

Projekt „Mobiles Münsterland“:

Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse

Verbandsversammlung des ZVM

Dr. Axel Stein (KCW)

Münster, 27. September 2021

Agenda

1. Rückblick auf Prozess und Schwerpunkte

2. Leitbild: „Verbinden, Vernetzen, Erschließen“
3. Zielnetz 2030+
4. Erschließung und Anbindung der Region
5. Zusammenfassung und Ausblick
6. Diskussion

Rückblick auf Prozess und Schwerpunkte

Das „Mobile Münsterland“

- Münsterland – eine lebendige, verflochtene Region mit starken Zentren
- Herausforderung Mobilität – v.a. demografischer Wandel, Klimawandel
- „Mobiles Münsterland“ – ein Projekt mit vielen Partnern
 - Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM), Münsterland e. V., Bezirksregierung Münster, Land NRW, Kreis Borken, Kreis Coesfeld, Kreis Steinfurt, Kreis Warendorf, Stadt Münster, EnergieAgentur.NRW, Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM), Zukunftsnetz Mobilität NRW, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
 - leistet seit Mitte der 2010er Jahre konzeptionelle Beiträge zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Münsterland

Rückblick auf Prozess und Schwerpunkte

Das Zielkonzept besteht aus drei Teilen

- **Leitbild „Verbinden, Vernetzen, Erschließen“**
 - Erarbeitung in zwei Terminen (9. April und 20. Mai 2019) mit Mitgliedern des Lenkungskreises und Vertretern der Kreise
 - wertvoller Handlungsrahmen für die folgenden Analyse- und Arbeitsschritte
- **Zielnetz 2030+** (übergeordnetes Hauptnetz aus Bahn und Bus)
 - Erarbeitung in intensiver Abstimmung mit dem NWL, den Kreisen und der RVM
 - wird ergänzt durch ein regionales Grundnetz und ein lokales Erschließungsnetz
 - bildet die Grundlage für weitere Umsetzungs- und Prüfschritte
- **Überblick** über die laufenden kommunalen Aktivitäten und die anstehenden Aufgaben
 - Erarbeitung durch eine Kommunalbefragung und durch Auswertung der kommunalen NVPs

Agenda

1. Begrüßung
2. Rückblick auf Prozess und Schwerpunkte
- 3. Leitbild: „Verbinden, Vernetzen, Erschließen“**
4. Zielnetz 2030+
5. Erschließung und Anbindung der Region
6. Zusammenfassung und Ausblick
7. Diskussion

Verbinden, Vernetzen, Erschließen

Leitbildmotto und Labelsätze

**Verbinden, vernetzen, erschließen:
Wir machen das Münsterland mobil!**

- 1** Wir entwickeln den Münsterland-Takt weiter:
Schnelle Verbindungen mit Bus und Bahn!
- 2** Wir sorgen für eine attraktive Infrastruktur: Moderne Strecken
und Stationen und leistungsfähige öffentliche Mobilitätsangebote
- 3** Wir geben der nachhaltigen Mobilität Vorfahrt:
Neue Antriebe und mehr Fahrgäste im ÖPNV!
- 4** Wir nutzen die Chancen der Digitalisierung: Vereinfachung
von Information, Buchung, Disposition, Abrechnung!
- 5** Wir sichern die Mobilität in allen Teilen des Münsterlandes:
Lösungen für „die Fläche“!

- **Weiterentwicklung des übergeordneten Hauptnetzes**
- **Anbindung der Region an dieses Netz**

Agenda

1. Rückblick auf Prozess und Schwerpunkte
2. Leitbild: „Verbinden, Vernetzen, Erschließen“
- 3. Zielnetz 2030+**
4. Erschließung und Anbindung der Region
5. Zusammenfassung und Ausblick
6. Diskussion

Zielnetz 2030+

Weiterentwicklung des übergeordneten Hauptnetzes aus Bahn- und Busangeboten

Ausgangspunkt:

- Integrierte Hauptnetze aus Bus- und Bahnangeboten erfüllen in der Landes- und ÖPNV-Planung wichtige Funktionen:
 - Erhaltung von Zentralität, Erreichbarkeit und Versorgungsfunktionen der Mittel- und Oberzentren (vgl. LEP NRW),
 - „qualifiziertes Regionalnetz“ i.S.d. ÖPNV-Zukunftskommission von 2013,
 - „angemessene Verkehrsbedienung“ i.S.v. § 2 Abs. 5 ÖPNVG.
- Im Münsterland gelten Bahnangebote plus Schnellbusangebote bereits heute als „übergeordnetes Hauptnetz“ (vgl. Bericht der AG Mobilität 2013).
- Neu: KC ITF legt eine Angebotszielkonzeption für den SPNV vor.



Wie sieht dazu das passende übergeordnete Hauptnetz im Busverkehr aus?

Zielnetz 2030+ (übergeordnetes Hauptnetz)

Struktur der Vorstellung

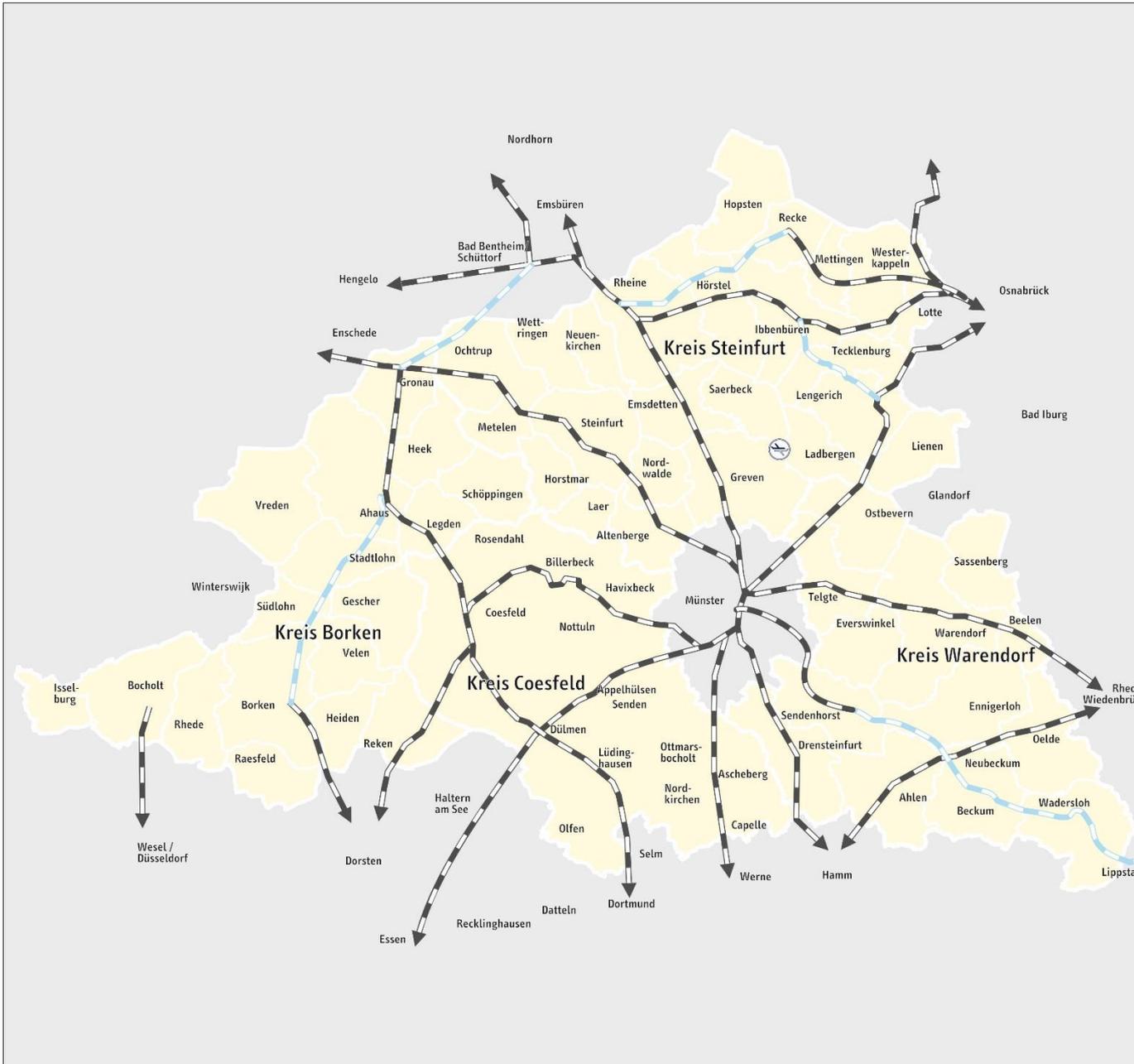
- a. **Auswahl der Achsen mit besonderer Verbindungsfunktion**
- b. Entwicklung differenzierter Taktstandards
- c. Systematische Verknüpfung im Hauptnetz
- d. Weitere wichtige Aspekte
 - Fahrplanstabilität
 - Steckbriefe
 - Aufwandsabschätzung

