



Amt für Mobilität und Tiefbau

20.10.2026

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Lammering

Telefon: 492-6502

Lammering@stadt-
muenster.deÖffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Teilfortschreibung 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster: Anpassung der Linienführungen der Stadtbuslinien 1 und 9 im Altstadtbereich

Beratungsfolge

02.11.2026	Kommunale Seniorenvertretung	Anhörung
04.11.2026	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderung	Anhörung
10.11.2026	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
12.11.2026	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
12.11.2026	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
17.11.2026	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
25.11.2026	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
09.12.2026	Hauptausschuss	Vorberatung
09.12.2026	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Die Verwaltung wird beauftragt, den 3. Nahverkehrsplan der Stadt Münster fortzuschreiben: Die Stadtbuslinien 1 und 9 werden dauerhaft über die Achse Münzstraße-Bergstraße-Mauritzstraße (im Folgenden: Erste Nordtangente) geführt. Die planmäßige Durchfahrung der Altstadt über Prinzipalmarkt und Domplatz bzw. Picasso-Museum, Aegidiimarkt, Krummer Timpen und Schlossplatz entfällt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Für den städtischen Haushalt ergeben sich aufgrund der unternehmensinternen Finanzierung aus dem Beschluss zum Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) für die Linienänderung grundsätzlich keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen.

Begründung:

1. Ausgangslage

Die Stadtbuslinien 1 und 9 verkehren seit August 2024 baustellenbedingt nicht mehr über den Prinzipalmarkt. Mit Abschluss der Baumaßnahme ist zu entscheiden, ob sie auf den bisherigen Linienweg zurückgeführt werden. Gemäß 3. Nahverkehrsplan verlaufen derzeit 10 von 22 Stadtbuslinien durch die Altstadt, davon zwei über den Prinzipalmarkt, nämlich die Linien 1 und 9. Beide bilden gemeinsam eine Hauptachse im 10-Minuten-Takt. Die Linie 1 verbindet Amelsbüren und Hiltrup über die Hammer Straße und die Altstadt mit Roxel, die Linie 9 verbindet Hiltrup über die Hammer Straße, die Altstadt und die Grevener Straße mit Kinderhaus. Die Altstadt wird über eine Einschleifung zwischen Bült und Schlossplatz durchfahren, der Linienweg verläuft über Neubrückenstraße, Prinzipalmarkt und Domplatz bzw. Rothenburg. Die Durchfahrung nimmt rund zehn Minuten in Anspruch.

Mit der Vorlage V/0003/2023 hat der Ausschuss für Verkehr und Mobilität am 08.02.2023 die Neuaufstellung des Stadtbusangebotes auf Grundlage von Planungsprämissen für ein hierarchisch strukturiertes ÖPNV-Netz beschlossen. Danach sollen ÖPNV-Hauptachsen als Hochleistungslinien gestreckt geführt werden, also ohne vermeidbare Einschleifungs- und Abbiegevorgänge, und möglichst kurze Reisezeiten gewährleisten. Die Anbindung des Innenstadtzentrums kann über innenstadtnahe Umstiegshaltestellen sichergestellt werden. Zugleich soll die Anzahl der Stadtbuslinien im Innenstadtzentrum deutlich reduziert werden, wobei insbesondere die Trassen über Prinzipalmarkt, Klemensstraße, Domplatz, Rothenburg und Königsstraße zu prüfen sind. Die Erreichbarkeit des Innenstadtzentrums ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen zu gewährleisten, und der Betrieb soll ganzjährig möglichst störungsfrei erfolgen. Die Erschließungsqualität altstadtnahe Haltestellen wie Altstadt/Bült, Aegidiimarkt, Ludgeriplatz oder Eisenbahnstraße ist zu bewerten und achsenspezifisch festzulegen.

