

3. NAHVERKEHRSPPLAN STADT MÜNSTER



IMPRESSUM

Auftraggeber/Herausgeber:	Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung Abteilung Verkehrsplanung 48127 Münster
Text, Layout und Satz:	yph, kreative GmbH + Co. KG Rheinstr. 2 48145 Münster
Auflage:	1.000, 09/2016
Druck:	Druckerei Buschmann GmbH & Co. KG Nevinghoff 18 48147 Münster
Bildnachweis:	Titelmotiv (1), Seite 6 (1), Seite 7 (1), Seite 10 (2), Seite 13 (1), Seite 37 (1), Seite 38 (1) Stadtwerke Münster Seite 4 (1) Presseamt Münster, Britta Roski Seite 12 (1) Fotolia.de Graphiken 3. Nahverkehrsplan (überarbeitet)

Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung 1/2016 (ISSN 09339078)

Quellen:

Alle Angaben und Daten in dieser Zusammenfassung sind dem 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster (2016) entnommen. Er ist kostenlos erhältlich beim Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung im Stadthaus 3, Albersloher Weg 33, 48155 Münster. Außerdem finden Sie die Langfassung sowie weitere Informationen zum Thema Verkehr unter www.muenster.de/stadt/stadtplanung

3. NAHVERKEHRSPLAN STADT MÜNSTER



VORWORT

Vom Ziel geleitet, den Verkehr in Münster stadtverträglich und sicher zu gestalten, und dabei Ressourcen so gut wie möglich einzusetzen, wurde der 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster von der Verwaltung in enger Abstimmung mit den Stadtwerken und einer umfassenden Bürgerbeteiligung erarbeitet. Dafür danke ich allen Mitwirkenden ganz herzlich. Mit dem am 17. Februar 2016 vom Rat der Stadt Münster beschlossenen Plan liegt nun ein Konzept vor, das einen zukunftsfähigen ÖPNV für die Stadt Münster gewährleistet und so den Anteil des ÖPNV am Umweltverbund nachhaltig stärken kann.

Dabei berücksichtigt der 3. Nahverkehrsplan aktuelle und zu erwartende städtebauliche Entwicklungen, die Neuausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten gemäß Flächennutzungsplan Stadt Münster sowie sich ändernde Fahrgastansprüche und Fahrgastentwicklungen. Darüber hinaus muss der Nahverkehrsplan auch die beim ÖPNV geänderten Wettbewerbsbedingungen beachten.

Rückblickend auf die Handlungsfelder des 2. Nahverkehrsplanes ist festzustellen, dass das Ziel „[...] das Angebot der Verkehrsmittel im Umweltverbund weiter zu verbessern und gleichzeitig den Siedlungs-/Entwicklungsschwerpunkten eine ausreichende Erschließungsqualität wie auch eine leistungsfähige und attraktive stadtbezirksübergreifende, innenstadtbezogene und außenorientierte Verkehrsanbindung zu schaffen“ in vielerlei Hinsicht erreicht werden konnte. So weist der ÖPNV heute einen stabilen Anteil am Gesamtverkehr von über 10 % bei der Münsteraner Bevölkerung auf. Die Fahrgastzahlen stiegen im gleichen Zeitraum von 31,5 Mio. auf über knapp 40 Mio. im Jahr 2014. Dies wurde nicht zuletzt durch eine gezielte Ausweitung des ÖPNV-Angebotes erreicht. Dazu gehören u. a. die Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete, Taktverdichtungen und neue

Produkte wie zuletzt das Nachtbussystem sowie attraktive tarifliche Maßnahmen – hier ist insbesondere die Einführung des viel beachteten eTickets zu nennen.

Der 3. Nahverkehrsplan ist so angelegt, dass das erreichte hohe Niveau der Bedienungs- und Beförderungsqualität unter den sich ändernden Rahmenbedingungen einer wachsenden Stadt gesichert und auch weiterentwickelt wird.

Als Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Münster vereint der 3. Nahverkehrsplan regionalplanerische, stadtentwicklungsspezifische, stadtplanerische, gesamtverkehrsplanerische und ÖPNV-spezifische Belange in einem abgestimmten Planungskonzept und bildet damit einen integrativen Gesamtrahmenplan für den ÖPNV.

Wie schon der 2. Nahverkehrsplan ist auch 3. Nahverkehrsplan der Stadt Münster sehr umsetzungsorientiert und praxisbezogen angelegt. Das heißt, in ihm werden innerhalb eines Programms konkrete Maßnahmen benannt, die kurz- bis mittelfristig zur Umsetzung kommen werden. So wird beispielsweise ab dem 10. Oktober 2016 erstmals eine Ringlinie im dichten 15'-Takt die einzelnen Korridore verbinden und zwei Kleinbuslinien tangentielle Stadtteilverbindungen sicherstellen.

Mit der Umsetzung des Gesamtpaketes des 3. Nahverkehrsplanes ist der ÖPNV in Münster zukunftsfähig aufgestellt. Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der Lektüre und weiterhin gute Fahrt im ÖPNV.

Markus Lewe
Oberbürgermeister

INHALT

1. Der 3. Nahverkehrsplan – und was es damit auf sich hat	6
Einführung	6
Übergeordnete Ziele des 3. NVP Münster	7
2. Grundlagen der Nahverkehrsplanung	8
Strukturelle Rahmenbedingungen	8
Verkehrsbild in Münster	9
Multimodale Mobilität	10
3. Der ÖPNV in Münster 2005 bis 2015	11
Entwicklung 2005 bis 2015	11
Kundenzufriedenheit im ÖPNV Münster	12
Definierte Qualitätsstandards	13
4. Stadtbusverkehr: der Stand heute	14
Netze, Linien, Takte	14
Einbindung von Regionalbuslinien	15
Fahrgastnachfrage	16
Auslastung und Potenziale	17
5. Maßnahmen/Handlungsempfehlungen	18
Stadtbusverkehr im Tagesnetz	18
Kernstadtbereich	20
Coerde Kinderhaus Sprakel	22
Gievenbeck Nienberge Roxel	24
Hiltrup Wolbeck	26
Hansa-BusinessPark	28
Loddenheide ehemalige York-Kaserne	29
Handorf Sudmühle Gelmer	30
Stadtbusverkehr im Abend- und Nachtnetz	32
6. Infrastrukturmaßnahmen	34
Haltestellenprogramm	34
Neue Haltestellen/Verknüpfungspunkte	35
7. Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	36
8. Das eTicket – Der Schlüssel zu Mobilität in Münster	38

DER 3. NAHVERKEHRSPLAN – UND WAS ES DAMIT AUF SICH HAT

Am 17. Februar 2016 hat der Rat der Stadt Münster den 3. Nahverkehrsplan (NVP) verabschiedet: Er definiert, wie der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Stadtgebiet in den nächsten Jahren weiter entwickelt und verbessert werden soll. Diese Informationsbroschüre fasst die wichtigsten Fakten aus 160 Seiten umfangreichen Analysen und Handlungsempfehlungen zusammen. Wie werden Linien und Fahrpläne verbessert? Wo entstehen neue Haltestellen? Wie entwickeln sich die Mobilitätsansprüche der Bürgerinnen und Bürger? Diese und viele andere Fragen beantwortet diese Broschüre.

Wozu dient der NVP?

Im § 8 stellt das Nahverkehrsgesetz Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) den Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden „zur Sicherung und Verbesserung des Öffentlichen Personen Nahverkehrs“ die Aufgabe, einen Nahverkehrsplans aufzustellen. Auf Bundesebene weist zusätzlich das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die Aufgabenträger an, eine „ausreichende Bedienung“ der Bevölkerung im ÖPNV sicherzustellen.

Wer hat den NVP aufgestellt?

In Münster war die Entwicklung des 3. Nahverkehrsplans gemeinsame Aufgabe der Stadt und der Stadtwerke Münster, namentlich des Dezernats III/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung in Kooperation mit der Hauptabteilung Nahverkehrsmanagement der Stadtwerke.

Dabei ist die Stadt Münster dem Gesetz nach Aufgabenträger und zuständige Behörde für den kommunalen ÖPNV; sie ist u. a. verantwortlich für Planung, Organisation und Ausgestaltung.

Die Stadtwerke Münster sind am 3. NVP beteiligt, weil sie von der Stadt Münster mit dem Management und der Regie des kommunalen ÖPNV betraut wurden – also mit allen Aufgaben der konkreten ÖPNV-Linien- und Angebotsplanung sowie der Durchführung des ÖPNV in Münster.

Neben diesen Akteuren gibt es noch eine dritte Ebene, die aus den Verkehrsunternehmen besteht, die den Linienverkehr in Münster operativ erbringen. Auch sie hatten ein Mitwirkungsrecht. Zudem wurde der 3. NVP mit den Aufgabenträgern des Regionalbus- und des Schienennahverkehrs sowie mit Institutionen wie z. B. der Polizei, der Bezirksregierung und Straßen NRW abgestimmt.

Wie waren die BürgerInnen beteiligt?

Zu Bedarf, Verkehrsverhalten und Zufriedenheit der Münsteranerinnen und Münsteraner im ÖPNV liegen ausführliche Untersuchungen vor, deren Aussagen eine wichtige Basis für den 3. NVP bilden:

- ➔ die Analyse des Verkehrsverhaltens der Münsteraner Bevölkerung, beruhend auf einer Haushaltsbefragung im Herbst 2013
- ➔ die jährlichen Untersuchungen zur Kundenzufriedenheit im Rahmen des ÖPNV Kundenbarometer von TNS-Infratest
- ➔ die regelmäßigen, kundenorientierten Qualitätsmessungen im Stadtbusverkehr
- ➔ Akzeptanzuntersuchungen im Vorfeld
- ➔ eine Expertise zur Mobilitätsentwicklung in Münster und dem Münsterland für das Jahr 2050, basierend auf langfristigen strukturellen und verkehrlichen Entwicklungen in Deutschland

Parallel zur parlamentarischen Beratung des 3. NVP fand im ersten Halbjahr 2014 außerdem in fünf der sechs Stadtbezirke der Stadt Münster eine öffentliche Bürgerbeteiligung statt.



ÜBERGEORDNETE ZIELE DES 3. NVP MÜNSTER

Der 3. Nahverkehrsplan ist ein wichtiger, eigenständiger Baustein des Konzepts Mobilität Münster 2025. Dieses sieht eine weitere Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal-Split vor, was wiederum mit den übergeordneten Zielen des Klimaschutzkonzeptes Münster 2020 korrespondiert.

Klimaschutzkonzept Münster 2020

Das Klimaschutzkonzept Münster 2020 wurde 2008 verabschiedet und formuliert das ehrgeizige Ziel, die CO₂-Emissionen bis 2020 um 40 % zu reduzieren. Um dieses Klimaschutzziel zu erreichen, muss der weitere Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs vermindert werden, insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr. Das kann nur funktionieren, wenn parallel der Umweltverbund weiter gestärkt wird – und noch mehr Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückgelegt werden statt mit dem eigenen PKW.

Um die Menschen zum Umstieg zu motivieren, sind entsprechend attraktive Angebote erforderlich. Eine bedarfsgerechte und zweckmäßige ÖPNV-Anbindung ist dabei die Grundlage. Doch auch „weiche“ Faktoren wie transparente Tarife, praktische Kombinations-/Umsteigemöglichkeiten (etwa zwischen Rad, Bahn und Bus), entsprechendes Marketing etc. beeinflussen die Entscheidung der BürgerInnen für einen Umstieg auf den Umweltverbund.

Luftqualitätsplan

Der Luftqualitätsplan zielt darauf ab, grenzwertige Feinstaub- und NO₂-Emissionen in der Nähe von Wohnbebauungen im Stadtgebiet zu senken. Der NVP muss dies an den identifizierten Hot Spots der Schadstoffbelastung in Linienführung und Netzgestaltung berücksichtigen – dies betrifft insbesondere den Bült.

Lärmaktionsplan

Aktuell erarbeitet die Stadt einen Lärmaktionsplan mit Maßnahmen, die die Belastung an durch Lärm besonders beeinträchtigten Straßenzügen senken sollen. Hauptursache solcher Belastungen sind die täglichen Verkehrsmengen – der ÖPNV selbst kann zur Lärminderung durch die regelmäßige Modernisierung der Busflotte mit immer leiseren Fahrzeugen beitragen. Entsprechend kann der 3. NVP auch hier einen Beitrag leisten.



Barrierefreiheit

Wie das ÖPNVG NRW sieht auch die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) künftig im ÖPNV Barrierefreiheit vor, um die Teilhabe von Menschen mit eingeschränkter Mobilität bzw. Behinderungen sicherzustellen. Das erfordert häufig bauliche Veränderungen, deshalb sind hier Maßnahmenpläne aufzustellen und mit Umsetzungshorizonten zu versehen. Dazu gehören beispielsweise gut beleuchtete, einsehbare Haltestellen, Ein- und Ausstiegserleichterungen in Form von Bordsteinabsenkungen, Niederflurtechnik u. a.

Gender-Aspekte

Öffentliche Verkehrsmittel werden häufiger von Frauen genutzt als von Männern; Frauen sind zudem öfter mit kleinen Kindern unterwegs und fühlen sich bei der ÖPNV-Nutzung häufiger in ihrer Sicherheit gefährdet. Das ÖPNVG NRW formuliert deshalb Anforderungen an Netz, Bedienung, Infrastruktur und Fahrzeuge, die sicherstellen, dass nach dem Grundsatz der Gleichstellung den spezifischen Interessen von Frauen im ÖPNV Rechnung getragen wird.

GRUNDLAGEN DER NAHVERKEHRSPLANUNG

Ein guter Plan muss auch in Zukunft tragen: Deshalb sind Prognosen über künftige Siedlungs- und Bevölkerungsstrukturen bei der Nahverkehrsplanung ebenso wichtig wie Erkenntnisse über das Verkehrsverhalten der BürgerInnen.

STRUKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN

Wie wird sich die Bevölkerung in Münster entwickeln? Wo werden die Menschen wohnen? Die Antworten auf diese Fragen zeigen künftige ÖPNV-Bedarfe auf.

Bevölkerungszunahme – noch bis 2040

Im Gegensatz zu anderen Städten wird Münster weiter wachsen: Laut dem Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik werden in 2020 rund 22.000 Menschen mehr ihren Erstwohnsitz in Münster haben als 2013. Insgesamt wird für die Stadt noch bis 2040 ein Bevölkerungswachstum prognostiziert: eine stadtplanerische Herausforderung.

