

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland (VCD), Regionalverband Münsterland

VCD-Regionalverband Münsterland, Zumsandstraße 15, 48145 Münster

Stellungnahme zum Buslinienkonzept Münster (14.03.2023)

Stadt und Stadtwerke planen eine Änderung des Busliniennetzes: Die Äste der Linienbündel Linie 6/8 und 15/16 sollen am Hauptbahnhof getauscht werden. Bereits an diesen Planungen entzündet sich eine kontrovers geführte Debatte in der Bürgerschaft. Dabei geht es insgesamt um viel mehr, nämlich um die Neugestaltung des ÖPNV-Angebots der Stadt Münster. Hierzu liegt eine öffentliche Beschlussvorlage (V/0003/2023) zur Beratung in den Gremien vor.

In dieser Debatte nimmt der VCD als der Ökologie und Nachhaltigkeit verpflichteter verkehrsmittel-übergreifender Verkehrsclub für alle Menschen mit Mobilitätswünschen wie folgt Stellung:

Angesichts der drohenden Klimakatastrophe und der Verpflichtung zur Klimaneutralität in Münster ab 2030 ist es dringend erforderlich, den Verkehrssektor in Münster so schnell wie möglich umweltfreundlicher und vor allem emissionsärmer zu gestalten.

Münster hat schon lange keine Vorreiterrolle mehr für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik. Maßnahmen, den Modal Split in Münster hin zum Umweltverbund zu verändern und den MIV-lastigen Anteil des Verkehrs zu verringern, sind daher überfällig und müssten von Rat und Verwaltung viel intensiver angegangen und in der Bürgerschaft überzeugender kommuniziert werden.

Neben der Stärkung des Fuß- und Fahrradverkehrs ist ein deutlich höherer Anteil des ÖPNV ein probates Mittel, die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich einzuhalten. Daher unterstützt der VCD vorbehaltlos die Absicht, die Leistungsfähigkeit und die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel in Münster nachhaltig zu stärken. Das ist die Zielperspektive, mit der wir uns als Verband in die Debatte einbringen.

Rahmenbedingungen für ein neues ÖPNV-Konzept:

1. Münster (303 km² 320 000 EW) ist eine der flächenmäßig größten Städte in Deutschland bei im Verhältnis geringer Einwohnerzahl: München (310 km², 1,5 Mio. EW) hat bei fast gleicher Fläche fast fünfmal mehr EW, Karlsruhe (173 km² 306 000 EW) bei fast gleicher EW-Zahl nur 60% der Fläche. Beide Städte haben gut ausgebaute städtische Bahnnetze, MS nur wenige HP an regionalen Bahnstrecken und kaum Durchbindungen über den Hbf hinaus. Da MS die Straßenbahn in den 1950er Jahren abgeschafft und in den 1990er Jahren die Chance eines Neuanfangs (anders als Karlsruhe) verpasst hat, steht MS nun vor der Aufgabe, ein hierarchisch aufgebautes ÖPNV-Netz allein mit straßengebundenen Fahrzeugen (Metrobus) zu entwickeln. Dazu gehören schnelle und zuverlässige Verbindungen der Außenstadtteile mit dem Stadtkern und eine angemessene Erschließung der Flächen (Wohn- und Gewerbegebiete) mit zuverlässigen Verknüpfungen mit den Hauptachsen.
2. Die Struktur der Stadt mit einem sternförmig auf das Zentrum zulaufenden Hauptstraßennetz strukturiert auch das ÖPNV-Netz. Dies hat dazu geführt, dass

vor allem Menschen, die nah an diesen Linien wohnen und ihre Ziele in der Innenstadt/Altstadt haben, den ÖPNV nutzen. Sie empfinden diese Wege als zumutbar, wenn/weil sie nicht umsteigen müssen. Die Nahverkehrspläne haben darauf reagiert, indem alle Linien neben dem Hbf mindestens eine Altstadt Haltestelle anfahren (manche, vor allem nach Westen, queren auch den Altstadtkern). Alle Linien haben grundsätzlich einen 20-Minuten-Takt, bei höherem Fahrgastaufkommen werden Gelenkbusse eingesetzt. Auf innenstadtnahen Achsen überlagern sich zwar zwei Linien zu einem 10-Minuten-Takt, bei Fahrten außerhalb der Strecken des 10-Minuten-Taktes mit Umsteigen entstehen oft längere Wartezeiten. Umsteigen ist daher in Münster zu Recht nicht beliebt.