Zielnetz 2030+ (übergeordnetes Hauptnetz)

Auswahl der Achsen mit besonderer Verbindungsfunktion

- **Ausgangspunkt:** das bereits in Entwicklung befindliche Zielnetz Schiene sowie das Bestandsnetz der SchnellBus-Linien
- **Aufgabe:** Prüfung der Aufnahme weiterer Buslinien in dieses Hauptnetz
- **Arbeitsgruppe** mit Vertretern des ZVM, der Kreise, der Stadt Münster und des RVM (stimmte sämtliche Schritte der Zielnetz-Entwicklung ab)
- **Prüffrage:** Welche weiteren Relationen weisen eine wichtige Verkehrsbedeutung auf, indem sie
 - Mittelzentren auf kurzen Wegen miteinander verbinden,
 - wichtige regionale Aufkommensschwerpunkte (z. B. Gewerbegebiete) in das Netz einbeziehen und
 - bestehende Hauptnetz-Achsen an ihren oberzentrenfernen Enden auf kurzem Wege miteinander verbinden?

Zielnetz 2030+: Nur Schiene (Stand Mai 2021)



Mobiles Münsterland

Netzentwicklung
 „Übergeordnetes Hauptnetz“ im Münsterland
 - Ebene Zielnetz Schiene -

Übergeordnetes Hauptnetz - Zielnetz Schiene

-  Zielnetz SPNV
-  Machbarkeitsstudie in Abnahrung
-  Flughafen Münster/Osnabrück (FMO)

0 5 km 10 km 15 km 20 km

Bearbeitungsstand: Februar 2021
 Quelle: Eigene Darstellung

kcw
plan mobil

VERKEHRSKONZEPTE
 MOBILITÄTSPLANUNG

Mathias Schmechtig
 NahverkehrsConsult

Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de
 Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
 www.mathias-schmechtig.de

Zielnetz 2030+: Schiene und Schnellbusse



Mobiles Münsterland

Netzentwicklung
 „Übergeordnetes Hauptnetz“ im Münsterland
 - Ebene Zielnetz Schiene + Bestand SchnellBus -

Übergeordnetes Hauptnetz - Schiene

- Zielnetz SPNV
- Machbarkeitsstudie in Anbahnung

Übergeordnetes Hauptnetz - Schnellbus

- SchnellBus-Linie im Bestand
- Einstellung SchnellBus-Linie nach Reaktivierung Schiene

Regionales Grundnetz

- RegioBus-Netz und bedeutsame Regionalverkehrslinien

Verknüpfungspunkte

- wichtige Verknüpfungspunkte
- mindestens im Stundentakt bediente Verknüpfungspunkte (Bestand)
- Flughafen Münster/Osnabrück (FMO)

0 5 km 10 km 15 km 20 km

Bearbeitungsstand: Februar 2021
 Quelle: Eigene Darstellung

kcw
plan mobil

VERKEHRSKONZEPTE
 MOBILITÄTSPLANUNG

Mathias Schmechtig
 NahverkehrsConsult

Ludwig-Erhard-Strasse 8 34131 Kassel
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de
 Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
 www.mathias-schmechtig.de

Zielnetz 2030+



Mobiles Münsterland

Netzentwicklung
„Übergeordnetes Hauptnetz“ im Münsterland
 - Zielnetz 2030+ für Bus und Schiene -

Übergeordnetes Hauptnetz - Schiene

- Zielnetz SPNV
- Machbarkeitsstudie in Anbahnung

Übergeordnetes Hauptnetz - Bus

- Zielnetz Bus 2030+
- Konzept für den Probetrieb in Vorbereitung

Regionales Grundnetz

- RegioBus-Netz und bedeutsame Regionalverkehrs-linien

Verknüpfungspunkte

- Verknüpfungspunkt im übergeordneten Hauptnetz
- weitere wichtige Verknüpfungspunkte
- Flughafen Münster/Osnabrück (FMO)

Hinweis:
 Im „OPNV-Konzept für ein mobiles Münsterland“ wird die Weiterentwicklung des übergeordneten Hauptnetzes im Bus-System hin zu einem „Zielnetz Bus 2030+“ aufgezeigt. Die in das Zielnetz aufgenommenen Korridore wurden hinsichtlich ihrer Entwicklungsmöglichkeiten geprüft, das Ergebnis der Prüfung ist in kurzen Steckbriefen im Bericht dargestellt. Eine endgültige Entscheidung bzgl. der Umsetzung einzelner Korridore bedarf weiterer detaillierter Untersuchungen und Entscheidungen der zuständigen Aufgabenträger. Die Abhängigkeit von den Realisierungszeiträumen zwischen Schienennetz und Busnetz ist dabei zu berücksichtigen.