Mehr ältere Menschen

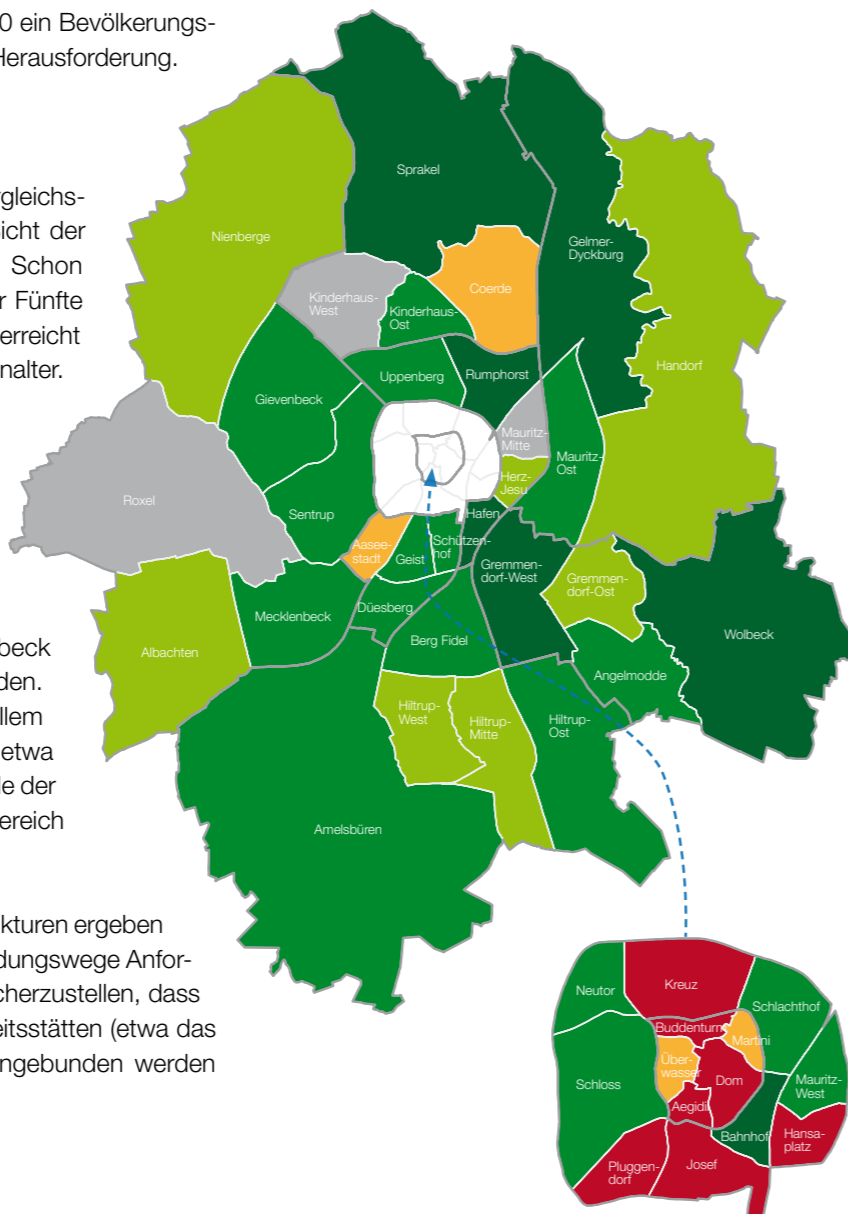
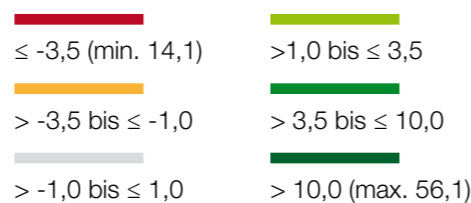
Obwohl Münster als Hochschulstandort eine vergleichsweise junge Stadt ist, wird sich auch hier auf Sicht der demographische Wandel bemerkbar machen: Schon Ende 2020 wird in 19 Stadtteilen jede bzw. jeder Fünfte über 65 Jahre alt sein. Und in den Jahren danach erreicht auch die Generation der Baby-Boomer das Rentenalter.

Wachstum der äußeren Stadtteile

Das Bevölkerungswachstum wird insbesondere in den äußeren Stadtteilen aufgefangen. So sind schon in den letzten Jahren und Jahrzehnten z. B. in Wolbeck, Hilstrup-West, Amelsbüren, Albachten, Mecklenbeck, Gievenbeck und Nienberge große neue Wohngebiete entstanden. Auch in Zukunft wird nennenswerter Zuzug vor allem in den äußeren Stadtteilen zu verzeichnen sein, etwa in Gremmendorf und Gievenbeck auf dem Gelände der ehemaligen britischen Kasernen. Im Kernstadtbereich hingegen sinken die Einwohnerzahlen auf Dauer.

Aus diesen Änderungen der innerstädtischen Strukturen ergeben sich für die Arbeits-, Einkaufs-, Schul- und Ausbildungswege Anforderungen an den ÖPNV: Der 3. NVP hat auch sicherzustellen, dass die neuen bzw. wachsenden Wohnorte und Arbeitsstätten (etwa das Gewerbegebiet Loddenheide) bedarfsgerecht angebunden werden können.

Prognostizierte Einwohnerentwicklung 2013 - 2020 (in %)

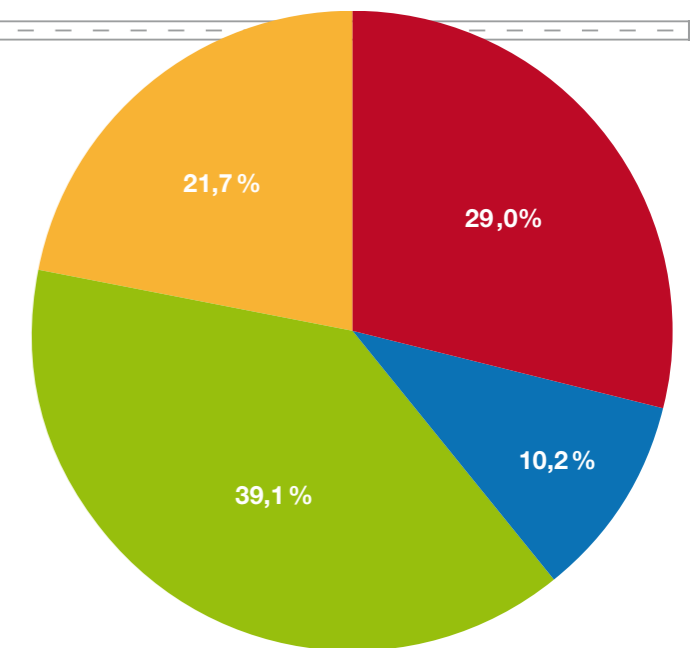


VERKEHRSBILD IN MÜNSTER

71 % aller Wege legen die MünsteranerInnen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurück. Ein bundesweit vorbildliches Verhalten, zu dem neben dem Fairble fürs Fahrrad auch das gute ÖPNV-Angebot beiträgt.

Im sogenannten Modal-Split zeigt sich, dass die MünsteranerInnen nur für knapp ein Drittel der Wege den PKW starten: Für den Großteil ihrer Strecken nutzen die MünsteranerInnen die Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Dabei liegt der Anteil des ÖPNV insgesamt stabil bei knapp über 10 %. Das ist eine deutliche Steigerung gegenüber weiter zurückliegenden Erhebungen. Sie lässt sich zurückführen auf die konsequente Angebotsplanung und Qualitätsinitiative, wie sie im 1. und 2. NVP der Stadt Münster festgeschrieben und inzwischen realisiert wurde.

Sieht man sich die Wege nach Entfernungsklassen an, so ist auf Strecken zwischen einem und 6 km Länge ganz klar das Fahrrad das Verkehrsmittel erster Wahl. Für Strecken ab 6 km jedoch übernimmt der ÖPNV die zentrale Rolle unter

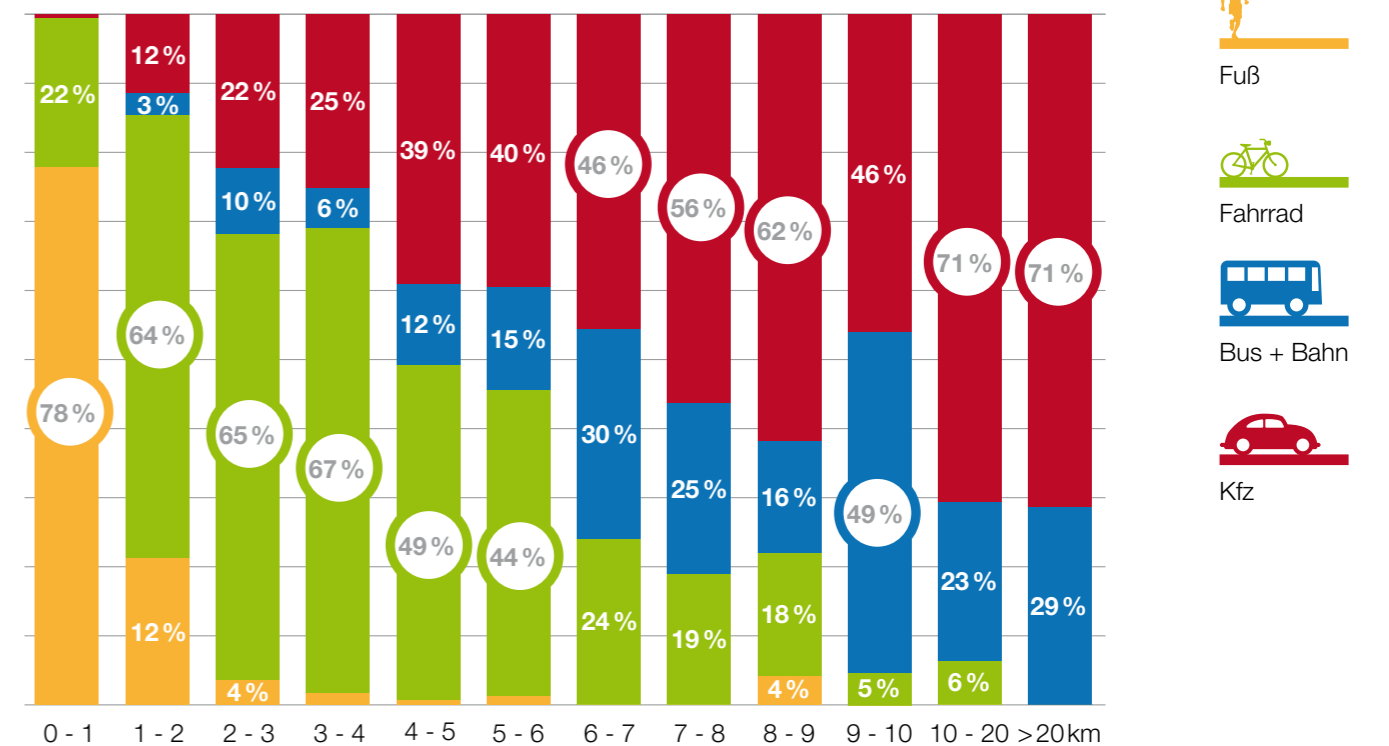


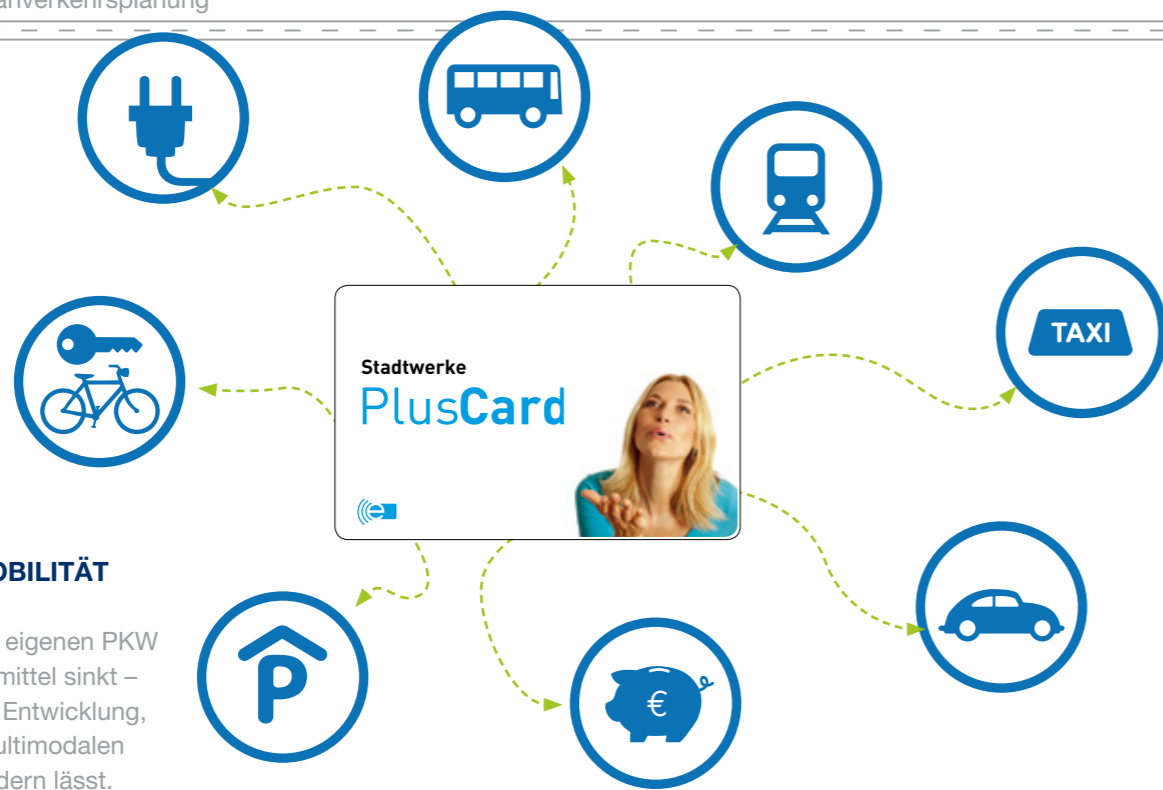
Modal-Split der MünsteranerInnen (2013)

den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Insgesamt werden in den Entfernungsklassen von 4 bis 10 km durchgängig fast 50 % der Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt, und der ÖPNV trägt mit erfreulich hohen Anteilen dazu bei.

Die Einführung des eTickets macht das Busfahren auch im Gelegenheitsverkehr deutlich einfacher und günstiger: Dies dürfte auf Sicht auch bei den Entfernungsklassen zwischen 4 und 6 km den ÖPNV-Anteil weiter erhöhen – bei Abnahme der Kfz-Nutzung.

Entfernungshäufigkeiten nach Verkehrsmittel





MULTIMODALE MOBILITÄT

Die Fixierung auf den eigenen PKW als einziges Verkehrsmittel sinkt – eine begrüßenswerte Entwicklung, die sich mit neuen multimodalen Angeboten weiter fördern lässt.

Verändertes Verkehrsverhalten

Seit einigen Jahren lässt sich deutschlandweit ein Wandel zu einer immer flexibleren Verkehrsmittelnutzung beobachten, besonders in den Städten. Der eigene PKW und selbst der Führerscheinbesitz verlieren zunehmend an Bedeutung – teils aus Umwelt-, teils aus Kostengesichtspunkten und auch dank eines generellen Wertewandels.

So treffen immer mehr Menschen ihre Verkehrsmittelwahl situativ nach Bedarf: Sie kombinieren beispielsweise für den Arbeitsweg Rad, Bus und Bahn, während sie für die Fahrt zum Möbelhaus ein Carsharing-Angebot nutzen.

Diese „multimodale Mobilität“, bei der auch der ÖPNV eine wichtige Rolle spielt, funktioniert natürlich umso besser, je flexibler und vielseitiger das Verkehrsangebot ist – und je niedrighschwelliger die Nutzung, z. B. durch ein einfaches, übergreifendes Bezahlsystem. Hier gilt, dass sich neue Angebote ihre Nachfrage selbst schaffen können.

Multimodale Angebote der Stadtwerke Münster

Es ist ein erklärtes Ziel der Stadtwerke Münster, diese Entwicklung mit neuen Mobilitätsprodukten, die über die reine Beförderungsleistung hinausgehen, weiter zu unterstützen.

Entsprechend sind die Stadtbuslinien zwar ein zentraler Baustein, aber eben nur ein Teil eines umfangreichen Pakets multimodaler Mobilitätsprodukte, das für unterschiedlichste Ziele und Bedarfe die passenden Lösungen anbietet.

Stadtwerke PlusCard als zentraler Schlüssel

Die Stadtwerke PlusCard ist dabei die übergreifende „Eintrittskarte“ in das multimodale städtische Verkehrsangebot – auf Wunsch inklusive komfortabler monatlicher Abrechnung über das eTicket. Mit der PlusCard können nicht nur günstige Bus- und Regionalbahntarife genutzt werden, sondern sie ermöglicht z. B. auch das bargeldlose Parken in den städtischen WBI-Parkhäusern, den einfachen Zugang zum Carsharing mit vergünstigten Tarifen und die bargeldlose Nutzung von Taxen und Taxibussen.

Weil Bus-, Bahn- und Fahrradnutzung häufig kombiniert werden, gehören auch entsprechende Abstellanlagen für Fahrräder zur Erweiterung des multimodalen Angebots. Vorbild ist die Pilotanlage der „Leezenboxen“ am Bahnhof Roxel; hier ist die PlusCard zentrales Zugangsmedium für Bus, Bahn und Fahrradabstellanlage. Weitere Radabstellanlagen werden folgen.



DER ÖPNV IN MÜNSTER 2005 BIS 2015

Im 2. NVP Münster wurde 2005 eine Vielzahl von Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Qualitätsverbesserung des ÖPNV-Angebots aufgestellt. Fast alle sind in den Folgejahren konsequent umgesetzt worden – und haben das Gesamtziel erreicht: Fahrgastnachfrage und Kundenzufriedenheit im ÖPNV Münster sind überdurchschnittlich angestiegen.