3. Wohngebiete und Arbeitsplatzagglomerationen sind aber über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Sobald Umstiege notwendig werden, werden Reisezeiten zunehmend unzumutbar, verglichen mit der direkten Verbindung mit Fahrrad oder eigenem PKW. Dies gilt erst recht für Pendelnde in Bezug auf das Münsterland.
4. Mit der Streuung von Quellverkehr (Wohnung) und Zielverkehr (Arbeit, Versorgen etc.) und damit insgesamt im Schnitt längeren Wegen hat auch ein verbesserter ÖPNV bisher nicht mithalten können: Zwar ist die Zahl der Nutzenden erheblich gestiegen, im Modal Split stagniert sein Anteil seit Jahrzehnten um 10%. Für den Umweltverbund kompensiert wird dies durch den wachsenden Fahrradanteil (43% der Wege, 15% PKM), allerdings dominiert bei der Verkehrsleistung mit 59% PKM der MIV bei weitem, der ÖPNV kommt immerhin auf 25%.

Bisherige Planungen und Forderungen:

1. **Situation:** Einzelne Buslinien (Das gilt auch für die geplanten Metrobuslinien) entfalten verkehrliche Wirkung nur entlang des Linienvverlaufs. Der Einzugsbereich einer Metrobuslinie lässt sich durch individualisierte Bedienform, wie in Münster derzeit in Hilstrup erprobt wird, so erweitern, dass jeweils Sektoren des Stadtgebietes bedient werden. Doch lebt der ÖPNV davon, dass Buslinien zu Netzen verknüpft werden. Fahrgäste wechseln regelmäßig und vielfach die Linien. Das ‚Umsteigen‘ ist unvermeidliches Element eines raumerschießenden ÖPNV-Netz.
Forderung: Es ist eine Frage von großer Wichtigkeit, die Übergangspunkte zwischen den Metrobuslinien netzmäßig sinnvoll und bedarfsgerecht zu gestalten. Genauso wichtig ist, die Knotenpunkte so auszugestalten, dass dort ein Übergang von einer Linie zu einer anderen Linie leicht möglich ist, auch für Personen mit Handikaps, Kinderwagen oder Traglasten. Der Wunsch des einzelnen Fahrgastes, dass ihn ‚sein Bus‘ ähnlich wie ein PKW von Start zu Ziel führt, ist nachvollziehbar, aber wirklichkeitsfremd.
2. **Situation:** Münster verfolgt in dieser Hinsicht bisher ein Konzept, das theoretisch gut, aber in der Praxis wenig wirksam ist: das ‚Dreiecks-konzept‘. In der Stadt sind drei zentrale Haltestellen bestimmt, die sich um die Innenstadt herum gruppieren. Das sind die Knotenpunkte Ludgeri-Platz, Hauptbahnhof und Bült. Von diesen drei Haltestellen aus sollten alle Sektoren der Innenstadt gleich gut erschlossen sein. Je nachdem, welches Ziel Fahrgäste haben, wählen sie die Ausstiegsstelle, die ihren Bedürfnissen am besten entspricht. Alle Buslinien erschließen deshalb zwei der drei Knotenpunkte. Wer seine Wunschhaltestelle nicht erreicht, steigt – wenn er nicht zu Fuß geht – an einem Knotenpunkt seiner Linie um. Das Dreiecks-konzept garantiert darüber hinaus auch für alle weiteren Fahrtziele im

Einzugsbereich der Metrobusse, dass man sie mit einmaligem Umsteigen erreicht. Die Schwächen des bisherigen Dreieckskonzeptes in Münster sind vor allem darin begründet, dass zwar auf den Abschnitten vom HBF zum Ludgeriplatz und vom HBF zum Bült dichter Buslinienverkehr herrscht, doch die dritte Verbindung, vom Bült zum Ludgeriplatz, dazu im Vergleich unterentwickelt ist. Das theoretische Dreieck ist in der Praxis nur eine Art Halbkreis vom Ludgeriplatz über Hauptbahnhof zum Bült. Die dritte Seite des Dreiecks fehlt. Außerdem sind die Umsteigemöglichkeiten an allen drei Haltestellen wenig nutzerfreundlich gestaltet.

Forderung: Für die Zukunft gilt es, das Dreieckskonzept weiterzuentwickeln. Münster benötigt eine leistungsfähige ÖPNV-Trasse, die rund um die historische Altstadt führt. In Münster könnte man sie als **Bus-Tangente** bezeichnen. Aus Sicht des VCD sollten alle Bushaltestellen auf dem Weg HBF – Eisenbahnstraße – Bült – Neutor – Schlossplatz – (evtl. Universitätsstraße – Ägidiimarkt – Ägidiistraße) – Aasee (Weseler Straße) – St.-Antonius-Kirche – Ludgeriplatz – HBF zur Bus-Tangente gehören.