0 5 km 10 km 15 km 20 km

Bearbeitungsstand: Februar 2021
 Quelle: Eigene Darstellung

kcw

plan mobil

Mathias Schmechtig
 NahverkehrsConsult

VERKEHRSKONZEPTE
 MOBILITÄTSPLANUNG
 Ludwig-Erhard-Str. 8 34131 Kassel
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de
 Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
 www.mathias-schmechtig.de

Zielnetz 2030+ (übergeordnetes Hauptnetz)

Struktur der Vorstellung

- a. Auswahl der Achsen mit besonderer Verbindungsfunktion
- b. Entwicklung differenzierter Taktstandards**
- c. Systematische Verknüpfung im Hauptnetz
- d. Weitere wichtige Aspekte
 - Fahrplanstabilität
 - Steckbriefe
 - Aufwandsabschätzung

Zielnetz 2030+ (übergeordnetes Hauptnetz)

Entwicklung differenzierter Taktstandards

- **Ausgangspunkt:** „Im Taktsystem sind drei Fahrten pro Stunde anzustreben – je nach Nachfrage und baulichen Voraussetzungen kann auch davon abgewichen werden“ (Labelsatz 1 des Leitbildes).
- **Herausforderung:** Eine hohe Verbindungsfunktion schließt ein geringes Nachfragepotenzial nicht aus.
- **Aufgabe:** Prüfung der Angemessenheit des 3-Fahrten-Ziels (Abschätzung Nachfragepotenzial, Abgleich mit heutigem Angebot)

Zielnetz 2030+ (übergeordnetes Hauptnetz)

Münsterlandtakt: T30 als Standard

- Münsterlandtakt (im Zielnetz) ist „**ganztags T30**“. Vorteile von T30:
 - Im Zuge der Pandemie haben sich berufliche Routinen gelockert – spätere Arbeitswege sind möglich und brauchen ein Angebot.
 - Die Maßnahme würde zum 9-Uhr-Ticket passen.
 - Spielraum nach unten wie oben für Tests von Neuerungen.
 - Gute Passfähigkeit zum S-Bahn-Konzept.
 - Bundesweit werden vermehrt 30-min-Takte ins Spiel gebracht.
- Das Zielkonzept ermöglicht **Abweichungen**:
 - Eine geringere Fahrtenzahl ist möglich, wenn die Verbindung bislang kaum angeboten war.
 - Eine höhere Fahrtenzahl ist möglich bei
 - besonders hohem Nachfragepotenzial (und geringem „Puffer“ an freien Plätzen),
 - sonst schlechter Anschlussqualität an Verknüpfungspunkten,
 - bei Überlagerung mit Schnellkursen.

Zielnetz 2030+: Taktmuster (heute)



Mobiles Münsterland

Netzentwicklung
 „Übergeordnetes Hauptnetz“ im Münsterland
 - Taktmuster im übergeordneten Hauptnetz
 (Bestand) -

Übergeordnetes Hauptnetz - Schiene (Angebot im Bestand)

- SPNV-Korridor mit Bedienung mindestens 3 Fahrten pro Stunde
- SPNV-Korridor mit Bedienung mindestens „30-Minuten-Takt“
- SPNV-Korridor mit Bedienung mindestens „60-Minuten-Takt“

Übergeordnetes Hauptnetz - Bus (Angebot im Bestand)

- Korridore mit Bedienung in der Regel 3 Fahrten pro Stunde Mo-Fr (Mo-Fr)
- Korridore mit Bedienung in der Regel „30-Minuten-Takt“ (Mo-Fr)
- Korridore mit Bedienung in der Regel „60-Minuten-Takt“ (Mo-Fr)
- kein Angebot bzw. deutlich weniger als eine Fahrt pro Stunde (Mo-Fr)

Regionales Grundnetz

- RegioBus-Netz und bedeutsame Regionalverkehrslinien

Verknüpfungspunkte

- Verknüpfungspunkt im übergeordneten Hauptnetz
- weitere wichtige Verknüpfungspunkte
- Flughafen Münster/Osnabrück (FMO)

Fahrplanstand Februar 2021
 (ohne Berücksichtigung der „Corona-Fahrpläne“)



Bearbeitungsstand: Februar 2021

Quelle: Eigene Darstellung

plan mobil

VERKEHRSKONZEPTE
 MOBILITÄTSPLANUNG

Mathias Schmechtig
 NahverkehrsConsult

Zielnetz 2030+: Taktmuster (Ziel)



Hinweis:
 Im „ÖPNV-Konzept für ein mobiles Münsterland“ wird die Weiterentwicklung des übergeordneten Hauptnetzes im Bus-System hin zu einem „Zielnetz Bus 2030+“ aufgezeigt. Die in das Zielnetz aufgenommenen Korridore wurden hinsichtlich ihrer Entwicklungsmöglichkeiten geprüft, das Ergebnis der Prüfung ist in kurzen Steckbriefen im Bericht dargestellt. Eine endgültige Entscheidung bzgl. der Umsetzung einzelner Korridore bedarf weiterer detaillierter Untersuchungen und Entscheidungen der zuständigen Aufgabenträger. Die Abhängigkeit von den Realisierungszeiträumen zwischen Schienennetz und Busnetz ist dabei zu berücksichtigen.

WLE: Bedienung ab Wolbeck Ri. Sendenhorst im 20-/40-Min.-Takt

Mobiles Münsterland

Netzentwicklung
 „Übergeordnetes Hauptnetz“ im Münsterland
 - Taktmuster im übergeordneten Hauptnetz
 (Zielnetz 2030+ Bus und Schiene -

Übergeordnetes Hauptnetz - Schiene

- Zielnetz SPNV mit Bedienung mindestens 3 Fahrten pro Stunde
- Zielnetz SPNV mit Bedienung mindestens „30-Minuten-Takt“
- Zielnetz SPNV mit Bedienung mindestens „60-Minuten-Takt“
- Machbarkeitsstudie in Abnahrung

Übergeordnetes Hauptnetz - Bus

- Zielnetz Bus 2030+: Korridore mit Bedienung mindestens 3 Fahrten pro Stunde
- Zielnetz Bus 2030+: Korridore mit Bedienung mindestens „30-Minuten-Takt“
- Zielnetz Bus 2030+: Korridore mit Bedienung mindestens „60-Minuten-Takt“

Regionales Grundnetz

- RegioBus-Netz und bedeutsame Regionalverkehrslinien

Verknüpfungspunkte

- Verknüpfungspunkt im übergeordneten Hauptnetz
- weitere wichtige Verknüpfungspunkte
- Flughafen Münster/Osnabrück (FMO)

0 5 km 10 km 15 km 20 km

Bearbeitungsstand: Februar 2021
 Quelle: Eigene Darstellung

kw
plan mobil
 VERKEHRSKONZEPTE
 MOBILITÄTSPLANUNG
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

Mathias Schmechtig
 NahverkehrsConsult
 Ludwig-Erhard-Str. 8 34131 Kassel
 Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
 www.mathias-schmechtig.de

Zielnetz 2030+ (übergeordnetes Hauptnetz)

Struktur der Vorstellung

- a. Auswahl der Achsen mit besonderer Verbindungsfunktion
- b. Entwicklung differenzierter Taktstandards
- c. Systematische Verknüpfung im Hauptnetz**
- d. Weitere wichtige Aspekte
 - Fahrplanstabilität
 - Steckbriefe
 - Aufwandsabschätzung