Entwicklung des Fahrgastaufkommens

Durch all diese Maßnahmen konnten seit 2005 die Fahrgastzahlen nachhaltig gesteigert werden. Dabei korrespondieren die Anstiege mit den Einführungszeitpunkten spezieller Tickets, etwa dem Münster-Pass 2010, dem Schülerticket goCard 2011 und der schrittweisen Realisierung des eTickets ab 2013.

- ➔ neue Kapazitäten und Anbindungen für den Altstadtbereich (Steigerung des Fahrgastaufkommens an den Altstadt-Haltestellen um 15 %, ohne das Fahrtenaufkommen auf der Domachse nennenswert zu erhöhen)
- ➔ Einführung zahlreicher neuer, zielgruppenorientierter Weiterentwicklungen des Fahrpreissystems, seit 2007 auch HandyTicket
- ➔ erfolgreiche Abo-Offensive: Steigerung der Vertragskunden von 24.000 in 2010 auf über 70.000 in 2015

Angebots- und Linienmaßnahmen

Folgende Fahrplan- und Netzmaßnahmen des 2. NVP wurden umgesetzt:

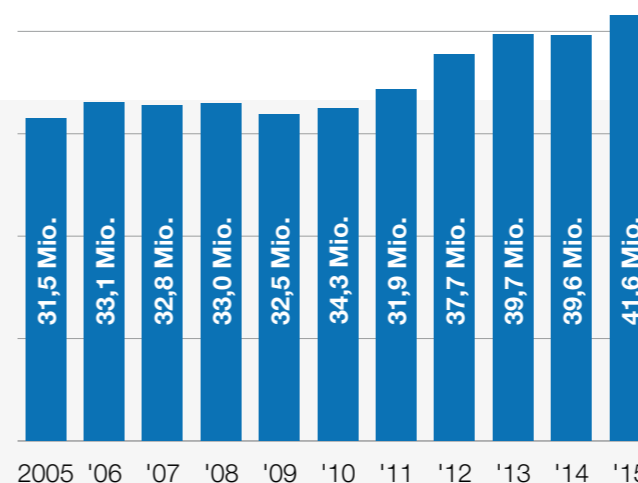
- ➔ Vereinfachung der Netzsystematik und Optimierung der Bedienungszeiten und Taktfolgen (Tagesverkehr bis 21.00 Uhr, Nachtbusverkehr mit optimierter Streckenführung von 21.00 bis 0.00 Uhr im 30'-Takt, am Wochenende durchgehend)
- ➔ Optimierung bzw. Anpassung und Neuordnung des Bedienungsangebots auf verschiedenen Achsen und Strecken (z. B. auf der Domachse, in Richtung Gievenbeck und nach Kinderhaus)
- ➔ Stadtteilkonzepte (z. B. Anbindungen von Neubaugebieten in Amelsbüren Süd und Albachten sowie des Technologieparks Austermannstraße; verbesserte Tangentialverbindung Wolbeck-Hiltrup)
- ➔ Ausweitung des Fahrtenangebots auf stark frequentierten Strecken zu morgendlichen Stoßzeiten

Hinzu kamen umfangreiche Service-Verbesserungen:

- ➔ Ausbau des FIS-Systems auf über 100 Info-Displays
- ➔ Echtzeit-Auskunft als Smartphone-App
- ➔ CityShop in der Salzstraße und mobilé am Bahnhof

Fahrzeuge und Infrastruktur

Außerdem wurden Fahrzeuge und Infrastruktur weiter verbessert. Durch Fahrzeuge im EEV-Standard („Besonders umweltfreundliches Fahrzeug“), Hybrid-, Leichtbau- und Elektrobusse hat sich der NO_x-Ausstoß im ÖPNV gegenüber 2005 um 70 % reduziert. Die wesentlichen Veränderungen werden im tabellarischen Vergleich deutlich:



Kennwerte	2005	2014
Wagen-/Fahrplankilometer	8,6 Mio.	9,1 Mio.
Platzkilometer	824 Mio.	906
Fahrzeuge	156	177
davon mit Klimaanlage	10	150
davon mit EEV	0	88
Haltestellen	1.050	1.150
davon mit Wartehalle	520	663
davon behindertengerecht	145	527
FIS-Anlagen	32	100

KUNDENZUFRIEDENHEIT IM ÖPNV MÜNSTER

Zur Beurteilung, ob die Maßnahmen zur Verbesserung und Qualitätssteigerung erfolgreich waren, sind nicht nur die Fahrgastzahlen relevant – mindestens genauso wichtig ist die Kundenzufriedenheit.

Spitzenplatzierung im ÖPNV-Barometer

Seit 16 Jahren nehmen die Stadtwerke Münster am jährlich durchgeführten ÖPNV-Kundenbarometer teil – einer bundesweiten Qualitätsstudie von TNS-Infratest. Zwischen 2005 und 2015 hat sich die Globalzufriedenheit (Benotung nach Schulnoten) der Fahrgäste von 2,57 auf 2,30 gesteigert. Damit liegen die Stadtwerke seit 2005 deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt. Zudem belegten sie seither stets einen Platz unter den Top Sechs; in 2011, 2012, 2013 und 2015 sogar den Ersten.

Überdurchschnittlich zufrieden

Im Detail waren es 2005 bis 2008 besonders Liniennetz, Taktfolge und Anschlüsse, die die Kunden als besonders gut beurteilten, also die damals gemäß dem 2. NVP frisch umgesetzten Maßnahmen. Das gute Ranking ab 2009 und besonders in 2012, 2013 und 2015 geht vor allem auf die überdurchschnittliche Bewertung der Tarif- und Vertriebsmaßnahmen (insbesondere das eTicket) zurück.

Als besonders gut bewerteten die Kunden im Branchenvergleich außerdem das Preis-Leistungs-Verhältnis und die



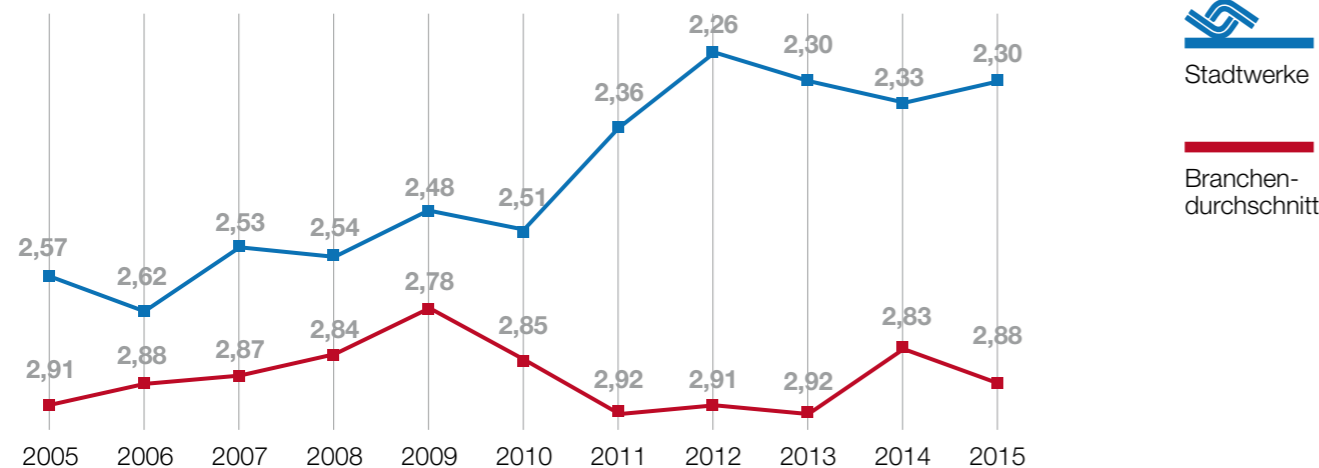
Freundlichkeit des Personals, sowie das Liniennetz und die Taktfrequenz.

Ergänzender Qualitäts-Check

Das ÖPNV-Barometer zeigt Handlungsfelder, mit denen die Kundenzufriedenheit weiter erhöht werden kann: Um gezielte Hinweise auf konkretes Verbesserungspotenzial zu erarbeiten, führten die Stadtwerke 2011 einen ergänzenden Qualitäts-Check mit mehreren Kundenworkshops durch.

Anhand von 1.500 Fragebögen wurden Abweichungen zwischen erwarteter und subjektiv erhaltener Qualität im Stadtbusnetz Münster erhoben. Diese waren in allen relevanten Punkten des Bedienungsangebots recht gering (unter 0,6 bei einem möglichen Maximalwert von 5,0). Außerdem zeigte der Qualitäts-Check, dass den Fahrgästen in Münster Taktfolge, Erschließung, Betriebszeiten und Schnelligkeit der Beförderung überdurchschnittlich wichtig sind.

ÖPNV Kundenbarometer – Globalzufriedenheit Stadtwerke/Branchendurchschnitt



DEFINIERTER QUALITÄTSSTANDARDS

Auf Basis der Erkenntnisse aus den Zufriedenheits- und Qualitätschecks wurden im Rahmen des 3. NVP Münster Qualitätsstandards formuliert: Das ist nicht nur gesetzliche Pflicht, sondern vor allem ein Leistungsversprechen an die Bürgerinnen und Bürger.

Grundsätzlich unterscheiden die Standards zwischen der Bedienungsqualität, also der räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots, sowie der Beförderungsqualität, die Komfort und Kundenorientierung beschreibt. Beide werden durch je vier Parameter bestimmt, für die – sofern der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit erfüllt ist – klare Vorgaben gelten. Als weiterer wichtiger Punkt kommen die Gleichstellungsgrundsätze hinzu, die die Berücksichtigung von Gender-Gesichtspunkten und die Inklusion von Menschen mit Behinderungen (barrierefreie Teilhabe) umfassen.

Insgesamt formulieren die Qualitätsstandards über 60 Einzelpunkte; hier einige davon in komprimierter Form:

Erschließungsgrundsätze und Einzugsradien

- Möglichst frühzeitiger Anschluss neu entstehender Wohngebiete und Gewerbegebiete
- Haltestelleneinzugsradius von 300 bis 500 m bei zusammenhängenden Siedlungsgebieten > 300 Einw.
- Sicherstellung der heutigen Qualität mit bestehenden Haltestellen und Taktfolgen für die zentrale Innenstadt

Netzgestaltung und Linienführung

- Beibehaltung des Tages- und Nacht-/Abendnetzes
- Möglichst direkte und plausible Linienführung
- erdichtete Taktfolge in aufkommensstarken Korridoren und Stadtteilen
- Erreichbarkeit von Hauptbahnhof und Altstadt aus allen Stadtteilen in Direktfahrt
- Taxibuslinien in Zeiten/Gebieten mit schwacher Nachfrage oder öffentlichen Zielen mit einem Haltestellenradius > 500 m

Verknüpfungen und Anschlüsse

- Hauptbahnhof als zentraler Verknüpfungspunkt zum Regional- und Fernverkehr mit zeitnahen Anschlüssen im Tagesverkehr
- Rundumanschluss-Garantie im Abend-, Früh- und Nachtverkehr am Hauptbahnhof

Fahrzeuge

- Umfassende Barrierefreiheit bei allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen, perspektivisch auch bei Taxibussen
- Einsatz von modernen Fahrzeugen mit Abgasbehandlungstechniken und lärmreduzierten Motoren

Infrastruktur

- Barrierefreiheit: sukzessiver Abbau von Zugangshemmnissen bei Haltestellenneu- und -umbau
- Sichere, sozial kontrollierte, ausreichend beleuchtete Lage und Anordnung von Haltestellen
- Markierte Sonderbordsteine, kontrastreiche und tastbare Bodenindikatoren bei Neu- und Umbau



STADTBUSVERKEHR: DER STAND HEUTE

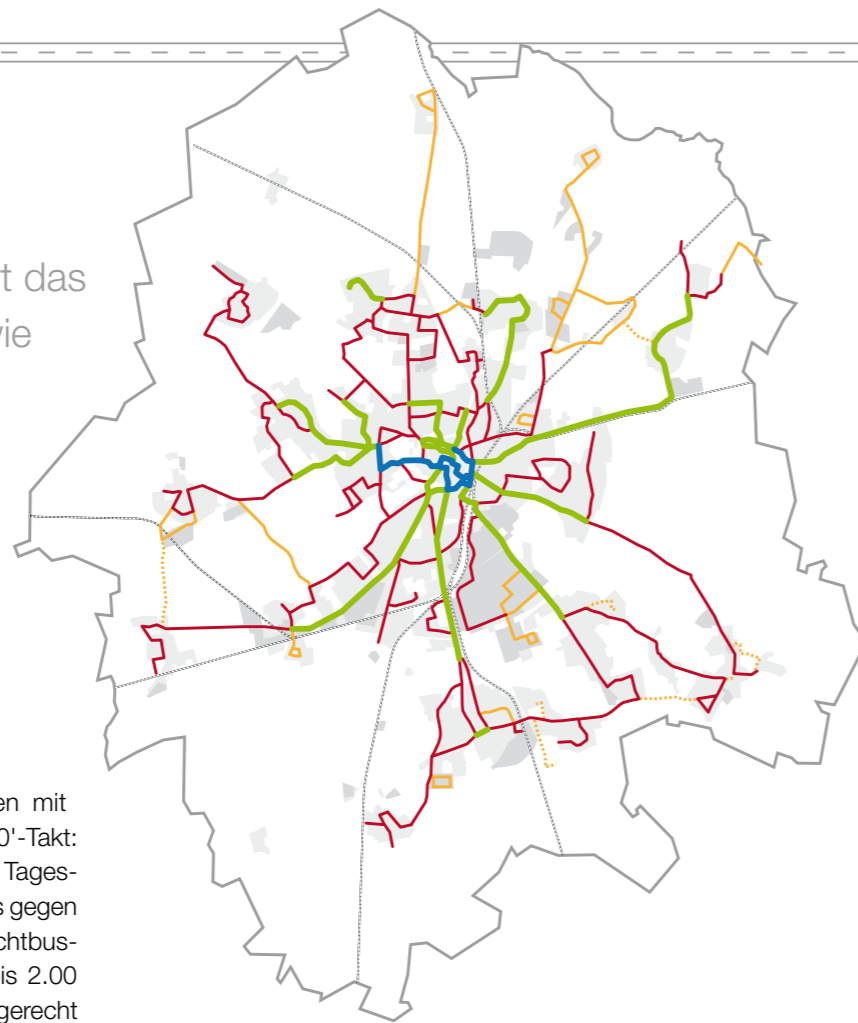
Nach welchen Regeln funktioniert das Stadtbusnetz in Münster? Und wie wird es genutzt?

Taktfolgen im Tages- und NachtNetz

Ein Tagesnetz mit 20'-Taktung, auf Hauptstrecken mit 10'-Taktung, ein Nachtnetz im 30'-, ab 0.00 Uhr im 70'-Takt: Das sind die Eckpunkte des ÖPNV in Münster. Das Tagesnetz wird mit 18 Stadtbuslinien werktags von 5.30 bis gegen 21.00 Uhr betrieben, das Nachtnetz mit sechs Nachtbus- und 7 ergänzenden Taxibuslinien von 21.00 Uhr bis 2.00 Uhr früh. An Wochenenden wird die Taktung bedarfsgerecht angepasst: Dann verkehren die Nachtbusse bis in den Frühverkehr, während die Tagbusse samstags morgen und an Sonn- und Feiertagen der geringeren Nachfrage entsprechend auf eine längere Taktung umstellen.

Linienführung und Haltestellen

Im Tagverkehr werden alle Außenstadtteile von mindestens einer Stadtbuslinie bedient und sind direkt ohne Umstieg an den Hauptbahnhof sowie die Innenstadt angebunden. Dabei ist die nächste Haltestelle in der Regel nie weiter als 300 m entfernt. Fast alle Linien (Ausnahme: die Radiallinien 12 und 13) sind Durchmesserlinien über den Hauptbahnhof und Altstadtbereich. Der Hauptbahnhof ist zentraler Verknüpfungspunkt von Stadt-, Regional- und Fernverkehr. Auch im Nachtbusverkehr ist er der zentrale Knotenpunkt: Hier besteht zum Rundum-Anschluss eine Anschlussgarantie.