Der Masterplan Mobilität Münster 2035+ (V/0164/2024) bestätigt diese Prämissen und empfiehlt die Neuordnung des ÖPNV-Angebots im Innenstadtzentrum mit besonderem Fokus auf die Achse Prinzipalmarkt, Domplatz und Rothenburg. Er hält zugleich fest, dass eine Durchfahrung des Innenstadtzentrums mit Hochleistungslinien aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der niedrigen Reisegeschwindigkeit vermieden werden soll und diese Linien stattdessen über den inneren Tangentenring zu führen sind.

Bereits der 3. Nahverkehrsplan nennt die Konzentration des Liniennetzes auf Hauptachsen mit möglichst gestreckter Linienführung bei gleichzeitiger Sicherstellung der Erreichbarkeit der Altstadt als zentrale Zielsetzung. Unter Erreichbarkeit der Altstadt versteht der 3. Nahverkehrsplan dabei die Bedienung mindestens einer der Haltestellen Ludgeriplatz, Domplatz und Altstadt/Bült.

In der Praxis ist der aktuelle Linienweg starken Einschränkungen unterlegen. An mehr als 90 Tagen im Jahr ist der zentrale Altstadtbereich, vor allem der Prinzipalmarkt, veranstaltungsbedingt für den ÖPNV gesperrt. Die Linien 1 und 9 verkehren dann über eine eingespielte Umleitung entlang der ersten Nordtangente über Tibusstraße und Münzstraße.

2. Nachfragestruktur

Die Auswertung stützt sich auf zwei Datengrundlagen. Die Angaben zu Frequenzen und Fahrgastaufkommen bilden den Stand 2019 und damit die Situation vor der Corona-Pandemie und vor der Angebotsreduzierung ab. Ergänzend wurde im Jahr 2024 eine standardisierte Fahrgasterhebung zur Ermittlung der Fahrgastverflechtungen durchgeführt, die den Zeitraum des reduzierten Angebotes abbildet.

Auf den Altstadtlinien wurden im Jahr 2019 rund 58.000 Fahrgäste je Werktag befördert. Rund 11 Prozent von ihnen nutzten eine der Altstadtthaltestellen Klemensstraße, Prinzipalmarkt, Domplatz,

Picasso-Museum und Aegidiimarkt. Das entspricht rund 13.000 Ein- und Aussteigern bzw. rund 6.500 Fahrgästen je Werktag.

Mit über 9.000 Fahrgästen je Werktag waren im Jahr 2019 die Linien 1 und 9 die aufkommensstärksten Altstadtlinien. Nur rund 8 Prozent von ihnen, das sind rund 750 Fahrgäste je Werktag, nutzten eine der Altstadthaltestellen. Deutlich geringer nachgefragte Altstadtlinien weisen demgegenüber höhere Anteile je Werktag auf (Linie 10: rund 6.600 Fahrgäste / Anteil 14 % und Linie 12: rund 4.000 Fahrgäste / Anteil 15 %).

Die Funktion der Linien 1 und 9 liegt somit in der Durchmesserverbindung der Außenstadtteile mit der Innenstadt und nicht in der Feinerschließung der Altstadt. Dieser Befund bestätigt die Bestandsanalyse des Masterplans Mobilität Münster 2035+, die die Vermischung von Erschließungs- und Verbindungsfunktion als zentrale Schwäche des Münsteraner ÖPNV identifiziert.

Die Fahrgasterhebung auf den Linien 1 und 9 im Jahr 2024 zeigt, dass die Bedeutung der Altstadthaltestellen zwischen den Linienästen deutlich variiert. Aus Hiltrup und Amelsbüren haben jeweils rund 5 Prozent der Fahrgäste Quelle oder Ziel an einer Altstadthaltestelle, aus Roxel rund 19 Prozent, aus Kinderhaus rund 23 Prozent und aus Sprakel rund 30 Prozent. Fahrgäste aus Hiltrup und Amelsbüren erreichen die Altstadt bislang mit der Umfahrt über Hauptbahnhof und Bült mit Ausstieg am Ludgeriplatz. Fahrgäste aus Roxel, Kinderhaus und Sprakel nutzen bislang die Umfahrt über Schlossplatz und Krummer Timpen.