Zielnetz 2030+ (übergeordnetes Hauptnetz)

Systematische Verknüpfung im Hauptnetz

- **Ausgangspunkt:** „An geeigneten Stationen sind die Angebote so miteinander zu verknüpfen, dass nur kurze Umsteigezeiten bestehen, und die Anschlüsse sind so zu planen und zu managen, dass der Fahrzeugwechsel verlässlich erfolgen kann“ (Labelsatz 1 des Leitbildes).
- **Herausforderung:** Die Anschlüsse sind heute bereits oft optimiert. Mit der Umsetzung des Zielnetzes Schiene wird es allerdings zu Änderungen in der Fahrplanlage des SPNV kommen, die Anschlüsse werden entsprechend angepasst werden müssen.
- **Aufgabe:** Bestimmung der wichtigsten Verknüpfungspunkte, definiert als Haltestellen,
 - an denen systematische Anschlüsse zwischen den verschiedenen Produkten (Bahn, Bus) und Linien geplant und angeboten werden und
 - die aus konzeptioneller Sicht besonders hohe Relevanz für das ÖPNV-Gesamtangebot und die Verknüpfung der Teilräume haben

Zielnetz 2030+: Hauptnetz + wichtigste Verknüpfungen



Mobiles Münsterland

Netzentwicklung
 „Übergeordnetes Hauptnetz“ im Münsterland
 - Wichtigste Verknüpfungspunkte und
 priorisierte Umsteigerelationen -

Übergeordnetes Hauptnetz - Schiene

- Zielnetz SPNV
- Machbarkeitsstudie in Abwägung

Übergeordnetes Hauptnetz - Bus

- Zielnetz Bus 2030+
- Konzept für den Probetrieb in Vorbereitung

Regionales Grundnetz

- RegioBus-Netz und bedeutsame Regionalverkehrslinien

Verknüpfungspunkte

- Verknüpfungspunkt im übergeordneten Hauptnetz
- weitere wichtige Verknüpfungspunkte
- Umsteigerelation 1. Priorität
- Umsteigerelation 2. Priorität
- Flughafen Münster/Osnabrück (FMO)

Hinweis:
 Die Einordnung der Umsteigerelationen in die 1. Priorität bzw. 2. Priorität basiert auf Erfahrungswerten aus der betrieblichen Praxis, der Arbeit in der Nahverkehrsplanung sowie der Abstimmung in den Arbeitskreisen des Projektes „Mobiles Münsterland“



Quelle: Eigene Darstellung

plan mobil

VERKEHRSKONZEPTE
 MOBILITÄTSPLANUNG
 Ludwig-Erhard-Str. 8 | 34131 Kassel
 info@plan-mobil.de | www.plan-mobil.de

Mathias Schmechtig
 NahverkehrsConsult

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
 www.mathias-schmechtig.de

Hinweis:
 Im „ÖPNV-Konzept für ein mobiles Münsterland“ wird die Weiterentwicklung des übergeordneten Hauptnetzes im Bus-System hin zu einem „Zielnetz Bus 2030+“ aufgezeigt. Die in das Zielnetz aufgenommenen Korridore wurden hinsichtlich ihrer Entwicklungsmöglichkeiten geprüft, das Ergebnis der Prüfung ist in kurzen Steckbriefen im Bericht dargestellt. Eine endgültige Entscheidung bzgl. der Umsetzung einzelner Korridore bedarf weiterer detaillierter Untersuchungen und Entscheidungen der zuständigen Aufgabenträger. Die Abhängigkeit von den Realisierungszeiträumen zwischen Schienennetz und Busnetz ist dabei zu berücksichtigen.

Zielnetz 2030+: Taktmuster + wichtigste Verknüpfungen



Mobiles Münsterland

Netzentwicklung
 „Übergeordnetes Hauptnetz“ im Münsterland
 - Taktmuster im übergeordneten Hauptnetz
 (Zielnetz 2030+) und wichtigste Verknüpfungen

Übergeordnetes Hauptnetz - Schiene

- Zielnetz SPNV mit Bedienung mindestens 3 Fahrten pro Stunde
- Zielnetz SPNV mit Bedienung mindestens „30-Minuten-Takt“
- Zielnetz SPNV mit Bedienung mindestens „60-Minuten-Takt“
- Machbarkeitsstudie in Abnahrung

Übergeordnetes Hauptnetz - Bus

- Zielnetz Bus 2030+: Korridore mit Bedienung mindestens 3 Fahrten pro Stunde
- Zielnetz Bus 2030+: Korridore mit Bedienung mindestens „30-Minuten-Takt“
- Zielnetz Bus 2030+: Korridore mit Bedienung mindestens „60-Minuten-Takt“

Regionales Grundnetz

- RegioBus-Netz und bedeutsame Regionalverkehrslinien

Verknüpfungspunkte

- Verknüpfungspunkt im übergeordneten Hauptnetz
- weitere wichtige Verknüpfungspunkte
- Umsteigerelation 1. Priorität
- Umsteigerelation 2. Priorität
- Flughafen Münster/Osnabrück (FMO)

0 5 km 10 km 15 km 20 km

Bearbeitungsstand: Februar 2021
 Quelle: Eigene Darstellung

plan mobil **Mathias Schmechtig**
 NahverkehrsConsult

VERKEHRSKONZEPTE
 MOBILITÄTSPLANUNG

Ludwig-Erhard-Str. 8 34131 Kassel
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
 www.mathias-schmechtig.de

Hinweis:
 Im „ÖPNV-Konzept für ein mobiles Münsterland“ wird die Weiterentwicklung des übergeordneten Hauptnetzes im Bus-System hin zu einem „Zielnetz Bus 2030+“ aufgezeigt. Die in das Zielnetz aufgenommenen Korridore wurden hinsichtlich ihrer Entwicklungsmöglichkeiten geprüft, das Ergebnis der Prüfung ist in kurzen Steckbriefen im Bericht dargestellt. Eine endgültige Entscheidung bzgl. der Umsetzung einzelner Korridore bedarf weiterer detaillierter Untersuchungen und Entscheidungen der zuständigen Aufgabenträger. Die Abhängigkeit von den Realisierungszeiträumen zwischen Schienennetz und Busnetz ist dabei zu berücksichtigen.