Linienetz und Takte

5 Min.-Takt	20 Min.-Takt
10 Min.-Takt	> 20 Min.-Takt
	Taxibus

Ergänzende Angebote

Zeigt sich auf Sicht eine zu geringe Fahrgastnachfrage für eine reguläre Erschließung bzw. Taktung, werden bedarfsgerechte, ökonomischere Lösungen angeboten. Etwa mit ergänzenden Taxibuslinien, wie sie im Nachtverkehr oder im Tages-Tangentialverkehr zwischen den Stadtteilen zum Einsatz kommen.

- barrierefreie Haltestellen
- Bike & Ride/Park & Ride-Stationen
- Ticketautomaten und Vorverkaufsstellen
- Stadteilauto-Standorte
- Elektrotankstellen

www.netzplan-muenster.de

Mehr Informationen zu Liniennetz und Verbindungen finden Sie online im interaktiven Netzplan der Stadtwerke Münster. Neben der komfortablen Routenplanung per ÖPNV zeigt Ihnen diese intelligente Karte auf Klick z. B.:

EINBINDUNG VON REGIONALBUSLINIEN

Münster ist keine Insel: Sieben Schnellbus-, eine Sprinterbus- und neun Regionalbuslinien verbinden das Münsterland mit seinem Oberzentrum. Der Stadtbusverkehr berücksichtigt nicht nur deren Taktung und die Anschlussbedürfnisse der Fahrgäste – sondern kann besonders mit dem Regionalbusverkehr durch eine gemeinsame Vertaktung Synergien entwickeln.

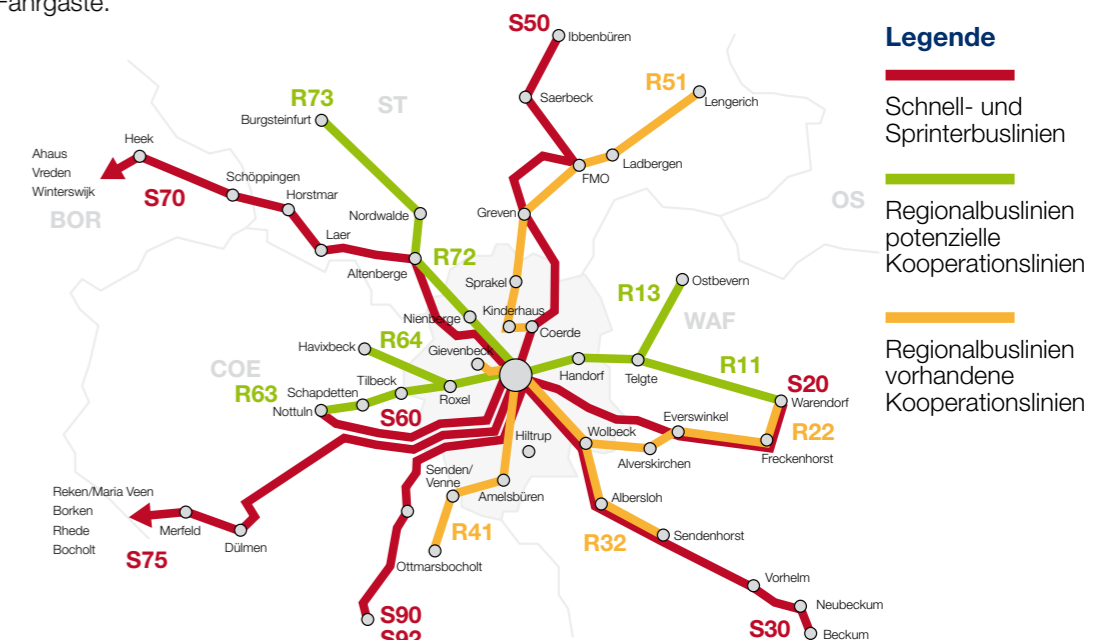
Regionalbuslinien

Alle Regionalbuslinien aus dem Umland werden mindestens im 60'-Takt mit Taktverdichtern zur Hauptverkehrszeit betrieben. Sie erreichen das Stadtgebiet über die großen Hauptkorridore und bedienen dort dieselben Haltestellen wie die Stadtbusse. Entsprechend wurden über Kooperationen mit den zuständigen Aufgabenträgern in der Vergangenheit erfolgreich verschiedene Regionalbuslinien in das Stadtbusnetz Münster integriert – mit Vorteilen für regionale wie für städtische Fahrgäste.

So ergänzen sich beispielsweise die R22 (20' bzw. 40'-Takt) und die R32 (60'-Takt) zum 20'-Takt der Linie 22 für den Stadtteil Wolbeck. Da diese Linie im weiteren Verlauf über Hauptbahnhof und Altstadtbereich hinaus nach Gievenbeck geführt wird, erreichen Fahrgäste aus dem Kreis Warendorf und aus Wolbeck nun den Altstadtbereich und die universitären Einrichtungen in Direktfahrt.

Schnell- und Sprinterbuslinien

Die Schnell- und Sprinterbuslinien bedienen durch ihren Fokus auf eine schnelle Verbindung auch im städtischen Binnenverkehr nur einige wenige Haltestellen. Deshalb lassen sie sich nur bedingt ins Stadtbusangebot integrieren – wie etwa die S50, die gemeinsam mit der R51 eine Direktverbindung für Coerde mit dem Hauptbahnhof und dem Zentrum in Direktfahrt verbindet.



Legende

- Schnell- und Sprinterbuslinien
- Regionalbuslinien potenzielle Kooperationslinien
- Regionalbuslinien vorhandene Kooperationslinien

Gemeinsame Tarife

Im Bemühen um eine möglichst niedrigschwellige, bürgerfreundliche Nutzbarkeit des ÖPNV sind auch gemeinsame Tarifsysteeme entstanden. So gilt der einheitliche **Münsterlandtarif** auf allen regionalen Buslinien und Schienenstrecken in den Kreisen Münster, Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie im Stadtbusverkehr Münster.

Der verbundraumübergreifende **NRW-Tarif** gilt in allen öffentlichen Verkehrsmitteln und Nahverkehrszügen in NRW.

Tickets beider Tarifsysteeme sind an allen Ticketautomaten wie auch über das zukunftsweisende **eTicket** Münster erhältlich (vgl. S. 38).

FAHRGASTNACHFRAGE

Die Nachfrage ist ein zentraler Parameter bei der Gestaltung eines bedarfsgerechten ÖPNV-Angebots. Die regelmäßigen Fahrgasterhebungen und die automatische Fahrgastzählung liefern wichtige Erkenntnisse. Statistische Grundlage des 3. NVP waren die Fahrgasterhebung 2011 und die Auswertung der Verkaufstatistik 2014.

Tages- und Jahresgang

Ausgewertet wurde die Nachfrage sowohl im Tages- als auch im Jahresgang. Von Oktober bis März haben die Stadtbusse im Vergleich zu den Sommermonaten rund 25 % mehr Fahrgäste: Entsprechend werden in dieser Zeit seit 2009 die aufkommensstärksten Linien im morgendlichen Stoßverkehr auf einen 10'-Takt verdichtet und Verstärkerfahrten eingesetzt. Die meisten Fahrgäste sind zwischen 7.00 und 8.00 Uhr unterwegs: 12.000 in 2011, das sind rund 10 % des werktäglichen Gesamtaufkommens.

Fahrgastzahlen

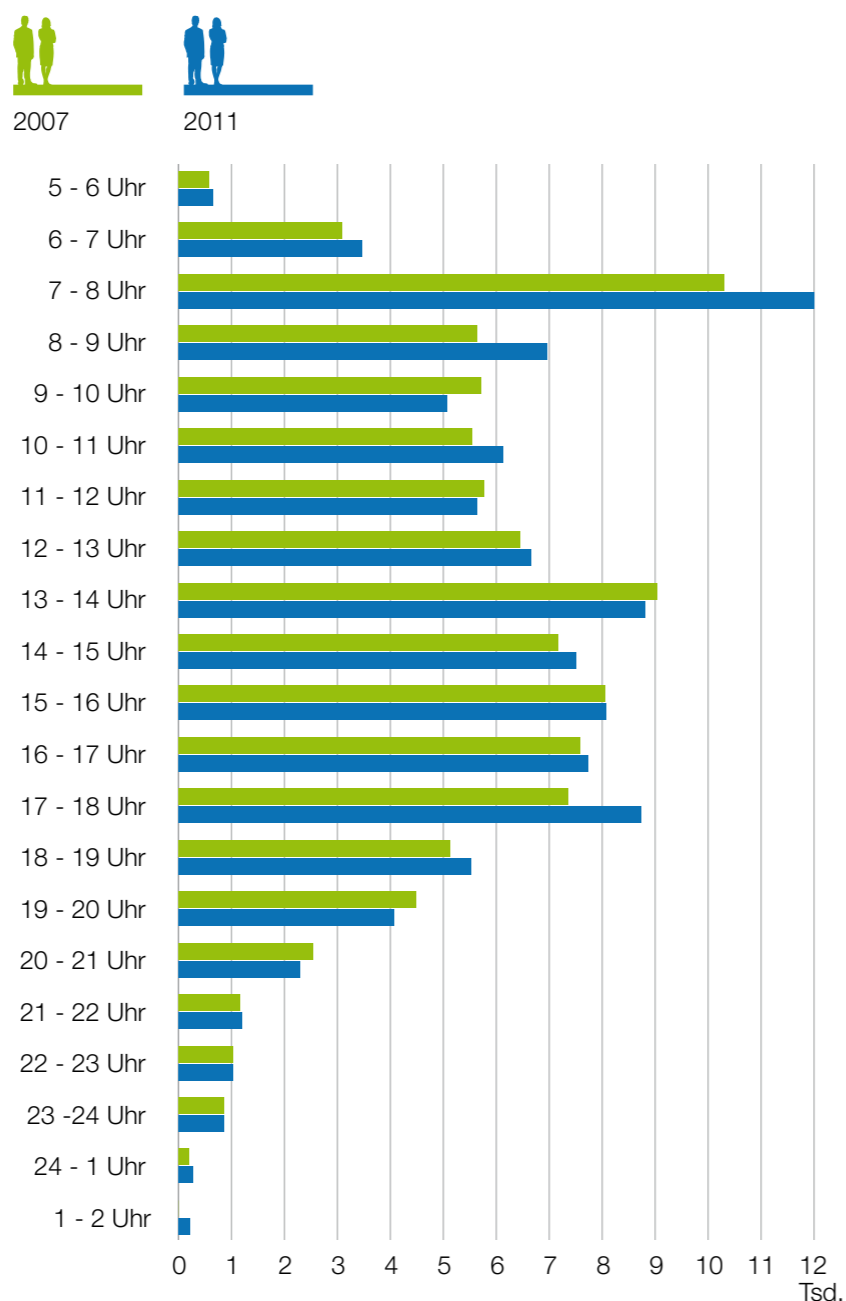
Die aufkommensstärksten Linien befördern gut 9.000 Kunden pro Werktag, in den schwächsten fahren 2.600 bis 3.500 Fahrgäste mit.

Wichtigste Haltstellen

Am Hauptbahnhof steigen 35.000 Menschen täglich ein und aus, 9.000 von ihnen sind Umsteiger. Die zweitwichtigsten Haltestellen finden sich im Altstadtbereich mit insgesamt rund 15.000 Fahrgästen pro Werktag. An den Haltestellen Eisenbahnstraße und Coesfelder Keuz steigen 5.000 bzw. 6.000 Menschen täglich ein, aus oder um.

- ➔ > 9.000 Fahrgäste/Werktag:
1, 5, 6, 15 (u. a. Kinderhaus, Hilstrup, Albersloher Weg, Weseler Str.)
- ➔ 2.600 - 3.500 Fahrgäste/Werktag:
2, 3, 4, 13, 14 (erw. Innenstadt);
17 (Zentrum Nord, Krögerweg);
7 (Gelmer, Mariendorf, Sudmühle)

Tagesganglinien der Fahrgastnachfrage 2007 und 2011



AUSLASTUNG UND POTENZIALE

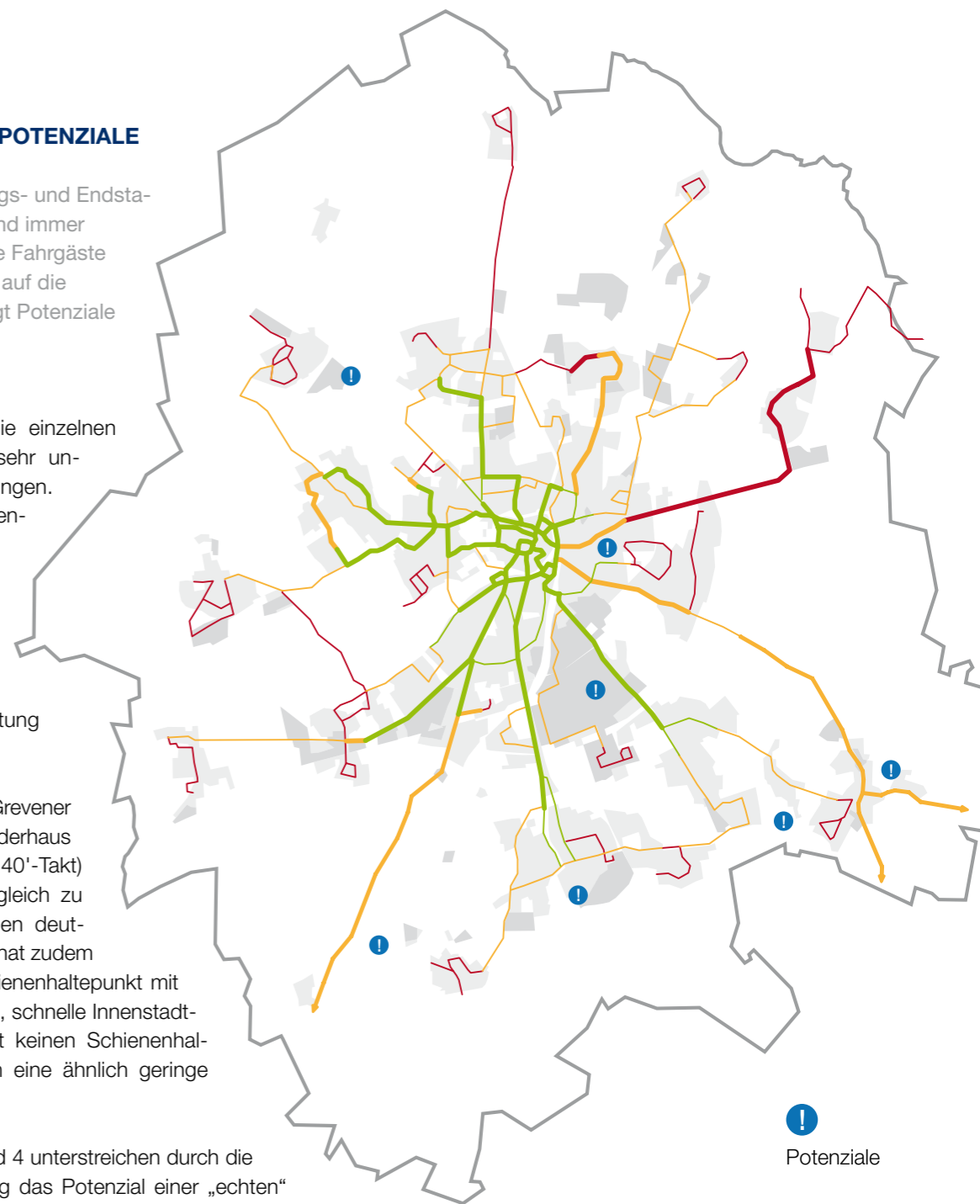
Logisch: An den Anfangs- und Endstationen einer Buslinie sind immer vergleichsweise wenige Fahrgäste an Bord. Erst der Blick auf die Gesamtauslastung zeigt Potenziale und Überkapazitäten.

Im Vergleich zeigen die einzelnen Korridore und Linien sehr unterschiedliche Auslastungen. Auf dem Korridor Waren-dorfer Straße in Richtung Handorf, der im 10'-Takt bedient wird, ist die Nachfrage nur halb so groß wie auf dem ebenfalls 10'-vertakteten Korridor Richtung Coerde.

