



Münster, 01.02.2022

Weiterentwicklung des Münsteraner Nahverkehrssystems – ÖPNV als Stütze der Verkehrswende nachhaltig und zukunftsfähig aufstellen

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

Eine wesentliche Voraussetzung der Verkehrswende in Münster ist die Weiterentwicklung des Münsteraner Nahverkehrssystems. Die 2020er Jahre müssen ein Jahrzehnt des Aufbruchs für den ÖPNV werden. Die Verwaltung wird deshalb beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Münster GmbH möglichst bis zum dritten Quartal 2022 ein Maßnahmenprogramm zur Weiterentwicklung des heutigen ÖPNV-Systems zu erarbeiten. Ziel ist ein integrierter, hochleistungsfähiger und attraktiver ÖPNV für Münster. Folgende Punkte sollen Berücksichtigung finden:

1. Künftiger Bestandteil des Münsteraner ÖPNV soll ein auf den Hauptachsen verkehrendes Metrobusssystem sein. Die Verwaltung soll die Voraussetzungen für dessen sukzessive Einführung ab 2023 prüfen und konkrete Umsetzungsschritte benennen. Dabei sind in Absprache mit der Stadtwerke Münster GmbH einheitliche Standards für dieses System zu entwickeln und konzeptionelle Überlegungen zur Busbevorrechtigung vorzulegen.
2. Damit der gesamte Münsteraner ÖPNV an Attraktivität und Zuverlässigkeit gewinnt und damit zu einer echten Alternative zum MIV wird, soll das vorzulegende Programm die Umsetzung konkreter Maßnahmen zur Busbeschleunigung, wie z.B. die verstetigte Einrichtung von weitestgehend durchgängigen Busspuren und anderen Maßnahmen wie der busfreundlichen Schaltung von Lichtsignalanlagen, konkretisieren und vorbereiten. Ziel ist die Durchschnittsgeschwindigkeit des ÖPNV signifikant zu erhöhen und die Zahl der Verspätungen spürbar zu reduzieren.
3. Die Verwaltung und Stadtwerke Münster GmbH werden im Rahmen der Stärkung des ÖPNV-Systems dazu aufgefordert, den Busverkehr durch die Integration anderer Mobilitätsträger sinnvoll zu ergänzen. In diesem Zusammenhang sollen Vorschläge zur Verknüpfung von ÖPNV, SPNV, Radverkehr, den verschiedenen Sharing-Angeboten und ggf. On-Demand-Systemen erarbeitet werden. Ein besonderer Schwerpunkt soll auf die Anbindung von Mobilitätsstationen gelegt werden.
4. Die Stadtwerke Münster GmbH wird beauftragt, den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern durch die Weiterentwicklung der münster:app zu erleichtern. Um den Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Mobilitätsangeboten zu

vereinfachen, sollen Informationen zu den verfügbaren Angeboten zentral zur Verfügung gestellt werden.

5. Stadtwerke und Stadt Münster identifizieren gemeinsam mit den Kommunen des Münsterlandes und dem ZVM Strecken, auf denen Taktverdichtungen und eine Ausweitung des Busverkehrs sinnvoll und kurzfristig umsetzbar sind, um attraktive Angebote für den Umstieg vom Pkw auf den Bus insbesondere für Pendler*innen zu realisieren. Dem Rat und seinen Gremien werden mehrere Streckenoptionen mit Finanzkalkulation vorgestellt.

6. Es soll geprüft werden, inwieweit das Nahverkehrsangebot der Stadtwerke Münster GmbH tages- und jahreszeitliche Schwankungen im Modal Split zukünftig noch stärker berücksichtigen kann. In diesem Zusammenhang soll auch berücksichtigt werden, welche Potenziale eine mögliche Entzerrung der Frühspitzen durch einen versetzten Schulbeginn hätte. Grundsätzlich sollen alle Stadtteile durch einen hohen Takt an die Münsteraner Innenstadt angebunden werden.