WLE: Bedienung ab Wolbeck Ri. Sendenhorst im 20-/40-Min.-Takt

Zielnetz 2030+ (übergeordnetes Hauptnetz)

Struktur der Vorstellung

- a. Auswahl der Achsen mit besonderer Verbindungsfunktion
- b. Entwicklung differenzierter Taktstandards
- c. Systematische Verknüpfung im Hauptnetz
- d. Weitere wichtige Aspekte**
 - Fahrplanstabilität
 - Steckbriefe
 - Aufwandsabschätzung

Zielnetz 2030+ (übergeordnetes Hauptnetz)

Fahrplanstabilität

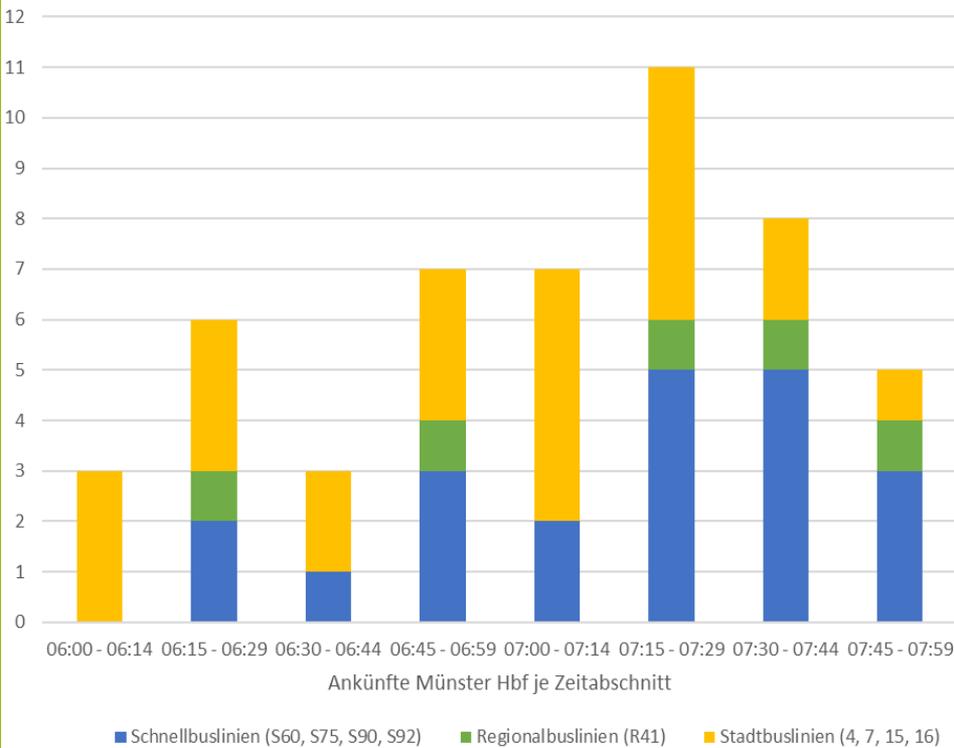
- **Ausgangspunkt:** „Damit der ÖPNV gegenüber dem Pkw konkurrenzfähig wird, ist er auf geeigneten Relationen zu beschleunigen“ (Labelsatz 3).
- **Herausforderung:** Besonders auf Münsteraner Einfallstraßen stehen die SchnellBusse oft im Stau.
- **Aufgabe:** Prüfung, ob Busfrequenz eigene Fahrspur rechtfertigen könnte.

Zielnetz 2030+ (übergeordnetes Hauptnetz)

Busbelegung auf Einfallstraßen zw. 6 und 8 Uhr

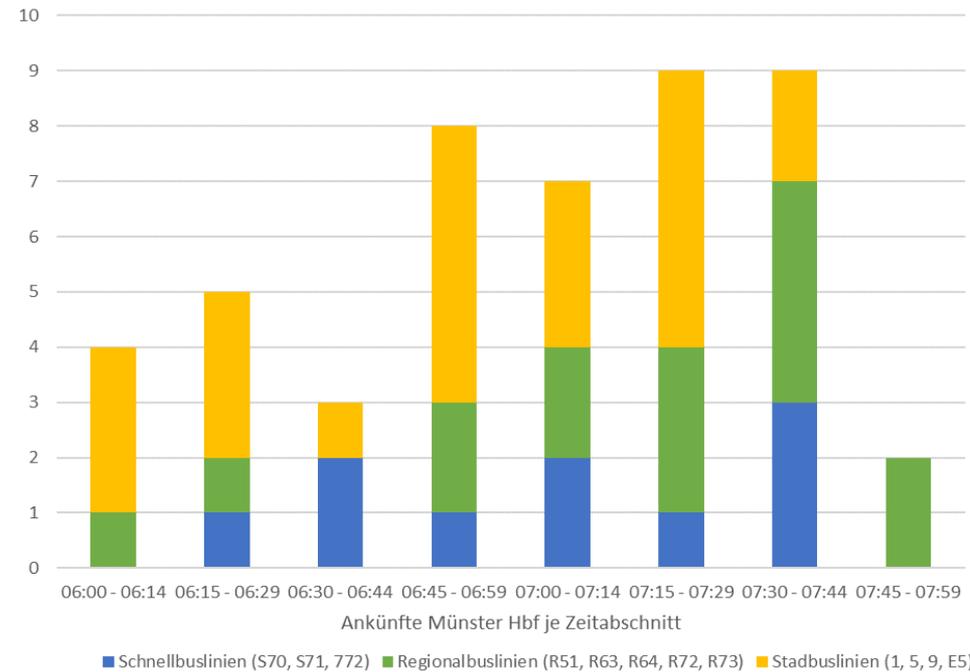
Weseler Straße

gemeinsam befahrener Korridor
Inselbogen bis Münster Hbf



Steinfurter Straße

gemeinsam befahrener Korridor
Neutor bis Münster Hbf



Daten: Stadtwerke Münster und eigene Auswertungen

25

27. September 2021, ZVM-Verbandsversammlung

Zielnetz 2030+ (übergeordnetes Hauptnetz)

Steckbriefe

Das Hauptnetz besteht aus verschiedenen Achsen im Bus- und Bahnverkehr. Die einzelnen Busachsen unterscheiden sich erheblich. Der Bericht enthält pro Achse Steckbriefe mit folgenden Angaben:

- Verflechtungsintensität zur Beschreibung der heutigen Verkehrsbedeutung,
- heutiges Angebot zur Beschreibung des Ausgangszustands für die im Rahmen der Zielnetzentwicklung anzustrebende Angebotsausweitung,
- Verbindungsfunktion zur näheren Begründung der Aufnahme in das Hauptnetz,
- Empfehlungen zum weiteren Umgang mit den Prüfergebnissen,
- grobe Schätzung des durch den Leistungsaufwuchs entstehenden zusätzlichen Aufwuchs (Betriebsleistung und Kosten) ohne Gegenrechnung von Einsparungen auf heutigen Linien oder von Erlösen.