Auch auf dem Korridor Grevener Straße ist zwischen Kinderhaus und Sprakel (20' bzw. 40'-Takt) die Auslastung im Vergleich zu anderen Außenstadtteilen deutlich schlechter. Sprakel hat zudem mit einem eigenen Schienenhaltepunkt mit 30'-Takt eine alternative, schnelle Innenstadt-anbindung. Gelmer hat keinen Schienenhaltepunkt, aber dennoch eine ähnlich geringe Nachfrage.

Die Stadtbuslinien 3 und 4 unterstreichen durch die eher geringe Auslastung das Potenzial einer „echten“ Ringlinie, die die Korridore verbindet, durch neue Verknüpfungspunkte die Umstiegshaltestellen im Innenstadtbereich entlastet und auf dem östlichen Teilstück neue Fahrgastpotenziale erschließt.

Potenziale bestehen auch im südlichen Innenstadtbereich Friedrich-Ebert-Straße/Grüner Grund: Bislang über den 20'-Takt angebunden, ist die Nachfrage hier ähnlich hoch wie in den im 10'-Takt bedienten Korridoren.



Auslastung und Potenziale

- 10 Min.-Takt oder besser:
- schlechte (red line)
 - mittlere (orange line)
 - gute Auslastung (green line)
- 20 Min.-Takt oder schlechter:
- schlechte (red line)
 - mittlere (orange line)
 - gute Auslastung (green line)

! Potenziale

KERNSTADTBEREICH

Die oft eingeforderte Ringlinie entsteht. Der Schlossplatz bekommt eine 10'-Taktung. Auch in Berg Fidel verkehrt künftig alle 10 Minuten ein Bus. Kinderhaus erhält eine direkte Altstadtanbindung; auch die südlichen Innenstadtbereiche werden besser versorgt. Und mit Reduktion des Busaufkommens um 50 % wird die Hörster Straße spürbar entlastet.

Die Linie 9 wird über den Prinzipalmarkt weitergeführt in Richtung Kinderhaus: So bekommt der Stadtteil eine direkte Altstadtanbindung.

Neue Ringlinie

Von den Außenstadtteilen zum Franziskus-Hospital, der Mensa am Ring und anderen stark frequentierten Orte der Innenstadt – dazu mussten die Fahrgäste bislang meist am Hauptbahnhof umsteigen. Das wird die neue Ringlinie 33/34 ändern: Mit dezentralen Umsteigeplatzen, die zum Teil neu geschaffen werden, entlastet sie den Hauptbahnhof und bindet die Außenstadtteile besser an den Innenstadtbereich an.

Neue Streckenführung der Linie 14

Durch die neue Ringlinie kann die Stadtbuslinie 14 verlegt werden, sie fährt jetzt auf ihrem Weg zum Zoo und weiteren touristisch interessanten Zielen wie Prinzipalmarkt, Dom und Aasee über die Wolbecker Straße statt den Ring – und bindet die Altstadt deutlich direkter an. Ab 2016 wird die Linie 14 sukzessive umweltfreundlich als Elektrobuslinie mit Impulsladung an den Endhaltestellen betrieben.

Neue Streckenführung und Takte

Die Linie 9 wird wie die Linie 1 über die Altstadt und den Schlossplatz geführt. So wird der Schlossplatz im 10'-Takt angefahren und Kinderhaus direkt mit der Altstadt verbunden. In den aufkommensstarken Bereichen Berg Fidel und Friedrich-Ebert-Straße geht es jetzt im 10'-Takt bis zum Hauptbahnhof und zurück. Abhängig von der Nachfrage könnte die Verbindung im 10'-Takt vom Hauptbahnhof bis zum Coesfelder Kreuz verlängert werden.

Entlastung der Hörsterstraße/Bült

Entlastet wird die Hörsterstraße und der Bereich Bült: Nur noch zwei Stadtbuslinien werden darüber geführt, die Linien 7 und 17 sowie Schnellbuslinie S60 werden verlegt.

Interaktiver Liniennetzplan

Alle Stadtbuslinien und Haltestellen finden Sie übrigens auch im interaktiven Liniennetzplan der Stadtwerke: <http://neuesnetz.netzplan-muenster.de>

Am Schlossplatz überlagert sich die bestehende Linie 1 mit der neuen Streckenführung der Linie 9 – damit wird der Schlossplatz im durchgehenden 10'-Takt erschlossen.

Durch Überplanung der Linien 3/4 entsteht die neue innerstädtische Ringlinie. Sie bindet im Osten das St.-Franziskus-Hospital und den nördlichen Bereich Weseler Straße ein. 15'-Grundtakt, zu Stoßzeiten 10'-Takt.

Der einwohnerreiche Stadtteil Berg Fidel wird auf dem Abschnitt Berg Fidel/Hauptbahnhof erstmals im 10'-Takt angebunden.

Legende

- Linie 1 | 9
- Linie 2 | 10
- Linie 4 | 14
- Linie 5 | 7
- Linie 6 | 8
- Linie 11 | 22
- Linie 12 | 13
- Linie 15 | 16
- Linie 17
- Linie 18 | 19
- Linie 34/33

- 10 Min.-Takt
- 20 Min.-Takt

COERDE | KINDERHAUS | SPRAKEL

Im Vergleich zu anderen Stadtteilverbindungen sind die Fahrgastzahlen aus Sprakel und zwischen Kinderhaus und Coerde zu gering – das Verkehrsangebot muss angepasst werden. Ebenfalls vorgesehen: ein besserer Takt und eine schnellere Verbindung des Stadtteils Kinderhaus in Richtung Innenstadt.

Der einwohnerstarke Stadtteil Kinderhaus ist jetzt besser an die Innenstadt angebunden: Die Streckenführung der Linie 15 und 16 wurde gestrafft und führt im 10'-Takt über die Grevener Straße schneller ins Zentrum. Mit der Linie 9 wird die Altstadt über die Steinfurter Straße direkt erreicht.

Neue Kleinbuslinie von Sprakel bis Coerde

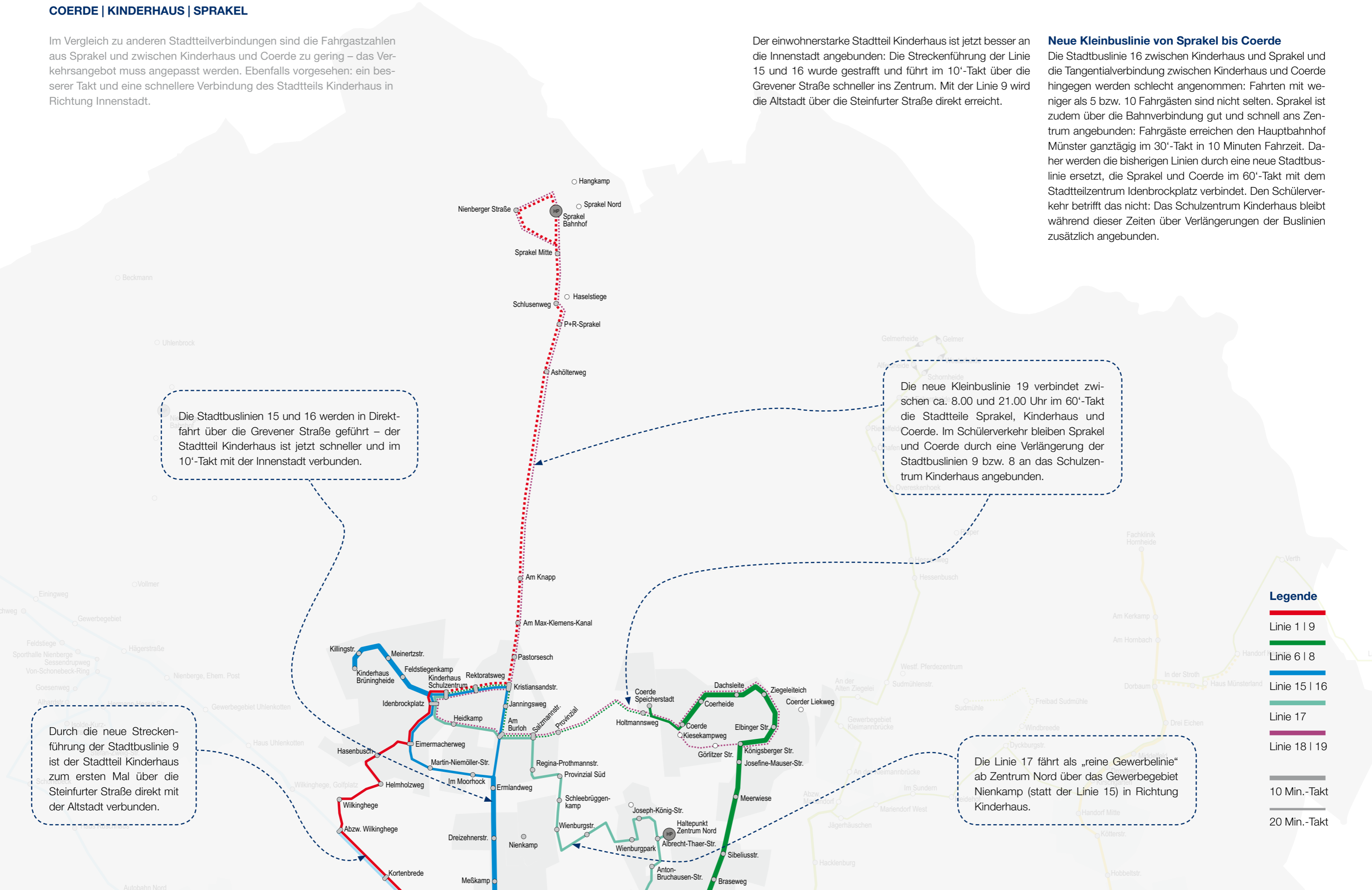
Die Stadtbuslinie 16 zwischen Kinderhaus und Sprakel und die Tangentialverbindung zwischen Kinderhaus und Coerde hingegen werden schlecht angenommen: Fahrten mit weniger als 5 bzw. 10 Fahrgästen sind nicht selten. Sprakel ist zudem über die Bahnverbindung gut und schnell ans Zentrum angebunden: Fahrgäste erreichen den Hauptbahnhof Münster ganztägig im 30'-Takt in 10 Minuten Fahrzeit. Daher werden die bisherigen Linien durch eine neue Stadtbuslinie ersetzt, die Sprakel und Coerde im 60'-Takt mit dem Stadtteilzentrum Idenbrockplatz verbindet. Den Schülerverkehr betrifft das nicht: Das Schulzentrum Kinderhaus bleibt während dieser Zeiten über Verlängerungen der Buslinien zusätzlich angebunden.

Die Stadtbuslinien 15 und 16 werden in Direktfahrt über die Grevener Straße geführt – der Stadtteil Kinderhaus ist jetzt schneller und im 10'-Takt mit der Innenstadt verbunden.

Die neue Kleinbuslinie 19 verbindet zwischen ca. 8.00 und 21.00 Uhr im 60'-Takt die Stadtteile Sprakel, Kinderhaus und Coerde. Im Schülerverkehr bleiben Sprakel und Coerde durch eine Verlängerung der Stadtbuslinien 9 bzw. 8 an das Schulzentrum Kinderhaus angebunden.

Durch die neue Streckenführung der Stadtbuslinie 9 ist der Stadtteil Kinderhaus zum ersten Mal über die Steinfurter Straße direkt mit der Altstadt verbunden.

Die Linie 17 fährt als „reine Gewerbelinie“ ab Zentrum Nord über das Gewerbegebiet Nienkamp (statt der Linie 15) in Richtung Kinderhaus.



Legende

- Linie 1 | 9
- Linie 6 | 8
- Linie 15 | 16
- Linie 17
- Linie 18 | 19
- 10 Min.-Takt
- 20 Min.-Takt

GIEVENBECK | NIENBERGE | ROXEL

Die Fahrgastnachfrage im westlichen Stadtgebiet ist hoch, das Linien- und Fahrtenangebot im ÖPNV entsprechend dicht. Und durch eine Stadt-Umland-Kooperation in Nienberge wird das Angebot weiter verbessert.

Durch Nienberge verläuft eine aufkommensstarke Regionalbusachse, die genutzt werden könnte, um das Fahrtenangebot in dem Stadtteil zu verbessern. Durch eine Kooperation von SWMS, RVM und WB soll die Taktung der Regionalbuslinien R72 und R73 aus Altenberge von 30' auf 20' erhöht werden: Der Stadtteil Nienberge ist dann über die Steinfurter Straße dichter und schneller an das Zentrum angebunden.

Stadtbusverkehr in Gievenbeck

Auch der Stadtbusverkehr in Gievenbeck wird weiter verbessert: Die Stadtbuslinie 12 bindet jetzt über die Roxeler Straße und die Dieckmannstraße das Auenviertel an. So können die Linien 11 und 22 im durchgängigen 10'-Takt geführt werden. Verstärkerfahrten insbesondere für den Schülerverkehr sind vorgesehen. Der Stadtteil Gievenbeck wird durch das geplante Baugebiet auf dem Gelände der ehemaligen Oxford-Kaserne weiter wachsen. Das ist bereits berücksichtigt: Bei Bedarf kann das Gelände durch eine Stadtbuslinie auf der Roxeler Straße im 20'-Takt erschlossen werden.