3. Erfahrungen aus dem laufenden Umleitungsbetrieb

Seit August 2024 verkehren die Linien 1 und 9 baustellenbedingt durchgängig über die erste Nordtangente. Die Erfahrungen unter Alltagsbedingungen bestätigen die Erwartungen.

Die gestreckte Führung reduziert die Abbiegevorgänge im Stadtzentrum und verkürzt damit nicht nur die Fahrzeit, sondern erhöht auch die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Linien. Fahrzeitschwankungen und veranstaltungsbedingte Betriebsabweichungen sind nahezu entfallen.

Die Fahrgastnachfrage hat sich positiv entwickelt. Auf der Linie 1 stieg sie von 2,51 Millionen Fahrgästen im Jahr 2024 auf 2,55 Millionen im Jahr 2025, auf der Linie 9 von 1,94 Millionen auf 2,14 Millionen. Ein umleitungsbedingter Nachfragerückgang ist nicht festzustellen.

Bei den Stadtwerken Münster sind im gesamten Umleitungszeitraum neun Beschwerden und Anfragen zur geänderten Linienführung eingegangen. Nach Hinweis auf die alternativen Linienverbindungen erfolgten keine weiteren Rückmeldungen.

Die Erreichbarkeit der Altstadt über die Haltestellen Aegidiimarkt, Altstadt/Bült und Ludgeriplatz sowie über die übrigen Altstadtlinien hat sich als ausreichend erwiesen.

4. Zielkonzept und Wirkungen

Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, die Linien 1 und 9 dauerhaft über die erste Nordtangente zu führen und die Durchfahrung der Altstadt aufzugeben (vgl. *Abbildung 1*).

Die ÖPNV-Erschließung der Altstadt wird, wie im Umleitungsbetrieb erprobt, über die altstadtnahen Haltestellen Altstadt/Bült mit rund 280 Metern Fußweg zur Haltestelle Prinzipalmarkt und Ludgeriplatz sichergestellt. Damit werden zwei der drei Haltestellen bedient, deren Bedienung der 3. Nahverkehrsplan als Erreichbarkeit der Altstadt definiert. Die Haltestellen Domplatz, Aegidiimarkt und Picasso-Museum (Fahrtrichtung Königsstraße) werden weiterhin durch die übrigen Altstadtlinien bedient. Umsteigebeziehungen zu diesen Linien bestehen in enger Taktung an den Haltestellen Eisenbahnstraße, Hauptbahnhof und Ludgeriplatz.

Die Planungsprämissen aus V/0003/2023 verlangen, die Erreichbarkeit des Innenstadtzentrums insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen zu gewährleisten. Die weiterhin unverändert bedienten altstadtnahen Haltestellen Altstadt/Bült und Ludgeriplatz sind barrierefrei ausgebaut. Die wegen ihrer Bedeutung für die Altstadterreichbarkeit ebenfalls barrierefrei ausgebauten Haltestellen Domplatz, Klemensstraße und Picasso-Museum (Fahrtrichtung Königsstraße) werden weiterhin durch die übrigen Altstadtlinien bedient und bleiben damit unverändert erreichbar.

Die nicht barrierefreie Haltestelle Prinzipalmarkt sowie die Halteposition Picasso-Museum in Fahrtrichtung Prinzipalmarkt auf der Rothenburg werden nicht mehr vom Stadtbus-Linienvverkehr bedient. Die Haltestelleninfrastruktur bleibt zunächst erhalten, da sie weiterhin von touristischen Verkehren genutzt wird und die künftige ÖPNV-Erschließung des Innenstadtzentrums Gegenstand des 4. Nahverkehrsplans ist. Da die Linien 1 und 9 die einzigen Stadtbuslinien in diesem Bereich sind, werden der Prinzipalmarkt zwischen Michaelisplatz und Drubbel sowie die Rothenburg zwischen Königsstraße und Klemensstraße künftig nicht mehr vom Stadtbus-Linienvverkehr befahren.