Zielnetz 2030+ (übergeordnetes Hauptnetz)

Schätzung zusätzlichen Aufwands

| | Linie | von | nach | Fahrplan-km pro Jahr gesamt | Finanzierungsbedarf gesamt pro Jahr (2,30 Euro/km) |
|--|--|---------------|-----------------------|-----------------------------------|--|
| Bestehende SchnellBus-Linien | S10 | Recke | Osnabrück | ~ TN ~ | |
| | S20 | Warendorf | Münster | 285.000 | 655.500 |
| | S30 | Beckum | Sendenhorst | 185.000 | 425.500 |
| | S35 | Warendorf | Ahlen | 290.000 | 667.000 |
| | S50 | Ibbenbüren | Münster | 370.000 | 851.000 |
| | S60 | Nottuln | Münster | 280.000 | 644.000 |
| | S70/71 | Münster | Vreden | 875.000 | 2.012.500 |
| | S75 | Bocholt | Münster | 650.000 | 1.495.000 |
| | S90/S91/X90 | Senden | Münster | 70.000 | 161.000 |
| Achsen zur Vervollständigung des Zielnetzes | I | Rheine | Recke | 345.000 | 793.500 |
| | II | Ibbenbüren | Bad Iburg | 290.000 | 667.000 |
| | III | Osnabrück | Lippstadt | 460.000 | 1.058.000 |
| | IV | Oelde | Drensteinfurt | 185.000 | 425.500 |
| | V | Drensteinfurt | Haltern am See | 245.000 | 563.500 |
| | VI | Coesfeld | Rheine | 545.000 | 1.253.500 |
| | VII | Vreden | Coesfeld | 165.000 | 379.500 |
| | VIII | Borken | Ahaus | 125.000 | 287.500 |
| | IX | Ahaus | Wettringen (- Rheine) | 520.000 | 1.196.000 |
| | X | Bocholt | Bad Bentheim | 885.000 | 2.035.500 |
| | XI | Borken | Coesfeld | 170.000 | 391.000 |
| Summen | Bestehende SchnellBus-Linien | | | 3.005.000 | 6.911.500 |
| | Achsen zur Vervollständigung des Zielnetzes | | | 3.935.000 | 9.050.500 |
| | Gesamt Zielnetz 2030+ (Bus) | | | 6.940.000 | 15.962.000 |

- ohne Erlöse
- ohne Berücksichtigung der Fördermaßnahmen in 2020/21
- ohne Gegenrechnung einzusparender Leistungen (z.B. Taxibusse)
- ohne Einsparungen durch WLE und TN

Zielnetz 2030+ (übergeordnetes Hauptnetz)

Aufwandsabschätzung - Kommentierung

- Der Aufwand **berücksichtigt nicht** die zu erwartenden Erlöse, Einsparungen im Bestandsangebot, Einsparungen im Zuge von Reaktivierungen und bereits beantragte SchnellBus-Förderung.
- Der Aufwand **ist nicht in Bezug gesetzt** zu der heute insgesamt anfallenden Betriebsleistung im Regionalverkehr des Münsterlandes. Damit kann nicht beziffert werden, in welcher Größenordnung das Busangebot mit dem Zielnetz 2030+ stiege.
- Dies wäre auch hilfreich, um den Beitrag zur Erreichung des Verdopplungsziels laut **Beschluss der Verkehrsministerkonferenz** einzugrenzen.
- Für die nächsten Umsetzungsschritte ist angesichts des Gesamtvolumens eine **Maßnahmenpriorisierung** zu empfehlen.

Agenda

1. Rückblick auf Prozess und Schwerpunkte
2. Leitbild: „Verbinden, Vernetzen, Erschließen“
3. Zielnetz 2030+
- 4. Erschließung und Anbindung der Region**
5. Zusammenfassung und Ausblick
6. Diskussion

Erschließung und Anbindung der Region

Die konkreten räumlichen Herausforderungen „in der Fläche“ können sehr verschieden sein:

- Siedlungen „in der Fläche“ abseits des übergeordneten Hauptnetzes,
- Teile größerer Kommunen abseits des übergeordneten Hauptnetzes,
- abgelegene Aufkommensschwerpunkte,
- Siedlungsschwerpunkte in einer größeren Entfernung vom nächsten Bahnhof,
- Verknüpfung zwischen ÖPNV und Individualverkehr an geeigneten Bahnhöfen und Haltestellen.

Erschließung und Anbindung der Region

Kommunalbefragung zur Schaffung eines Überblicks über aktuelle Projekte

- **Adressaten:** Bürgermeister in allen Städten und Gemeinden des Münsterlandes
- **Frage:** Welche Projekte der öffentlichen Mobilität werden derzeit verfolgt und welchen Stand haben sie erreicht?
- **Einschätzung der Kommune:** Benennung und kurze Beschreibung des Projektes
- Angabe des Projektstands (ursprünglich **1. März 2020**):
 - **Ideenphase** (Verwaltung und/oder Entscheidungsträger beschäftigen sich mit der Idee des Projektes.)
 - **Planungsphase** (Die Idee wird bereits fachlich ausgearbeitet, z.B. im Rahmen einer Machbarkeitsstudie oder in einem Planwerk.)
 - **Antragsphase** (Für die Umsetzung der Idee wird bereits die Förderung beantragt.)
 - **Umsetzungsphase** (Die Idee befindet sich bereits in der baulichen, organisatorischen oder betrieblichen Umsetzung).
- **Rücklauf:** mehrere Nachfassaktionen im Jahr 2020 und Frühjahr 2021

Erschließung und Anbindung der Region

Relevante Labelsätze

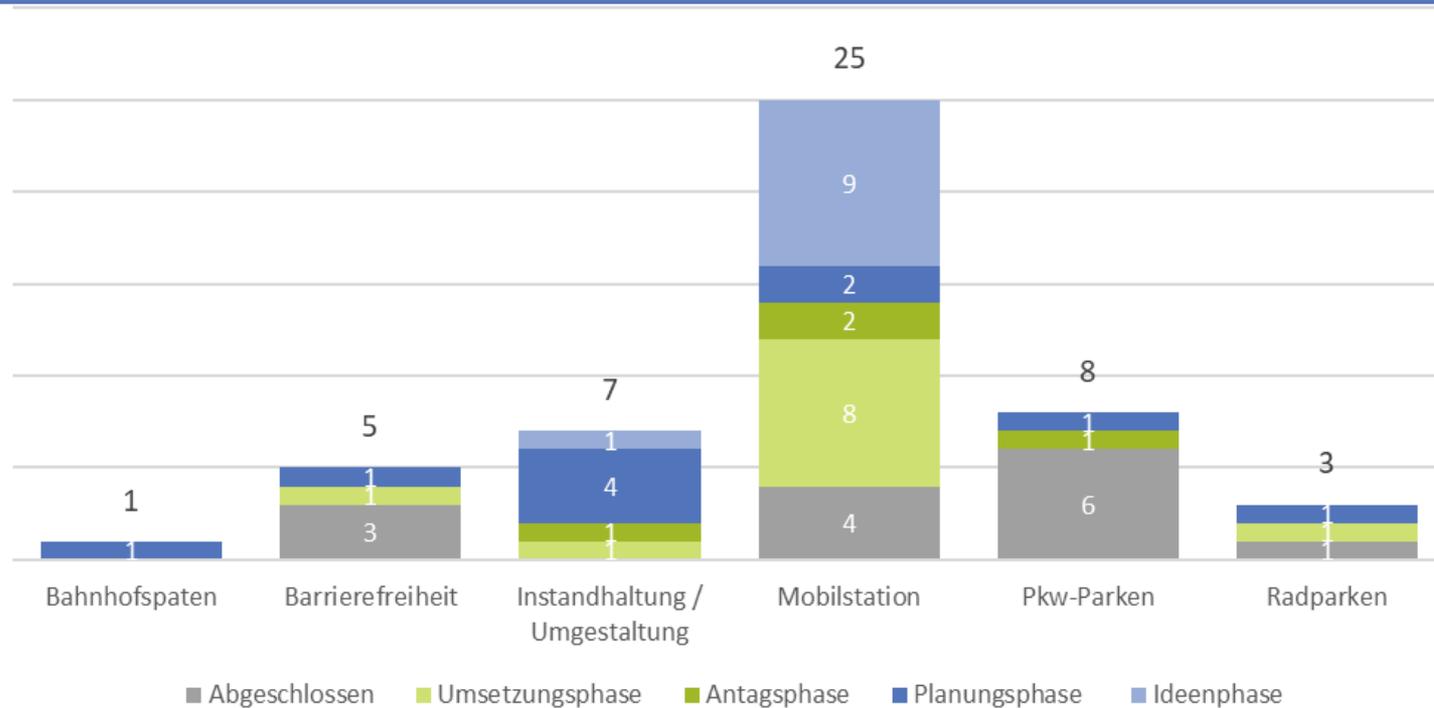
**Verbinden, vernetzen, erschließen:
Wir machen das Münsterland mobil!**