Legende

Linie 1 | 9

Linie 2 | 10

Linie 4 | 14

Linie 5 | 7

Linie 11 | 22

Linie 12 | 13

Linie 34/33

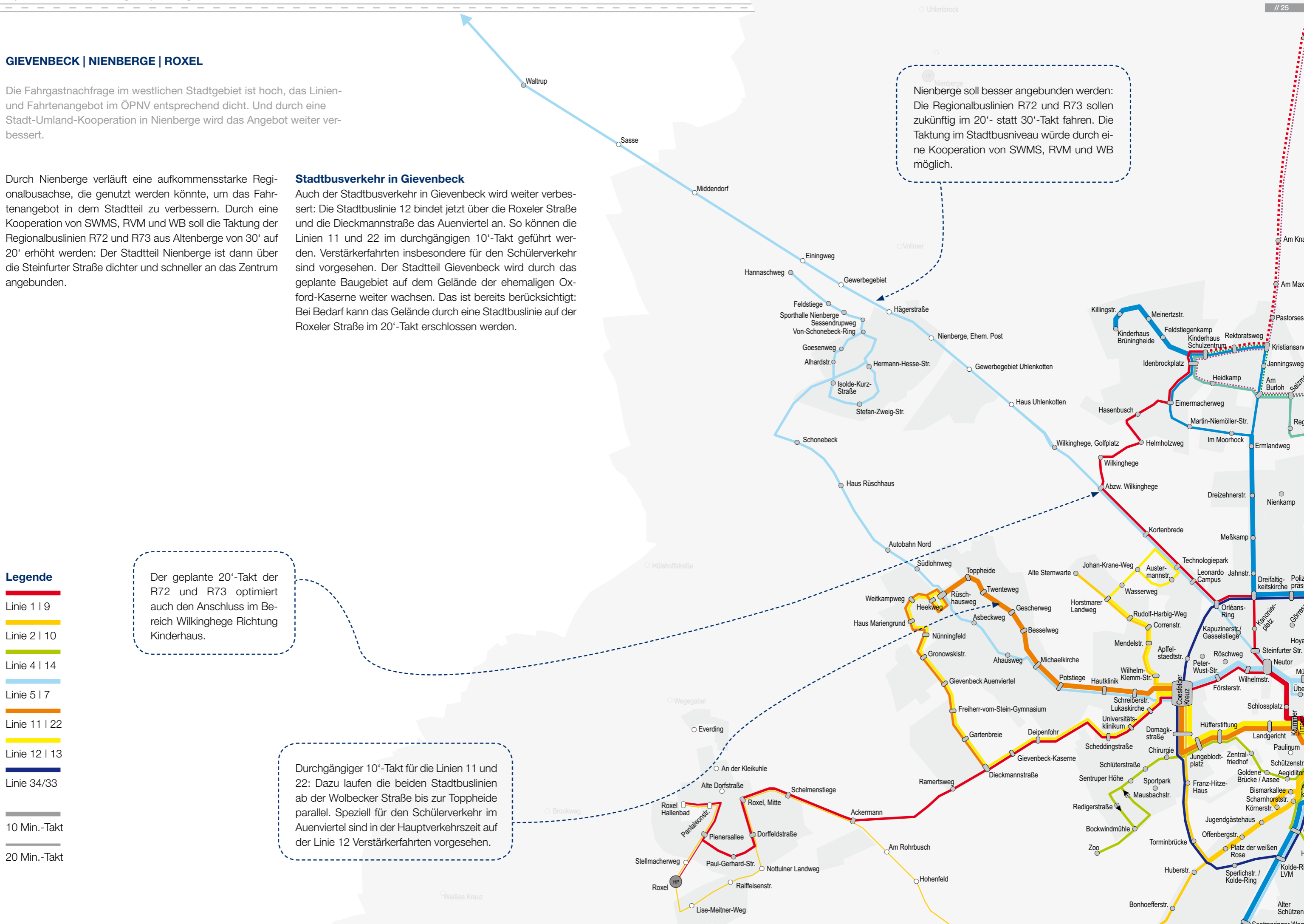
10 Min.-Takt

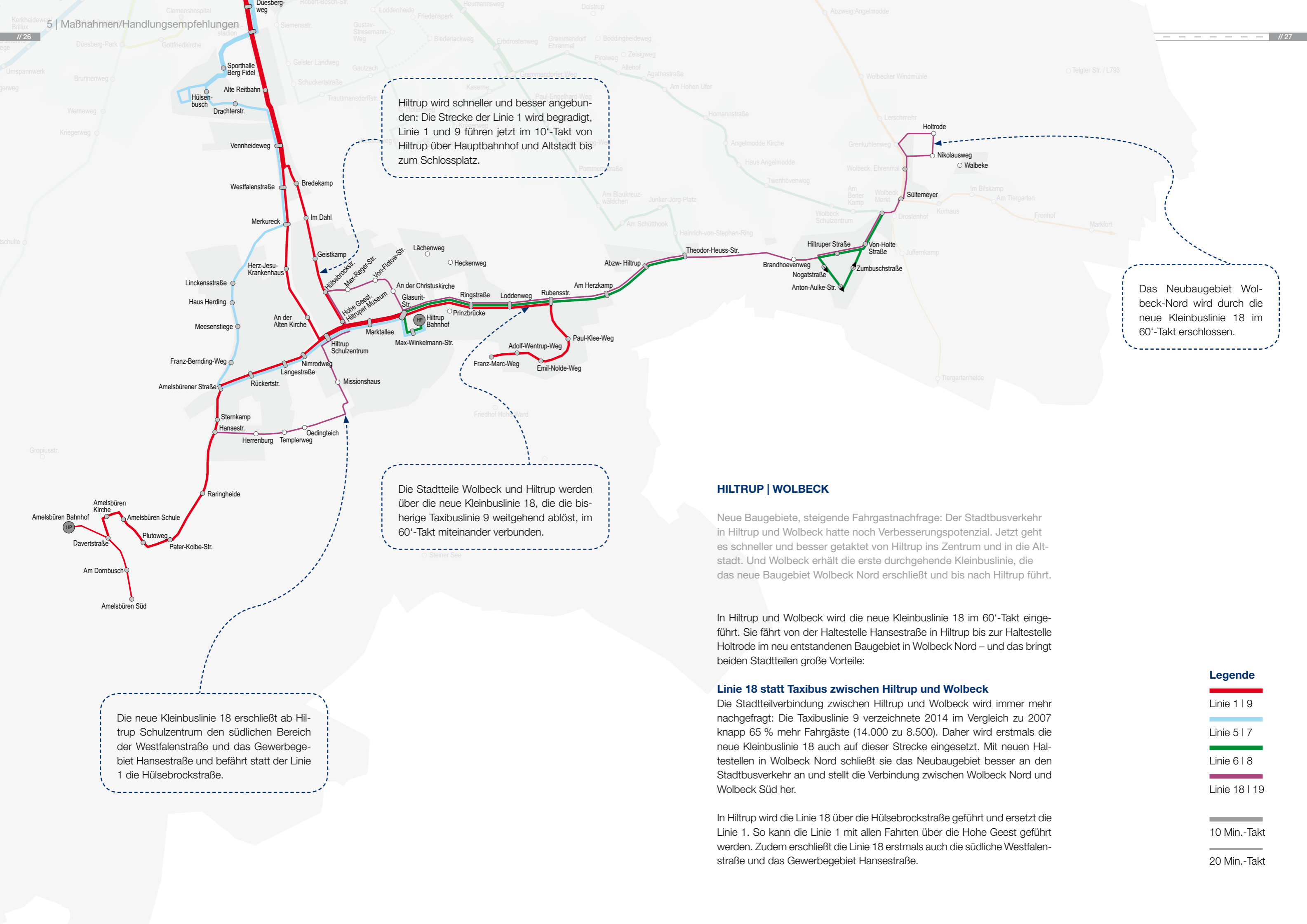
20 Min.-Takt

Der geplante 20'-Takt der R72 und R73 optimiert auch den Anschluss im Bereich Wilkinghege Richtung Kinderhaus.

Durchgängiger 10'-Takt für die Linien 11 und 22: Dazu laufen die beiden Stadtbuslinien ab der Wolbecker Straße bis zur Toppheide parallel. Speziell für den Schülerverkehr im Auenviertel sind in der Hauptverkehrszeit auf der Linie 12 Verstärkerfahrten vorgesehen.

Nienberge soll besser angebunden werden: Die Regionalbuslinien R72 und R73 sollen zukünftig im 20'- statt 30'-Takt fahren. Die Taktung im Stadtbusniveau würde durch eine Kooperation von SWMS, RVM und WB möglich.





Hiltrup wird schneller und besser angebunden: Die Strecke der Linie 1 wird begradigt, Linie 1 und 9 führen jetzt im 10'-Takt von Hiltrup über Hauptbahnhof und Altstadt bis zum Schlossplatz.

Das Neubaugebiet Wolbeck-Nord wird durch die neue Kleinbuslinie 18 im 60'-Takt erschlossen.

Die Stadtteile Wolbeck und Hiltrup werden über die neue Kleinbuslinie 18, die die bisherige Taxibuslinie 9 weitgehend ablöst, im 60'-Takt miteinander verbunden.

Die neue Kleinbuslinie 18 erschließt ab Hiltrup Schulzentrum den südlichen Bereich der Westfalenstraße und das Gewerbegebiet Hansestraße und befährt statt der Linie 1 die Hülsebrockstraße.

HILTRUP | WOLBECK

Neue Baugebiete, steigende Fahrgastnachfrage: Der Stadtbusverkehr in Hiltrup und Wolbeck hatte noch Verbesserungspotenzial. Jetzt geht es schneller und besser getaktet von Hiltrup ins Zentrum und in die Altstadt. Und Wolbeck erhält die erste durchgehende Kleinbuslinie, die das neue Baugebiet Wolbeck Nord erschließt und bis nach Hiltrup führt.

In Hiltrup und Wolbeck wird die neue Kleinbuslinie 18 im 60'-Takt eingeführt. Sie fährt von der Haltestelle Hansestraße in Hiltrup bis zur Haltestelle Holtrode im neu entstandenen Baugebiet in Wolbeck Nord – und das bringt beiden Stadtteilen große Vorteile:

Linie 18 statt Taxibus zwischen Hiltrup und Wolbeck

Die Stadtteilverbindung zwischen Hiltrup und Wolbeck wird immer mehr nachgefragt: Die Taxibuslinie 9 verzeichnete 2014 im Vergleich zu 2007 knapp 65 % mehr Fahrgäste (14.000 zu 8.500). Daher wird erstmals die neue Kleinbuslinie 18 auch auf dieser Strecke eingesetzt. Mit neuen Haltestellen in Wolbeck Nord schließt sie das Neubaugebiet besser an den Stadtbusverkehr an und stellt die Verbindung zwischen Wolbeck Nord und Wolbeck Süd her.

In Hiltrup wird die Linie 18 über die Hülsebrockstraße geführt und ersetzt die Linie 1. So kann die Linie 1 mit allen Fahrten über die Hohe Geest geführt werden. Zudem erschließt die Linie 18 erstmals auch die südliche Westfalenstraße und das Gewerbegebiet Hansestraße.

Legende

- Linie 1 | 9
- Linie 5 | 7
- Linie 6 | 8
- Linie 18 | 19

- 10 Min.-Takt
- 20 Min.-Takt

HANSA-BUSINESSPARK

Auch beim Hansa-BusinessPark wird der ÖPNV stufenweise ausgebaut, entsprechend der Neuansiedlung von Betrieben und der Fahrgastnachfrage. Bislang ist das Gewerbegebiet über die Taxibuslinie 1 und eine zusätzliche Haltestelle der Linien 7 und R41 auf dem Kappenberger Damm angebunden – eine Linienbusverbindung und ein späterer 20'-Takt sind eingeplant.

Steigende Fahrgastzahlen vorausgesetzt, soll der Hansa-BusinessPark künftig über die Linie 7 im 20'-Takt an das Stadtbussystem angebunden.

Bei langfristig höherer Fahrgastnachfrage zwischen dem Bahnhof Amelsbüren/Hiltrup und dem Alexianer Krankenhaus bzw. dem Hansa-BusinessPark wird die bisherige Taxibusverbindung durch eine Linienbusverbindung ersetzt.

Die Linie 17 soll im 60'-Takt in das Gewerbegebiet Loddenheide geführt werden. Einmal stündlich geht's in die Loddenheide und im 20'-/40'-Takt weiter ins Gewerbegebiet Siemensstraße. Bei weiter steigenden Fahrgastzahlen kann die Taktung noch dichter werden: Im 10'-Takt bis zur Haltestelle Stadtwerke und im 20'-Takt jeweils in die beiden Gewerbegebiete.

Stadteinwärts wird eine neue Haltestelle am Martin-Luther-King-Weg geschaffen.

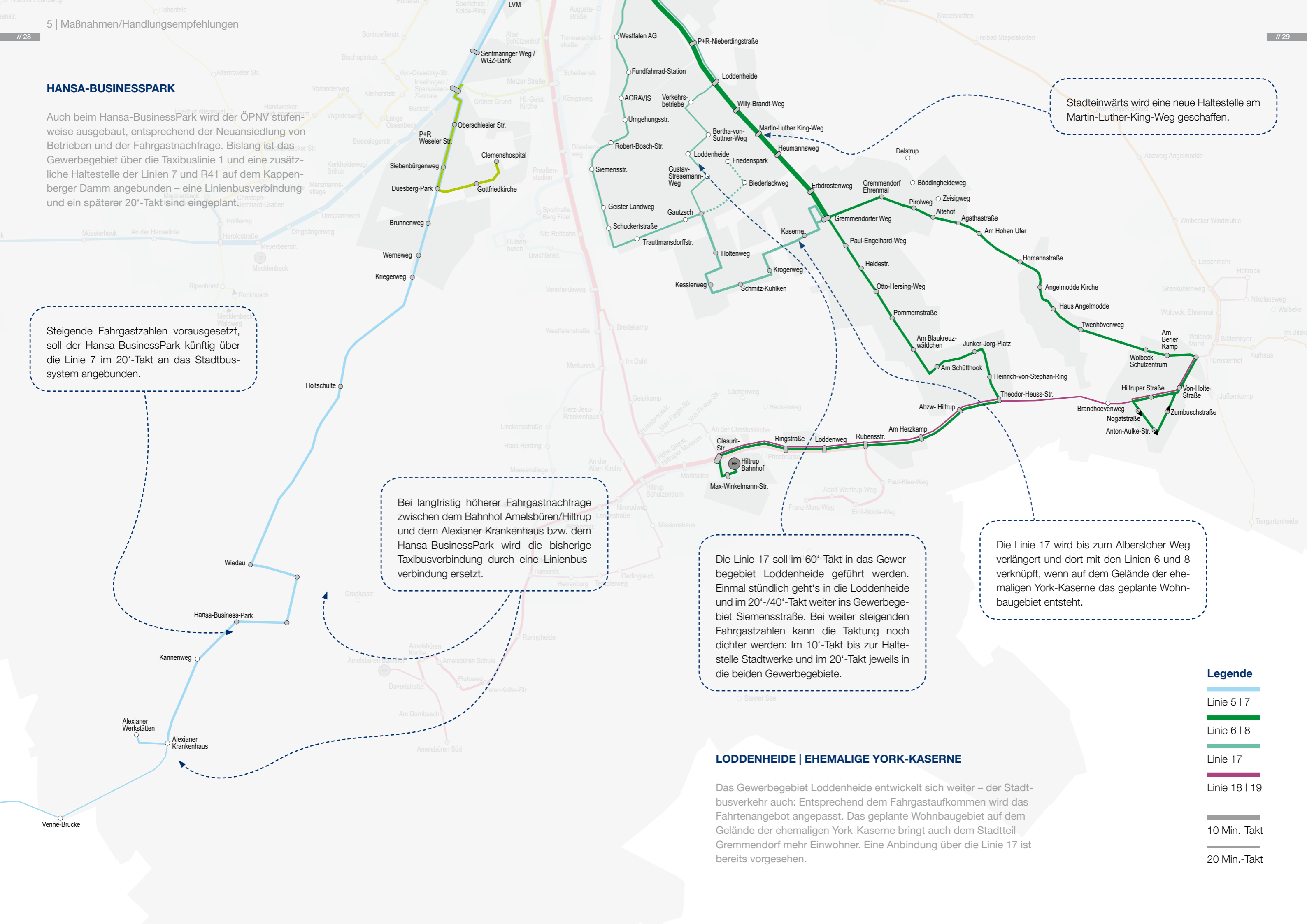
Die Linie 17 wird bis zum Albersloher Weg verlängert und dort mit den Linien 6 und 8 verknüpft, wenn auf dem Gelände der ehemaligen York-Kaserne das geplante Wohnbaugebiet entsteht.

LODDENHEIDE | EHEMALIGE YORK-KASERNE

Das Gewerbegebiet Loddenheide entwickelt sich weiter – der Stadtbusverkehr auch: Entsprechend dem Fahrgastaufkommen wird das Fahrtenangebot angepasst. Das geplante Wohnbaugebiet auf dem Gelände der ehemaligen York-Kaserne bringt auch dem Stadtteil Gremmendorf mehr Einwohner. Eine Anbindung über die Linie 17 ist bereits vorgesehen.

Legende

- Linie 5 | 7
- Linie 6 | 8
- Linie 17
- Linie 18 | 19
- 10 Min.-Takt
- 20 Min.-Takt



HANDORF | SUDMÜHLE | GELMER

Trotz des Zuzugs im Handorfer Baugebiet Drei Eichen: Die Fahrgastnachfrage im Stadtteil Handorf bleibt weiter zu niedrig, sodass das bestehende Verkehrsangebot angepasst werden muss.

Direktere und schnellere Anbindung von Sudmühle, Mariendorf und Gelmer an Bahnhof und Altstadt: Die neue Linie 4 wird über Fürstenbergstraße und Domplatz geführt.

Die gekennzeichneten Haltestellen in Sudmühle werden mit Schulbusfahrten bzw. im Taxibusverkehr bedient.

In der Hauptverkehrszeit bleibt Handorf im 10'-Takt durch die Stadtbuslinien 10 und 2 (bis Handorf Kaserne) angebunden, außerhalb der Spitzenzeiten im 20'-Grundtakt. Die Linie 2 endet dann an der Haltestelle Danziger Freiheit.

Sudmühle und Handorf werden erstmals direkt über die Stadtbuslinie 4 im 60'-Takt miteinander verbunden. Sie endet am Waldfriedhof Lauheide.

Hier ist im Rahmen des Ausbaus der B51 ein Umsteigepunkt mit P+R-Platz denkbar, der über die Verlängerung der Linie 11 Warendorfer Straße/Handorf und Wolbecker Straße verbindet.

