X90. Die Verantwortung liegt beim Kreis Coesfeld als Aufgabenträger.

(Punkt 3) *Die derzeitigen durch die Baustelle Weseler Straße bedingten Verspätungen der Schnellbusse müssen durch geeignete Maßnahmen minimiert werden, so dass die heutigen Wendezeiten ausreichen und ein Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge mit entsprechenden zusätzlichen Kosten nicht erforderlich ist.*

Nach der finalen Einrichtung des ersten Bauabschnitts der Baumaßnahme der Stadtnetze wurde das Verkehrsgeschehen mit besonderem Fokus auf die Entwicklung der Fahrtzeiten des ÖPNV in den vergangenen Wochen intensiv beobachtet. Bei der Auswertung der dauerhaften und ständigen Fahrtzeiterhebungen, wurden negative Auswirkungen auf den städtischen und den regionalen Linienverkehr festgestellt. Für die Optimierung wurden nun vor allem Anpassungen an den signaltechnischen Programmen der Geiststraße sowie am Aegidiitor vorgenommen.

Die o.g. Anpassungen ergeben für die Entwicklung der Fahrtzeiten des regionalen Schnellbusverkehrs bereits positive Ergebnisse. Bei der Auswertung der Fahrbeziehung zwischen den Haltestellen Kolde-Ring und St. Antoniuskirche für die Linien S 60, S 90 und X 90 ist eine Soll-Fahrtzeit von 120 Sekunden angesetzt. Die Haltestelle Geiststraße wird durch die Schnellbusse regelmäßig nicht angefahren. In der morgendlichen Hauptverkehrszeit ergibt sich eine Verbesserung um durchschnittlich 91 Sekunden (von vormals 242 Sekunden auf 151 Sekunden nach Umschaltung; 31 Sekunden über dem Soll). In der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit konnten die Fahrtzeiten von durchschnittlich 207 Sekunden auf 149 Sekunden gesenkt werden (= 58 Sekunden schneller; 29 Sekunden über dem Soll).

Da es sich um eine besondere Situation im Kontext einer Großbaustelle auf einer Strecke mit sehr hohem allgemeinen Verkehrsaufkommen handelt, sind diese Entwicklungen und auch die aktuellen Fahrtzeiten grundsätzlich positiv zu bewerten.

Es wird darüber hinaus zur Kenntnis gegeben, dass eine Steuerungsgruppe mit Beteiligten der Stadtnetze Münster GmbH, der Stadtwerke Münster GmbH, der RVM sowie der Straßenverkehrsbehörde und der ÖV-Planung der Stadt Münster zur Sicherung der Qualität des Öffentlichen Verkehrs eingerichtet wurde, um bei Bedarf weitere Anpassungen vornehmen zu können. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass Beobachtung, Anpassung der Planungen und Umsetzung Zeit in Anspruch nehmen. Unter der Prämisse der Einhaltung der notwendigen Sorgfalt wird hierbei jedoch stets so schnell wie möglich gehandelt.

(Punkt 4) *Eine entsprechende Planung mit dem Ziel, nach den Sommerferien, also ab Montag, den 1. September, die Bedienung der Haltestellen Bült und Eisenbahnstraße wieder vorzunehmen, soll dem Ausschuss für Verkehr und Mobilität in seiner Sitzung am 18. Juni 2025 vorgelegt werden.*

Die Zuständigkeit für die Linienplanung der Schnellbuslinien S60, S90 und X90 liegt primär beim Kreis Coesfeld als Aufgabenträger. Folglich besteht eine Abhängigkeit von der vorgeschlagenen Vorzugsvariante des Kreises, sodass die Entscheidung zum künftigen Linienweg der Schnellbuslinien nicht durch den AVM getroffen werden kann.

Unabhängig davon wird die Aufstellung des 4. Nahverkehrsplan zum Anlass genommen, in Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern alternative Linienführungen und Betriebskonzepte zu prüfen.