Mit der dauerhaften Linienwegänderung entfällt die Bedienung des Schlossplatzes durch die Linien 1 und 9, wie es im laufenden Umleitungsbetrieb bereits der Fall ist. Der 3. Nahverkehrsplan hatte mit der Führung der Linie 9 über den Prinzipalmarkt in Richtung Norden einen 10-Minuten-Takt am Schlossplatz hergestellt. Diese Festlegung wird mit der vorliegenden Fortschreibung aufgehoben. Im Gegenzug entsteht durch die gestreckte Führung eine dichte Bedienung der Haltestellen Neutor/Schlossplatz Nord und Münzstraße. Der Schlossplatz wird derzeit im Wesentlichen durch die Regionalbuslinien R63/R64 bedient. Die künftige Bedienung der Achse Schlossplatz ist Gegenstand des Erarbeitungsprozesses zum 4. Nahverkehrsplan.

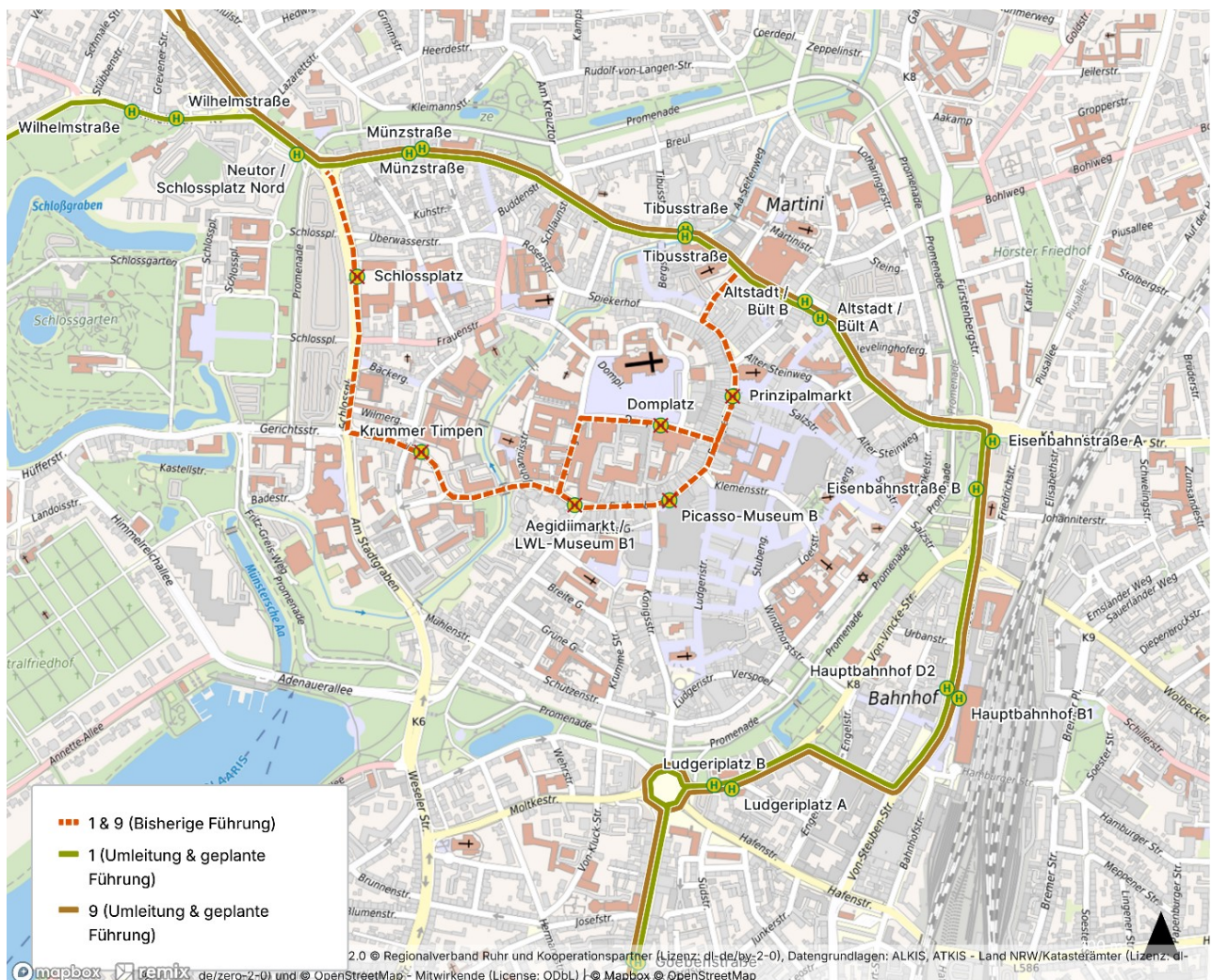


Abbildung 1: Kartendarstellung der Linienwegänderung der Linien 1 und 9

Die Busfrequenz auf der Achse Domplatz/Rothenburg sinkt um mehr als 20 Prozent (bisher 185 Fahrten je Werktag über den Prinzipalmarkt und 465 über Domplatz/Rothenburg). Das erhöht die Aufenthaltsqualität im historischen Stadtkern und reduziert Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr. Der Wegfall veranstaltungsbedingter Umleitungen gewährleistet einen ganzjährig verlässlichen und einheitlichen Linienweg.

Weniger als 8 Prozent der Fahrgäste der Linien 1 und 9 steigen an Altstadt Haltestellen ein oder aus und werden durch die altstadtnahen Alternativen weiterhin versorgt. Die gestreckte Führung verkürzt die Fahrzeit um fünf bzw. sechs Minuten je Richtung und Linie. Da die Altstadt bislang über eine Einschleifung ab Bült bzw. Neutor durchfahren wird, kommt dieser Gewinn in vollem Umfang den rund 30 Prozent der Fahrgäste zugute, die den Altstadtbereich durchfahren, ohne dort ein- oder aussteigen.