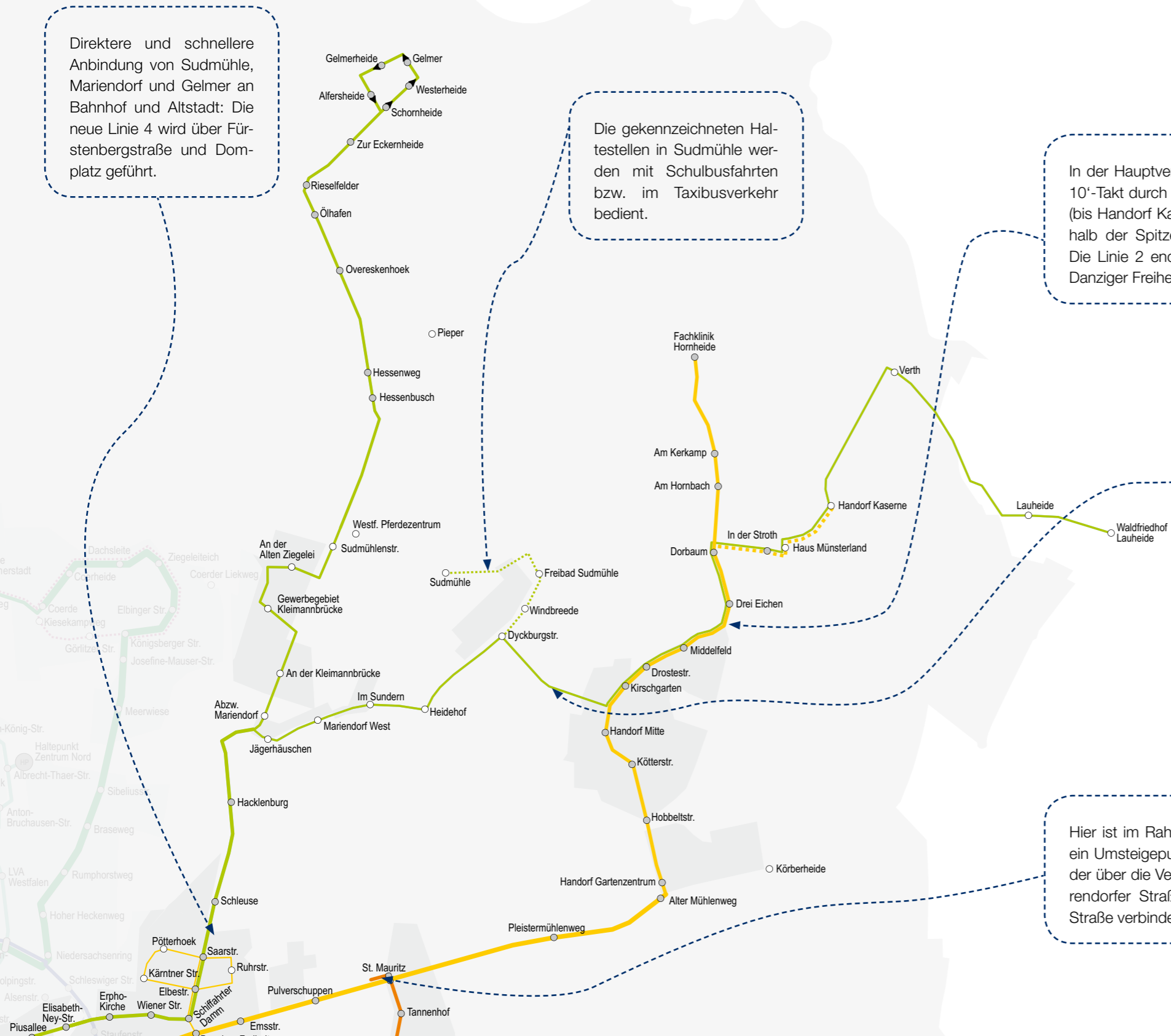
In Vergleich zu anderen Stadtteilen mit 10'-Takt-Anbindung sind die Fahrgastzahlen in Handorf erheblich geringer. In Coerde beispielsweise werden bei gleicher Fahrtenanzahl doppelt so viele Fahrgäste befördert wie in Handorf. Das macht es unumgänglich, das Angebot anzupassen: Während der Stoßzeiten fahren die Busse weiter im 10'-Takt, außerhalb dieser wird die Taktung auf den 20'-Grundtakt umgestellt.

Linie 4 als Stadtteilverbindung Mariendorf – Sudmühle – Handorf

Die Linie 4 verbindet erstmalig die Stadtteile Mariendorf und Sudmühle mit Handorf. Dazu ist in Sudmühle eine Anpassung notwendig: Einige Haltestellen werden außerhalb des Schulverkehrs auf eine Taxibuslinie umgestellt. Die Streckenführung zum Bahnhof wird gestrafft und damit beschleunigt. Gleichzeitig bleibt die Anbindung an die Altstadt erhalten.

Verknüpfung der Korridore Warendorfer Straße und Wolbecker Straße

Durch den Ausbau der B51 wäre ein neuer Umsteigepunkt mit P+R-Platz an der Warendorfer Straße möglich. Um ihn anzubinden, könnte die Linie 11 bis dorthin verlängert werden. So könnten auch die Korridore Wolbecker Straße und Warendorfer Straße/Handorf miteinander verbunden werden.



Legende

- Linie 2 | 10
- Linie 4
- Linie 11
- 10 Min.-Takt
- 20 Min.-Takt

STADTBUSVERKEHR IM ABEND- UND NACHTNETZ

Das 2006 eingeführte Abend- und Nachtbusnetz wird sehr gut angenommen: Die Nachfrage ab 21.00 Uhr ist um mehr als 25 % gestiegen. Die Betriebszeiten bleiben gleich. Aber es gibt einige Verbesserungen.

Insbesondere für Studierende ist das Nachtbusangebot sehr attraktiv. Ihr Anteil an allen Fahrgästen beträgt durchschnittlich 35 %, auf einigen Linien sogar bis zu 50 %. Zum Vergleich: Im Tagesnetz sind „nur“ 20 % aller Fahrgäste Studierende.

Das schlägt sich auch im Fahrgastaufkommen der Linien nieder: Am meisten genutzt werden der Westast der N85 (Studentenwohnheime am Horstmarer Landweg, Kuhviertel) und der Südast der N82 (Hafen/Albersloher Weg).

„Freizeitachse“ Albersloher Weg – Horstmarer Landweg

Zukünftig wird es deshalb durch eine andere Streckenführung der N85 eine Direktverbindung Albersloher Weg, Kuhviertel und Horstmarer Landweg geben. Steigen Nachfrage und Erlös auf dieser Achse weiter, ist es möglich, den Takt zu verdichten und Verstärkerbusse einzusetzen. Die Linie N85 wird versuchsweise am Wochenende ab 21.00 Uhr im 15'-Takt und ab 0.00 Uhr im 35'-Takt von der Haltestelle Alte Sternwarte, ggf. Rüschausweg, bis zum MCC Halle Münsterland fahren.

Neuanbindung der Meesenstiege

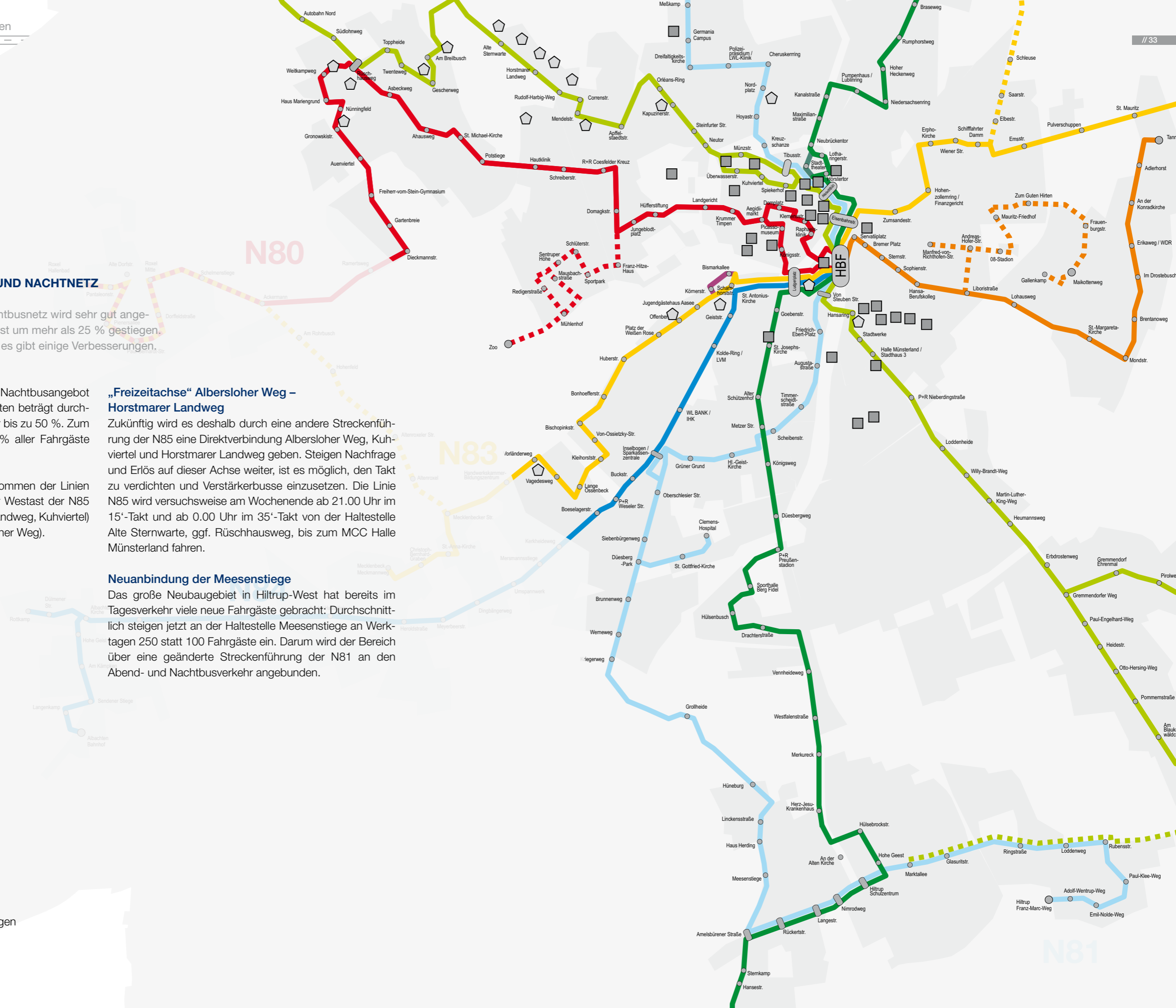
Das große Neubaugebiet in Hilstrup-West hat bereits im Tagesverkehr viele neue Fahrgäste gebracht: Durchschnittlich steigen jetzt an der Haltestelle Meesenstiege an Werktagen 250 statt 100 Fahrgäste ein. Darum wird der Bereich über eine geänderte Streckenführung der N81 an den Abend- und Nachtbusverkehr angebunden.

Legende

- Linie N80
- Linie N81
- Linie N82
- Linie N83
- Linie N84
- Linie N84
- Linie N85

▬▬▬▬ Taxibus

- Freizeit- und Gastronomieeinrichtungen
- ◡ Studentenwohnheime



INFRASTRUKTURMASSNAHMEN

Neben den Optimierungen von Anbindung und Liniennetz sieht der 3. NVP auch infrastrukturelle Maßnahmen vor: Hier stehen vor allem die Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Fokus.

HALTESTELLENPROGRAMM

Der Neu- und Umbau von Haltestellen gehört zu den kostenintensivsten Maßnahmen der ÖPNV-Infrastruktur. Die Umsetzungen können entsprechend nur sukzessive unter Berücksichtigung der Haushaltslage erfolgen, weshalb das Haltestellenprogramm nun schon seit einigen Jahren läuft.

Maßgeblich relevant für die Weiterführung des Haltestellenprogramms sind die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes. Alle neuen/umgebauten Haltestellen werden barrierefrei ausgestattet.

Barrierefreiheit

In den vergangenen Jahren wurden in Münster 527 Haltestellen mit einem Hochbord ausgestattet – das sind bereits etwa 50 % des Bestands. 415 Haltestellen verfügen über Blindenleiteinrichtungen, 367 verfügen über beide Zugangserleichterungen. Eine Zahl, die im Vergleich mit anderen Städten und Kreisen deutlich über dem Durchschnitt liegt. Aus den erwähnten Kostengründen folgt der Um- bzw. Neubau weiterer Haltestellen einer Priorisierung, die u. a. von der Nutzungsintensität der Haltestellen geleitet wird.

Außerdem werden Haltestellen an Achsen bevorzugt, an denen ohnehin gerade (Straßen-)Baumaßnahmen vollzogen werden – wie in 2015/2016 an der Grevener Straße.

Kategorisierung der Haltestellen zur Positionierung der Barrierefreiheit

Kategorie	Ein- und Aussteiger/Tag	Anzahl Haltestellen	davon barrierefrei	Quote	Bemerkungen
I	> 1.000	30	23	76,7 %	Umbau weiterer 4 Haltepositionen (B1 bis B4) in 2017
II	500 bis 999	52	41	78,8 %	Umbau weiterer 4 Haltepositionen in 2016
III	100 bis 499	407	250	61,4 %	
IV	50 bis 99	184	89	48,4 %	
V	25 bis 49	102	44	43,1 %	
VI	< 25	375	72	26,2 %	
Summe		1.150	519	45,1 %	

NEUE HALTESTELLEN/VERKNÜPFUNGSPUNKTE

Im Zuge der Linienwegmaßnahmen entsteht auch Bedarf an neuen Haltestellen. Das betrifft besonders die neue Ringlinie und die optimierte Elektrobuslinie 14.

Die neue Ringlinie erschließt im Bereich Kaiser-Wilhelm-Ring und Niedersachsenring eine vollständig neue Strecke. Hier sind in Fahrt- und Gegenrichtung barrierefreie neue Haltestellen an folgenden Standorten zu errichten:

- Hohenzollernring, Kaiser-Wilhelm-Ring
- Villa ten Hompel, Kaiser-Wilhelm-Ring
- Schleswiger Straße

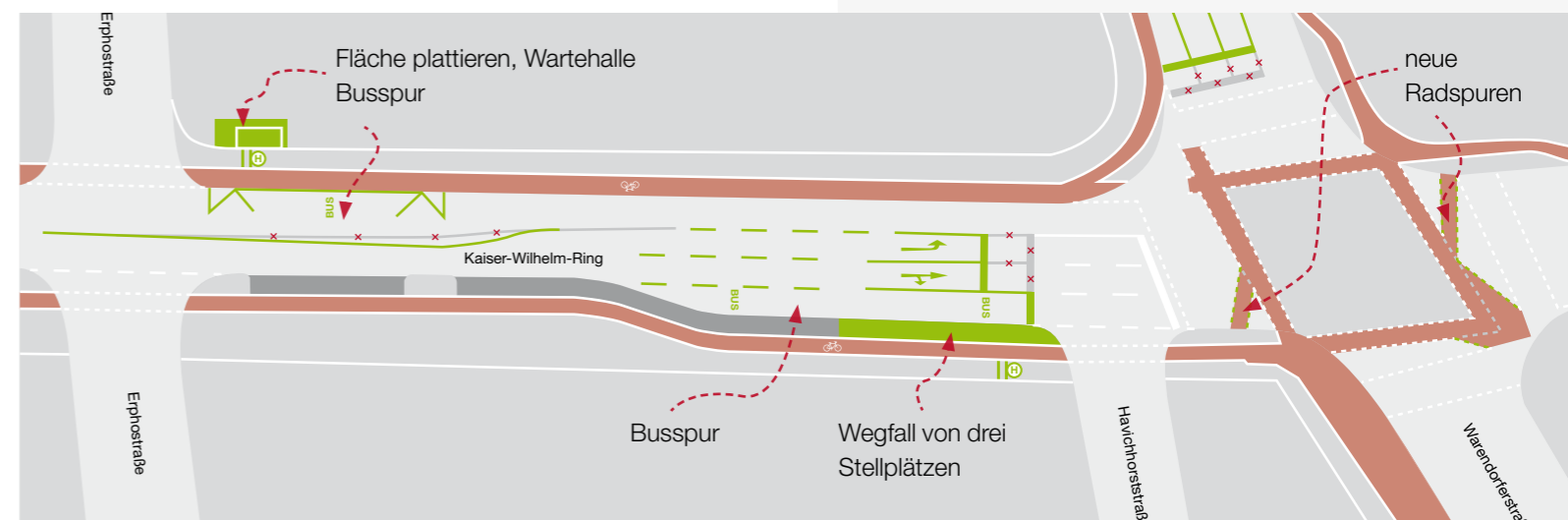
Auch an der Linie 14, die als Elektrobuslinie optimiert und im Bereich Sentruper Höhe gestreckt über die Waldeyer Straße fortgeführt wird, sind neue Haltestellen erforderlich:

- Schlüterstraße stadteinwärts
- Chirurgie stadteinwärts
- Chirurgie stadtauswärts

Im Gewerbegebiet Loddenheide wird die Fahrgastnachfrage durch die Agentur für Arbeit und die Oberfinanzdirektion steigen, das macht künftig auch stadteinwärts eine Halteposition erforderlich:

- Martin-Luther-King-Weg, Albersloher Weg

Umbeispiel Haltestelle Erphostraße



WEITERE STANDORTVORSCHLÄGE

Für 2016 und 2017 liegen ebenfalls Listen von Haltestellen vor, für die ein barrierefreier Umbau vorgeschlagen wird.