Alle Metrobuslinien befahren die ÖPNV-Trasse halbkreisförmig rechts- oder linksherum und verlassen die Bustangente auf der entgegengesetzten Seite. Ca. sechs Haltestellen der Bustangente dienen als Übergangsstellen von einer Linie zu den anderen Linien, die diese Haltestelle berühren. So ist sichergestellt, dass man von jeder Metrobuslinie auf jede Metrobuslinie umsteigen kann. Diese zentralen Umstiegshaltestellen müssen von der Infrastruktur (z.B. Mittelbussteig) soweit ertüchtigt werden, dass Umsteige schnell und komfortabel möglich sind.

3. **Situation:** Zurzeit fahren noch einige Buslinien direkt durch die Innenstadt, also über den Prinzipalmarkt, aber vor allem über die Klemensstraße und den Domplatz. Aufgrund des Mischverkehrs mit Radfahrenden und sehr vielen Zu-Fuß-Gehenden ergeben sich nicht nur häufige Gefahrensituationen, sondern auch deutliche Verlängerungen des Busfahrweges.

Forderung: In der Absicht, das Zentrum weitgehend KFZ-frei zu gestalten und den ÖPNV zu beschleunigen, sollten Buslinien nicht mehr in die engen Straßen der Innenstadt einfahren. Für Personen, die auf motorisierte Beförderung im und ins Zentrum angewiesen sind, sollte stattdessen eine häufig fahrende Pendellinie mit einem kleineren Bus (ähnlich wie in Regensburg) geschaffen werden, der die Innenstadt mit einigen Haltestellen der Bustangente verbindet.

4. **Situation:** An vielen Stellen auf den Busweglinien im Stadtgebiet gibt es Hemmnisse, die eine zügige und damit gegenüber dem MIV konkurrenzfähige Fahrt beeinträchtigen. Hierbei handelt es sich unter anderem um den Rückstau von KFZ, um für Busse ungünstige Lichtsignalanlagen, um im Busweg parkende KFZ, um kurzzeitig haltende Lieferfahrzeuge oder um Busbuchten mit problematischer Rückeinfädelung in den fließenden Verkehr.

Forderung: Die angestrebte Planung eines modernen Netzes darf nicht bedeuten, dass bis zur Umsetzung keine Maßnahmen zur Ertüchtigung des Busverkehrs ergriffen werden. Stattdessen werden diese Ausbremsstellen für Busse evaluiert und so schnell wie möglich beseitigt.

Schlussfolgerungen:

Eine aus Sicht der Nutzenden und aus Sicht der zügigen Verkehrsabwicklung optimierte Bustangente für die Stadt Münster zu entwickeln, erfordert ein erhebliches Maß an Kreativität, Entscheidungsfreude (urbane Flächen für ÖPNV-Vorrang in Anspruch zu nehmen) sowie Investitionsbereitschaft. Die Infrastruktur der Bustangente kann Stück

für Stück entwickelt werden, denn die Verkehrswege existieren bereits. Die Bustangente muss deutlich leistungsfähiger werden als bisher – ein Bus pro Minute und Richtung muss die ÖPNV-Trasse störungsfrei bewältigen können. Bei der Entwicklung ist neben der Stadtverträglichkeit von Fahrweg und Haltestellen der Busse vor allem auf barrierefreie und kurze Umsteigemöglichkeiten zu achten. Eine entsprechende bauliche Ausgestaltung der Haltestellen wird so die unvermeidliche Umsteigeproblematik des Busnetzes merklich entschärfen.

Das regionale Busnetz wird in das neue Konzept möglichst optimal eingebunden (X-, S-, Regiobusse). Ebenfalls wird geprüft, auf welche Weise und auf welchen Verbindungen Tangentialstrecken in Münster die Busverbindungen zwischen Quelle und Ziel beschleunigen (wie die jetzige Ringlinie 33/34 oder die Linien 18,19,20).

In Bezug auf die aktuell geplante Verschwenkung der Linien 15/16 mit den Linien 6/8 fordern wir Stadt und Stadtwerke auf, die Maßnahme in das Ziel des Aufbaus einer langfristig nachhaltigen Busnetzkonzeption einzubetten. Ad-hoc-Änderungen bestehender Linienführungen sollten hier und an anderer Stelle nur durchgeführt werden, wenn sie mit einer neuen Busnetzkonzeption verträglich sind und wenn den ÖPNV-Nutzenden deutlich gemacht werden kann, dass sie in überschaubarer Zeit mit einem auch für sie vorteilhaften neuen ÖPNV-Konzept rechnen können.

Ansprechpartner für diese Stellungnahme:

Thomas Lins
Vorsitzender RV Münster
Fon 0251 98 1619 01
mobil 0173 8 666 570
thomas.lins@vcd-nrw.de

Michael Wildt
Sprecher AK Stadt-Umland-Verkehr
Fon 0251 131 503
michwildt@gmail.com