- 1** Wir entwickeln den Münsterland-Takt weiter:
Schnelle Verbindungen mit Bus und Bahn!
- 2** Wir sorgen für eine attraktive Infrastruktur: Moderne Strecken
und Stationen und leistungsfähige öffentliche Mobilitätsangebote
- 3** Wir geben der nachhaltigen Mobilität Vorfahrt:
Neue Antriebe und mehr Fahrgäste im ÖPNV!
- 4** Wir nutzen die Chancen der Digitalisierung: Vereinfachung
von Information, Buchung, Disposition, Abrechnung!
- 5** Wir sichern die Mobilität in allen Teilen des Münsterlandes:
Lösungen für „die Fläche“!

➤ **Anbindung der Region an das übergeordnete Hauptnetz**

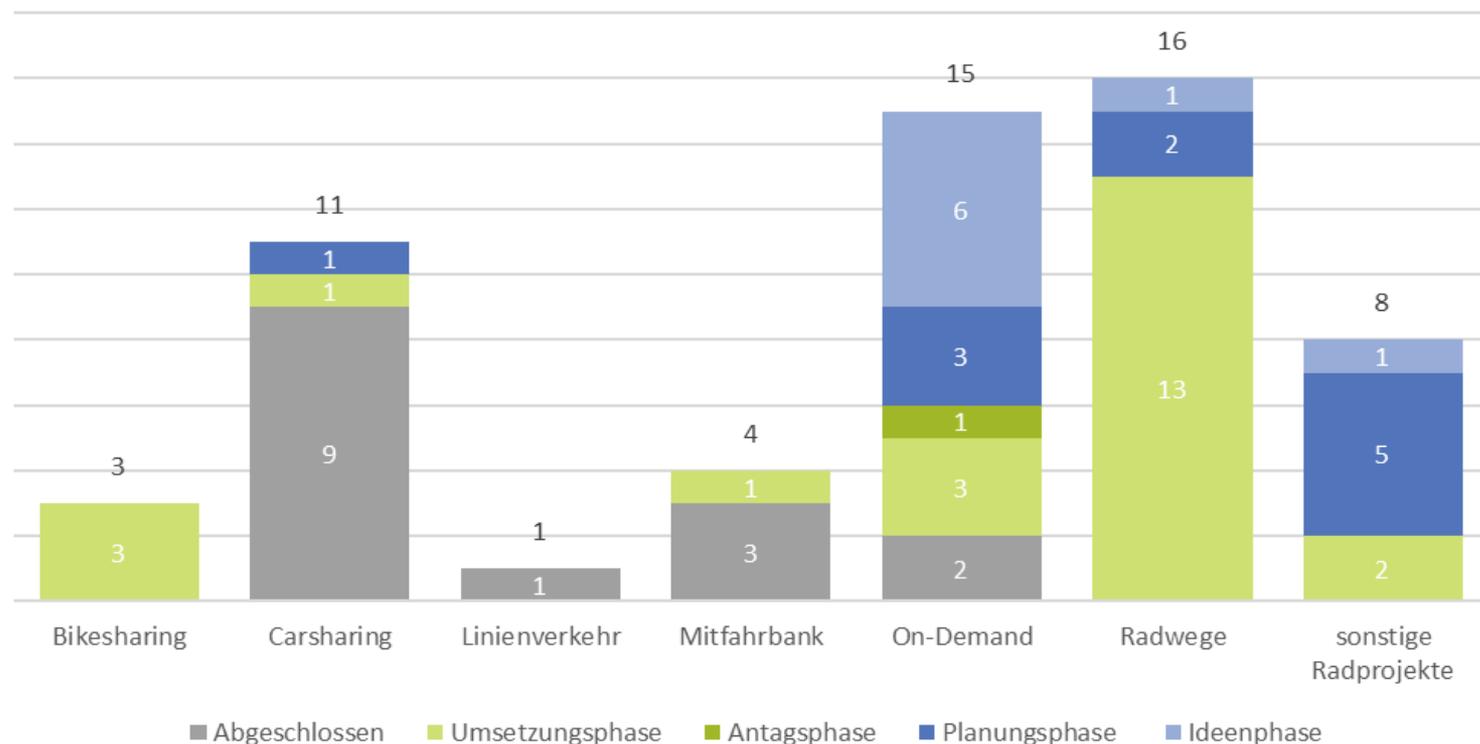
Erschließung und Anbindung der Region **Kommunen mit Projekten, die einen vorwiegenden Bezug zu Labelsatz 2 haben**

2 Wir sorgen für eine attraktive Infrastruktur: Moderne Strecken und Stationen und leistungsfähige öffentliche Mobilitätsangebote!



Erschließung und Anbindung der Region **Kommunen mit Projekten, die einen vorwiegenden Bezug zu Labelsatz 5 haben**

5 Wir sichern die Mobilität in allen Teilen des Münsterlandes:
 Lösungen für „die Fläche“!



Erschließung und Anbindung der Region

Kommunalbefragung

- Der Rücklauf konzentriert sich vor allem auf die Labelsätze 2 und 5. Themen der Digitalisierung werden meist als integraler Teil konkreter Sharing- oder On-Demand-Vorhaben angegangen.
- Aus infrastruktureller Perspektive liegt in den Kommunen eindeutig der Fokus auf Mobilstationen.
- Wichtig erscheint ebenfalls die Gestaltung von Bahnhöfen und Haltestellen, auch generell die Instandhaltung der Gebäude bzw. Buswarte-hallen und die Neugestaltung der Umgebung (einschließl. Straßenraum).
- Zur Flächenerschließung haben sich im Münsterland drei Handlungsfelder etabliert:
 - On-Demand-Vorhaben mit unterschiedlichen Schwerpunkten,
 - Carsharing-Projekte (oft bereits umgesetzt),
 - Förderung des Radverkehrs.