2016

- Pastorsesch, Grevener Straße
- Janningsweg, Grevener Straße
- Ermlandweg B, Grevener Straße
- Am Burloh, Grevener Straße
- Inselbogen, Kappenberger Damm
- Andreas-Hofer-Straße, Manfred-von-Richthofen-Straße
- Roxel Hallenbad, Buswende
- Paulinum, Am Stadtgraben

2017

- St. Gottfried Kirche, Duesbergweg
- Schützenstraße, Aegidiistraße
- Manfred-von-Richthofen-Straße
- O8-Stadion, Manfred-von-Richthofen-Str.
- Nienberge Post, Altenberger Straße
- Kanalstraße
- Piusalle, Bohlweg
- Angeldomde Kirche, Angelstraße
- Haus Angeldomde, Angelstraße
- Siebenbürgenweg, Kappenberger Damm

ANBINDUNG AN DEN SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)

Die Erreichbarkeit Münsters auf der Schiene sicherzustellen und zu verbessern, ist ein erklärtes Ziel des 3. NVP. Im städtischen Binnenverkehr stehen dabei besonders die Reaktivierung der WLE, weitere Haltepunkte und der komfortable Anschluss/Überstieg auf andere Verkehrsmittel des Umweltverbunds im Fokus.

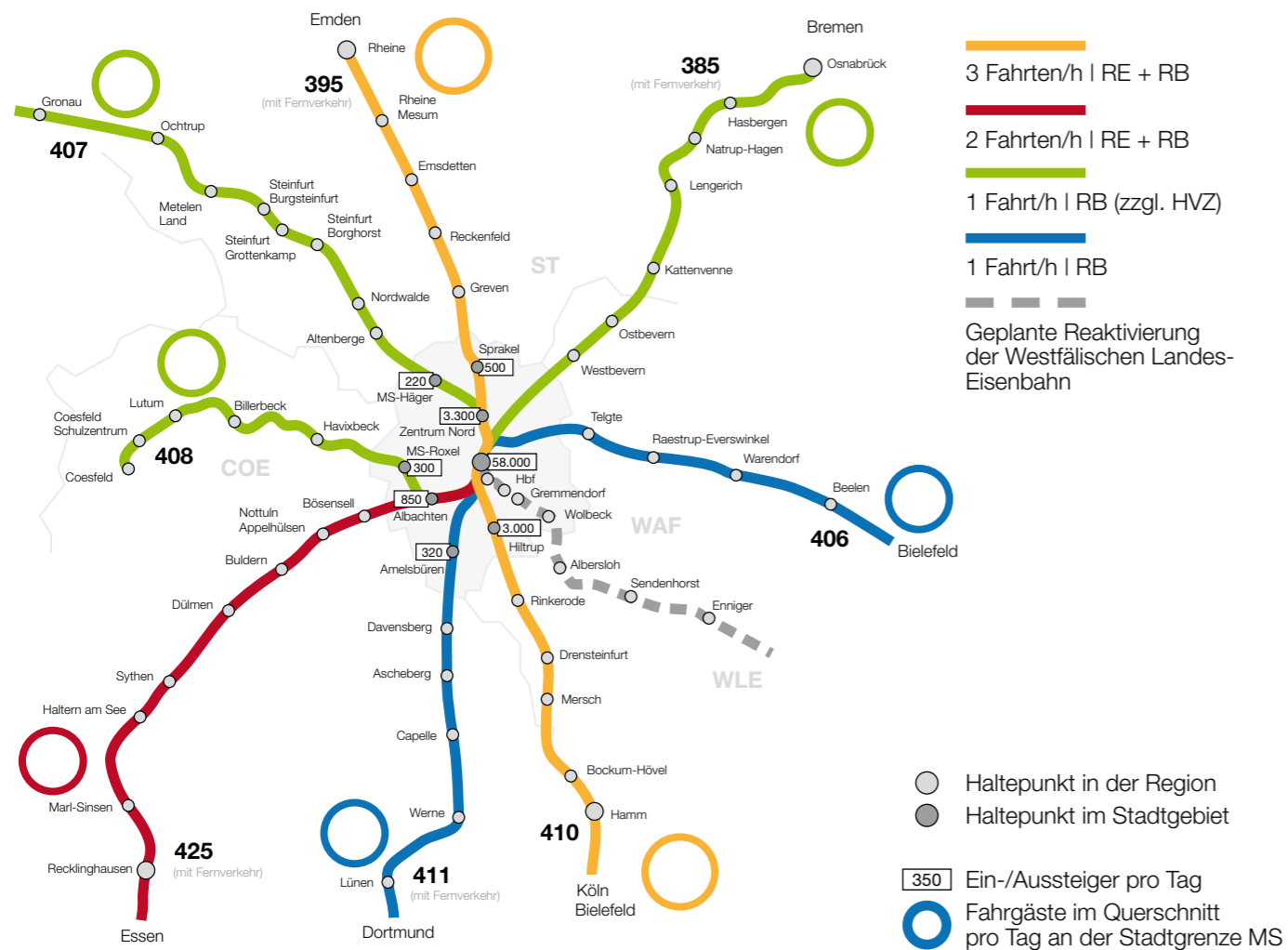
Status quo

Der Hauptbahnhof Münster ist zentraler Knotenpunkt des Schienennetzes im Münsterland. Über ihn wird die Stadt von 12 RE/RB-Verbindungen, 2 ICE und 5 IC/EC-Verbindungen bedient. 60.000 Menschen steigen hier täglich ein und aus; rund 58.000 von ihnen sind Pendler.

9.000 Menschen genutzt werden. Altbachten und Sprakel sind im 30'-Takt, Amelsbüren, Häger und Roxel im 60'-Takt angebunden. Zwischen Hiltrup und Hauptbahnhof werden drei, zwischen Zentrum Nord und Hauptbahnhof fünf Fahrten pro Stunde angeboten. Diese beiden letztgenannten Haltepunkte verzeichnen täglich 6.300 Fahrgäste. Und allein 3.400 Menschen nutzen den SPNV im Binnenverkehr, d. h. Ein- und Ausstiegspunkt liegen im Stadtgebiet.

Zudem gibt es derzeit sieben weitere innerstädtische Bahnhöfe bzw. Haltepunkte, die täglich von insgesamt rund

Werktägliches SPNV-Angebot (2014) und Nachfrage auf den Kursbuchstrecken



Einbindung der Schiene ins Stadtbusangebot

Der integrale Taktfahrplan (ITF NRW) definiert die Grundlagen des Bedienungsangebots in NRW und dem Münsterland. Mit seiner Weiterentwicklung sind zahlreiche, z. T. noch nicht umgesetzte Verbesserungen vorgesehen.

Das hat auch Auswirkungen innerhalb des Stadtgebiets, denn hier wird eine stärkere Einbindung des SPNV in das Stadtbusangebot angestrebt. Neben der Optimierung der Bus/Bahn-Anschlüsse gehören dazu auch die Einrichtung eines neuen Haltepunkts in Mecklenbeck sowie die Reaktivierung der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) Münster – Sendenhorst.

Modellprojekt Haltepunkt Münster-Roxel

Die Stadt Münster ist bei der Einrichtung neuer Haltepunkte im Stadtgebiet für die Planung, Bau und Betrieb der Infrastruktur außerhalb der DB-eigenen Anlagen zuständig – etwa Park & Ride/Bike & Ride-Anlagen und die Bus-Schiene-Verknüpfung. Ein Vorbild ist die Ende 2014 eröffnete „Mobilstation“ am Haltepunkt Münster Roxel, die eine Buswende mit integrierter Park & Ride/Bike & Ride-Anlage mit 27 PKW- und 130 Fahrrad-Stellplätzen, z. T. in der überdachten „Leezenbox“ zur Verfügung stellt. An einem gemeinsamen, barrierefreien Bahnsteig für Bus und Bahn halten die Linien 1, 10, T10 und T20 „Kante an Kante“ mit den Zügen, so dass die Passagiere auf kürzestem Weg umsteigen können.

Weitere neue Bus-/Schiene-Verknüpfungspunkte

Ein weiterer Haltepunkt nach diesem Vorbild ist in Münster-Mecklenbeck vorgesehen. Aktuell wird der Haltepunkt Hiltrup modernisiert, entsprechend barrierefrei umgestaltet und mit Leezenboxen ausgestattet. Auch hier plant die Stadt die Einrichtung eines Bus-Schiene-Verknüpfungspunktes.

Verkehrspolitisches Ziel: Reaktivierung der WLE

Die zügige Umsetzung der WLE-Reaktivierung ist für Münster und das Münsterland ein herausragendes Verkehrsprojekt, ein zentraler Bestandteil des Regionalplans – und das erklärte verkehrspolitische Ziel der Stadt.

Auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie aus 2010 ist der Ausbau in zwei Stufen vorgesehen. Die erste betrifft die Reaktivierung des 26 km langen Abschnittes Münster – Wolbeck – Sendenhorst, die Münster und Wolbeck im 20'-Takt und Sendenhorst zweimal stündlich anbinden soll.

Dieses S-Bahn-ähnliche und mit dem Stadtbusnetz Münster verknüpfte Betriebskonzept wird Prognosen zufolge täglich 6.300 Fahrgäste generieren. Eine Durchbindung über den Hauptbahnhof bis zum Zentrum Nord (6.600 Arbeitsplätze) würde die Attraktivität dieses Angebots weiter steigern.

Zudem liegt auch das wachsende Gewerbegebiet Loddenheide an der WLE-Trasse und soll einen eigenen Haltepunkt erhalten: Schon heute arbeiten hier über 7.000 Menschen. Ein weiteres großes Potenzial für die SPNV-Nachfrage auf der WLE-Strecke stellen die geplanten rund 1.600 Wohneinheiten auf dem ehemaligen Kasernen-Gelände in Gremmendorf dar.

DAS E-TICKET – DER SCHLÜSSEL ZU MOBILITÄT IN MÜNSTER

Mit der Abo-Offensive und der Entwicklung neuer, zielgruppen- und bedarfsgerechter Ticketangebote haben die Stadtwerke in den vergangenen Jahren die Nutzung des ÖPNV nachhaltig steigern können. Das eTicket, das seit 2013 schrittweise eingeführt wird, markiert nun einen neuen Meilenstein in Sachen umweltfreundliche Mobilitätskonzepte in Münster.

E-TICKET

Das Münstersche eTicket ist eine Pilotanwendung für die Einführung in ganz Westfalen; es wird sowohl vom Bundesverkehrsministerium als auch mit Landesmitteln vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) gefördert.

Das elektronische eTicket haben die Stadtwerke gemeinsam mit den Partnern des Münsterland-Tarifs in dreijähriger Entwicklungszeit erarbeitet: Seit März 2013 wird es schrittweise am Markt eingeführt.

Seine Datenbasis ist die Stadtwerke PlusCard, erweitert um einen Mikroprozessor-Chip, der dem bundesweiten Standard für eTickets entspricht und perspektivisch deutschlandweit eingesetzt werden kann. Das eTicket ist auf sämtlichen Bahn- und Busstrecken im Stadtgebiet gültig, es wird einfach berührungslos vor die elektronischen Lesegeräte in den Fahrzeugen gehalten.

Das elektronische 90 MinutenTicket auf der Chipkarte kann entweder am Ticketautomaten oder in den Vorverkaufsstellen und Kundenzentren der Stadtwerke prepaid gekauft werden. Oder es wird in der Vertragsvariante im Folgemonat per Lastschrift mit Einzelbindungsnachweis vom Kundenkonto abgebucht.

Zudem lassen sich auch die Zugänge und Kosten anderer Mobilitätsprodukte über die eCard organisieren: Etwa die Nutzung von Leezenboxen, Carsharing-Fahrzeugen, den städtischen WBI-Parkhäusern oder Taxifahrten mit Wagen der Taxizentrale Münster. Die Optionen werden sich mit künftigen neuen Mobilitätsprodukten erweitern. Und selbstverständlich gelten die Preis- und Einkaufsvorteile der Stadtwerke PlusCard auch für das eTicket.

Dieser einfache, bargeldlose und jederzeit verfügbare Zugang zu Mobilitätsprodukten mit dem eTicket ist ein zentraler Baustein für eine noch bessere Nachfrage und Akzeptanz umweltverträglicher Verkehrsmittel im ÖPNV.



Praktisch, ökonomisch, einfach: Das eTicket wird berührungslos vor das Lesegerät gehalten, der Fahrpreis automatisch aus dem Guthaben abgebucht – oder wahlweise am Monatsende per Bankeinzug beglichen.

Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung

ISSN 09339078

TITEL

HEFT NR.

Parkraumuntersuchung Altstadt/Hbf Münster/Westf.	1/94
Werkstattbericht Stadtentwicklung Münster 2010, Materialien	2/94
Dokumentation Kongress, neue Wege für das Rad	3/94
Radverkehr in Fußgängerzonen	4/94
Bauleitplanung und Wohnungsbau 1994	5/94
Verkehrsbericht Münster 1993.	6/94
Verkehrsmittelwahl und ÖPNV-Akzeptanz der Studierenden in Münster	7/94
Bauleitplanung und Wohnungsbau 1995	1/95
Programm fahrradfreundliche Stadt Münster	
Gemeinsame Benutzung von Sonderfahrstreifen durch Bus- und Radverkehr	2/95
Haushaltsbefragung Münster 1994, Zeitbudget und Verkehrsteilnahme	3/95
Wohnungsbau und Eigenheimbau Wohnwünsche von Wohnungssuchenden und Bauwilligen.	4/95
Parkraumuntersuchung im Universitätssektor der Westfälischen Wilhelm-Universität Münster	1/96
Optimierung für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen	2/96
Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Universitätsbereich/Innenstadtbereich Münster	3/96
mensch.mobil '96 Forum für humane Mobilität. Kongressdokumentation	1/97
Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung - von Rio über Istanbul zur lokalen Agenda	2/97
Zeitstrukturen und Stadt. Das Zeitprofil von Münster - Chance für eine nachhaltige Entwicklung!?.	1/98
Untersuchung zu Bündelungspotentialen im Wirtschaftsverkehr des Dienstleistungssektors	
zum Aufbau einer Branchenlogistik in Münster	2/98
Erster Nahverkehrsplan Münster	3/98
Entwicklungskorridor Hauptbahnhof Albersloher Weg	1/99
Funktionale Stärkung von Stadtteilzentren in Münster	2/99
Neues Wohnen im Bestand	1/2000
Regionaler Wohnungsmarkt.	2/2000
Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung von mobilé - Wahrnehmung und Bewertung der	
Mobilitätszentrale Münster.	3/2000
Großflächiger Einzelhandel in Münster	4/2000
Wohnbaulandentwicklung	1/2001
Verkehrsbild Münster 2001	1/2003
Lokale Agenda – Nachhaltigkeitsbericht 2001/2002	2/2003
Einzelhandelskonzept Münster – Leitlinien der räumlichen Entwicklung-.	1/2004
Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung Münster	1/2005
Wohnbaulandentwicklung 2005.	2/2005
2. Nahverkehrsplan Stadt Münster.	1/2006
Das alltägliche Verkehrsverhalten der Münsteraner	
Ergebnisse einer Haushaltsbefragung im November 2007.	1/2008
Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster	1/2009
Attraktiv, generationengerecht, partnerschaftlich	
Münsters Handlungskonzept zum Demografischen Wandel	2/2009
Verkehrsentwicklungsplan Münster 2025 Teil 1: Analyse und Bestand	3/2009
Monitoringbericht zur Einzelhandelsentwicklung in Münster 2010	1/2011
Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner	
Ergebnisse einer Haushaltsbefragung im Herbst 2013.	1/2014
3. Nahverkehrsplan Stadt Münster.	1/2016