Die verkürzte Umlaufzeit reduziert den Fahrzeugbedarf auf der Linie 9 um ein Fahrzeug und verschafft der Linie 1 die aufgrund der Linienlänge erforderliche Wendezeit.

5. Fazit und weiteres Vorgehen

Mit V/0164/2024 wurde die Aufstellung des 4. Nahverkehrsplans beschlossen. Die Leistung wurde im Januar 2026 vergeben, mit dem Endbericht ist im ersten Quartal 2028 zu rechnen (V/0257/2026).

Eine Entscheidung erst im Rahmen des 4. Nahverkehrsplans ist gleichwohl nicht sachgerecht. Mit dem Abschluss der Baumaßnahme entfällt die Grundlage des Umleitungsbetriebs. Ohne die vorliegende Fortschreibung müssten die Linien 1 und 9 zunächst auf den Linienweg durch die Altstadt zurückgeführt und anschließend mit Inkrafttreten des 4. Nahverkehrsplans erneut umgestellt werden. Zwei Umstellungen innerhalb kurzer Zeit senkt die Akzeptanz der Maßnahmen und wäre betrieblich wie kommunikativ aufwendig.

Die vorgeschlagene Festlegung greift dem 4. Nahverkehrsplan nicht vor. Sie setzt die bereits beschlossenen Planungsprämissen aus V/0003/2023 für zwei Linien um und lässt die Festlegung des künftigen Hochleistungsliniennetzes einschließlich der Erschließung des Innenstadtzentrums unberührt. Sie ist damit ein Umsetzungsschritt im Bestandsnetz, wie ihn die Verwaltung bereits mit V/0891/2021, V/0604/2023 und V/0294/2024 vorgeschlagen hat. Die dauerhafte Linienführung wird in den Erarbeitungsprozess des 4. Nahverkehrsplans eingestellt.

Die Umstellung erfolgt nahtlos aus dem laufenden baustellenbedingten Umleitungsbetrieb. Die erforderliche Anpassung der Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz beantragt die Stadtwerke Münster GmbH bei der Bezirksregierung Münster.

In Vertretung
gez.
Robin Denstorff
Stadtbaurat