7. Die Zentralisierung der Linienführung im Nahverkehrsplan auf den Hauptbahnhof ist zu überdenken. Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll zukünftig auch über eine Stärkung der Westachse, des Bültz sowie weiterer zentraler ÖPNV-Knotenpunkte gewährleistet sein. Die Verwaltung berücksichtigt diese Verkehrsknotenpunkte im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems.

8. Zur Effizienzsteigerung des ÖPNV-Knotenpunkts Hauptbahnhof sollen erste Schritte für den Bau eines attraktiven, zukunfts- und leistungsfähigen Busbahnhofs und eine veränderten Verkehrsführung eingeleitet werden.

Begründung:

Münster ist die einzige Stadt ihrer Größenordnung, die ihren Nahverkehr ausschließlich straßengebunden organisiert. Deshalb kommt dem ÖPNV für eine gelingende Verkehrswende eine besondere Rolle zu. Die bisherigen Debatten in der Stadtgesellschaft sowie die verschiedenen Daten zum Verkehrsgeschehen in Münster offenbaren jedoch, dass hinsichtlich der Organisation des ÖPNV in Münster noch größere Handlungsbedarfe bestehen. So weist zum Beispiel der Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität 2035+ darauf hin, dass nur 10,2 % der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Damit liegt Münster hinter dem durchschnittlichen Wert von 12 %, der im Rahmen der bundesweiten Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland“ erhoben wurde. Dies hat unterschiedliche Gründe, liegt aber sicherlich auch an der Angebotsstruktur des hiesigen Busnetzes. Damit der ÖPNV zur echten Alternative zum MIV wird, sollen nicht nur einfache und günstige Tarifangebote eingeführt, sondern auch die verschiedenen infrastrukturellen und organisatorischen Instrumente an die Erfordernisse eines hochleistungsfähigen Nahverkehrssystems angepasst werden.

Zu Beschlusspunkt 1: Das bisherige Nahverkehrssystem soll durch die Einführung eines auf den Hauptachsen verkehrenden Metrobussystems weiterentwickelt und optimiert werden. Ziel ist die Einführung eines neuen hierarchischen Netzes, dessen Rückgrat ein hochgetaktetes und zuverlässiges Angebot darstellt. Damit soll nicht nur der aktuell vorherrschenden Vermischung der Erschließungs- und Verbindungsfunktion der Stadtbusse begegnet, sondern in erster Linie den Mobilitätsbedürfnissen der Münsteraner*innen Rechnung getragen werden. Der ÖPNV soll, insbesondere für die Menschen in den stetig wachsenden Außenstadtteilen, zu einer attraktiven Alternative zum MIV werden. Die Verwaltung soll in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Münster GmbH die Voraussetzungen eines solchen Systems prüfen. Dies gilt in besondere Weise

für die Einführung eines Netzes an durchgängigen Schnellspuren, das auf bereits existierenden Busvorrangspuren aufbaut.

Zu Beschlusspunkt 2: Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Münsteraner Stadtbusse nimmt seit Jahren drastisch ab. Während sich ein Bus im Jahr 2014 noch mit 20 km/h durch die Stadt bewegte, fuhr er zuletzt nur noch 16 km/h. Häufig stehen Busse im Stau. Durch die gezielte Umsetzung von Maßnahmen zur Busbeschleunigung soll nicht nur die Durchschnittsgeschwindigkeit der Stadtlinien, sondern auch deren Attraktivität für Nutzer*innen erhöht werden. In diesem Zusammenhang lokalisiert die Verwaltung gemeinsam mit den Stadtwerken Münster GmbH Punkte im Busnetz, an denen die Linien besondere zeitliche Verluste einfahren. Im Rahmen der Flächenkonkurrenz zwischen verschiedenen Mobilitätsträgern soll dem ÖPNV zudem eine größere Priorität als bisher eingeräumt werden.