Agenda

1. Rückblick auf Prozess und Schwerpunkte
2. Leitbild: „Verbinden, Vernetzen, Erschließen“
3. Zielnetz 2030+
4. Erschließung und Anbindung der Region
- 5. Zusammenfassung und Ausblick**
6. Diskussion

Zusammenfassung und Ausblick

Projektergebnisse im Überblick

1. Abstimmung eines Leitbildes als roter Faden der bisherigen und v.a. künftigen ÖPNV-Planung:

- Es besteht das Ziel, münsterlandweit öffentliche Mobilitätsangebote **aus einem Guss** zu schaffen, die den Menschen Lust auf Fahrten mit Bus und Bahn machen und ihnen ermöglichen, ohne eigenes Auto mobil zu sein.
- Die vielfältige Raumstruktur des Münsterlands erfordert es, dass ein attraktives öffentliches Mobilitätsangebot die Aufgaben **„Verbinden“**, **„Vernetzen“** und **„Erschließen“** erfüllen muss, um allen Teilräumen und den Mobilitätsbedürfnissen der dort lebenden Menschen gerecht zu werden.
- Auf die Weise kann gleichermaßen den Herausforderungen des demografischen Wandels (**Daseinsvorsorge**) und auch denen des Klimawandels (**Verkehrswende**) begegnet werden.

Zusammenfassung und Ausblick

Projektergebnisse im Überblick

2. Weiterentwicklung des Hauptnetzes:

- Ergänzung des bereits etablierten Hauptnetzes um **weitere Achsen**, die das Netz auch auf tangentialen Relationen ergänzen, in Abstimmung mit der Entwicklung des S-Bahnnetzes
- Entwicklung eines **Münsterlandtaktes** von 30 Minuten, der auf den einzelnen Achsen Spielraum lässt, um den achsenspezifischen Potenzialen angemessen von diesem Takt im Einzelfall nach oben wie unten abzuweichen
- Identifikation der **wichtigsten Verknüpfungspunkte** in diesem Netz mit den dort relevanten Anschlussrelationen
- Ableitung des Handlungsbedarfs zur **Abstimmung von Fahrplanzeiten** an diesen Verknüpfungspunkten
- Hinweise zur Erhöhung von Reisegeschwindigkeit und **Fahrplanstabilität** auf einzelnen Achsen
- **Empfehlungen** für die nähere Prüfung der einzelnen Achsen im Hauptnetz

Zusammenfassung und Ausblick

Projektergebnisse im Überblick

3. Aktivitäten auf der kommunalen Ebene:

- Das Zielkonzept richtet den Blick außerdem auf lokale Projekte und Vorhaben, die für die Feinerschließung der Region unverzichtbar sind.
- Grundsätzlich handelt es sich hier um Aufgaben der kommunalen Ebene.
- Dieses liefern Anhaltspunkte für die Richtung, in der lokale Projekte ihren Beitrag für die regionale, münsterlandweite Mobilität liefern können:
 - Maßnahmen im **Radverkehr** – Wegeinfrastruktur, Mobilstationen, kreisliche und kreisübergreifende Radverkehrskonzepte und -standards, Instandhaltung und Modernisierung von Bahnhöfen.
 - **On-Demand-Verkehr**, gleichwohl sind bislang nur wenige Projekte tatsächlich umgesetzt.
 - **Digitalisierung** hat v.a. regionales Potenzial, das insofern am besten auf überkommunaler Ebene ausgeschöpft werden kann.
 - **Ländliche Carsharing-Projekte** machen eine Mobilität ohne eigenes Auto möglich, sind v.a. für Neubaugebiete und als Teil regionaler Plattformen sehr interessant.

Zusammenfassung und Ausblick

Projektergebnisse im Überblick

4. Themen, die nur gestriffen wurden:

- **Dekarbonisierung** wird nunmehr im Rahmen der europäischen Clean Vehicles Directive und des deutschen SaubFahrzeugBeschG eine dringende Aufgabe. Es ist dringend nötig zu ermitteln bzw. festzulegen:
 - den geeigneten Technologiemix,
 - die infrastrukturellen Voraussetzungen,
 - Organisation und Rolle der beteiligten Akteure sowie
 - die Zeitplanung.
- Die Beschlüsse der Bundesregierung zur Klimaneutralität bereits im Jahr 2045 und der Verkehrsministerkonferenz zur Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 erfordern zielgerichtetes und durch Maßnahmen untersetztes Handeln:
 - **Zeitplanung** auch über 2030/35 hinaus,
 - wirksame Maßnahmen für die **Verkehrsverlagerung**.

Zusammenfassung und Ausblick

Projektergebnisse im Überblick

5. Nächste Aufgaben für den ZVM in Abstimmung mit NWL:

- Eine **Potenzialanalyse** des S-Bahn-Konzeptes für das Münsterland steht an. Es wird empfohlen, das entwickelte Zielnetz Bus – mit seinen ausgewählten Achsen und bestimmten Taktmustern an den identifizierten Verknüpfungspunkten – einfließen zu lassen. Das würde es ermöglichen, die sich hieraus für die Schiene ergebenden Potenziale aufzuzeigen. Hierfür sollten zuvor die Bus-Fahrplanzeiten über die im Gutachten durchgeführten Schritte hinaus optimiert werden.
- Für die Planung wird ein konzeptioneller **Zwischenschritt** für das Jahr 2025/2026 empfohlen. Zu der Zeit wird u.a. die WLE-Strecke Münster – Sendenhorst ihren Betrieb aufnehmen, und es wird sich entsprechender großräumiger Anpassungsbedarf im Busnetz ergeben.
- Für die **anderen Teilräume** des Münsterlandes wird empfohlen, das Busnetz und -angebot auch unabhängig vom Fortschritt der Münsterland-S-Bahn schrittweise im Sinne des Zielnetzes weiterzuentwickeln.

Agenda

1. Rückblick auf Prozess und Schwerpunkte
2. Leitbild: „Verbinden, Vernetzen, Erschließen“
3. Zielnetz 2030+
4. Erschließung und Anbindung der Region
5. Zusammenfassung und Ausblick
- 6. Diskussion**

Kontakt

Dr. Axel Stein

KCW GmbH
Büro Berlin
Bernburger Str. 27
10963 Berlin

Fon: 030 4081768-88
Fax: 030 4081768-61
E-Mail: stein@kcw-online.de
www.kcw-online.de

Felix Kühnel

plan:mobil
Ludwig-Erhard-Str. 8
34131 Kassel

Fon: 0561 40090573
Fax: 0561 7084104
E-Mail: kuehnel@plan-mobil.de
www.plan-mobil.de

Kirsten Krasel

Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult
Wilhelmshöher Allee 274
34131 Kassel

Fon: 0561 988 349 65
Fax: 0561 988 349 68
E-Mail: krasel@mathias-schmechtig.de
www.mathias-schmechtig.de