Zu Beschlusspunkt 3: Der Zwischenbericht des Masterplans Mobilität 2035+ weist darauf hin, dass die vorhandenen Mobilitätsstationen sowohl in funktionaler als auch gestalterischer Hinsicht nicht mehr den aktuellen Anforderungen entsprechen würden. Sie böten zu wenige Verknüpfungen innerhalb des Umweltverbunds, auch wenn bereits an allen Bahnhöfen bzw. SPNV-Haltestellen im Stadtgebiet und an größeren Einfallstraßen P+R-Anlagen vorhanden seien. Die Bestandsanalyse macht deutlich, dass die Stadt Münster in diesem Bereich zügig in konkrete Umsetzungen eintreten muss.

Zu Beschlusspunkt 4: Die Weiterentwicklung der münster:app soll den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsträgern erleichtern. Die technischen Schnittstellen sollen stetig evaluiert und ggf. ausgebaut werden, damit die Mobilitätsangebote der Stadtwerke auch in anderen Plattformen und Apps eingebunden werden können. Die Verwaltung soll zudem prüfen, inwieweit von den Mobilitätsdienstleistenden, die ihre Mobilitätsangebote für Münster in digitaler Form (beispielsweise durch eine eigene App etc.) anbieten, offene und standardisierte Schnittstellen eingefordert werden können, sodass diese Angebote auch in anderen Plattformen und Anwendungen eingebunden werden können und die Bürger*innen in Münster über eine Plattform/ App alle Mobilitätsangebote nutzen können.

Zu Beschlusspunkt 5: Für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV bedarf es attraktiver Angebote, insbesondere für Berufspendler*innen an den Werktagen. Diese sollen in enger Zusammenarbeit mit der Region Münsterland gestaltet werden. Um die Klimaschutzziele zu erreichen muss auf diese Weise ein Beitrag durch eine Reduzierung der Pkw-Fahrten erzielt werden.

Zu Beschlusspunkt 6: Mit diesem Prüfauftrag soll geklärt werden, ob noch mehr Fahrgäste durch eine effizientere Aufteilung der Busfahrten erreicht werden können. Durch den diskutierten versetzten Schulbeginn könnten Frühspitzen entlastet und der Bus zeitlich versetzt von mehr Schüler*innen genutzt werden.

Zu Beschlusspunkt 7: Der Hauptbahnhof ist von fast allen Haltestellen im Stadtgebiet ohne Umstieg zu erreichen. Die Zentralisierung der Linienführung führt jedoch dazu, dass die Kapazitäten der Haltestelle „Hauptbahnhof“ nahezu ausgeschöpft sind. Zwecks Entlastung des genannten Verkehrsknotenpunkts soll das Nahverkehrsnetz durch weitere Knotenpunkte erweitert werden. Neben einer Stärkung der Westachse (Schlossplatz/Neutor) und dem Bült sollen die Verwaltung und Stadtwerke Münster GmbH weitere innenstadtnahe Knotenpunkte ausmachen.

Zu Beschlusspunkt 8: Der Verkehrsknotenpunkt „Hauptbahnhof“ soll effizienter und nutzer*innenfreundlicher gestaltet werden. Neben den z.T. sehr weiten Wegen zwischen einzelnen Haltestellen ist der Busbahnhof vor allem durch seine Unübersichtlichkeit sowie die

Notwendigkeit zur Querung der Fahrbahn geprägt. Dies alles trägt zu langen Umsteigewegen und Umstiegszeiten bei.

gez.

Christoph Kattentidt
Sylvia Rietenberg
Jule Heinz-Fischer
Andrea Blome
Carsten Peters
Albert Wenzel
und Fraktion

gez.

Marius Herwig
Matthias Glomb
Lia Kirsch
Ludger Steinmann

gez.

Tim Pasch
Martin Grewer
und Ratsgruppe