Entwicklung im Kriechgang?
Münster und die Region haben Besseres verdient, können mehr erreichen.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier. Konzept und Gestaltung: intuit kommunikation, Münster 2016, intuit-ion.de

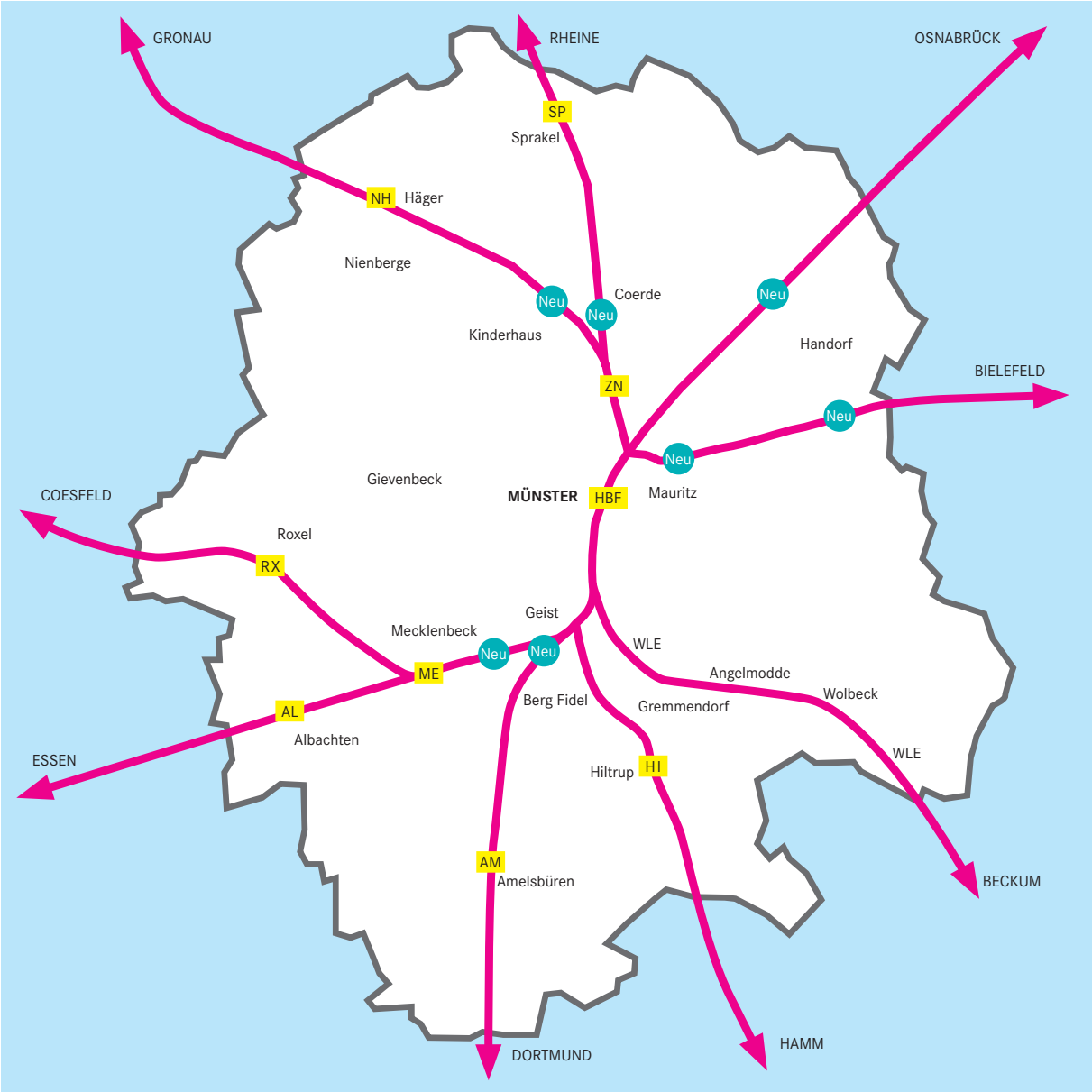
Herausgeber
VCD Regionalverband Münsterland e.V.
Zumsandestraße 15, 48145 Münster
www.vcd.org/vorort/muenster

Ein gutes Bus- und Bahnangebot, sichere Wege für Fahrräder und Fußgänger sowie ein verantwortungsvoller Umgang mit dem Auto. Diese Ziele hat der Verkehrsclub Deutschland VCD. Über 50.000 Mitglieder und Fördernde unterstützen den VCD.

Alle Angaben ohne Gewähr. Idee und Konzept dieser Broschüre sind durch das Urheberrecht geschützt.

VCD Regionalverband Münsterland e. V.

Mehr Bahnhaltepunkte im Münsteraner Stadtgebiet



Mehrwert für Münster und die Region

clever
ökologisch
mobil

VCD Verkehrsclub Deutschland

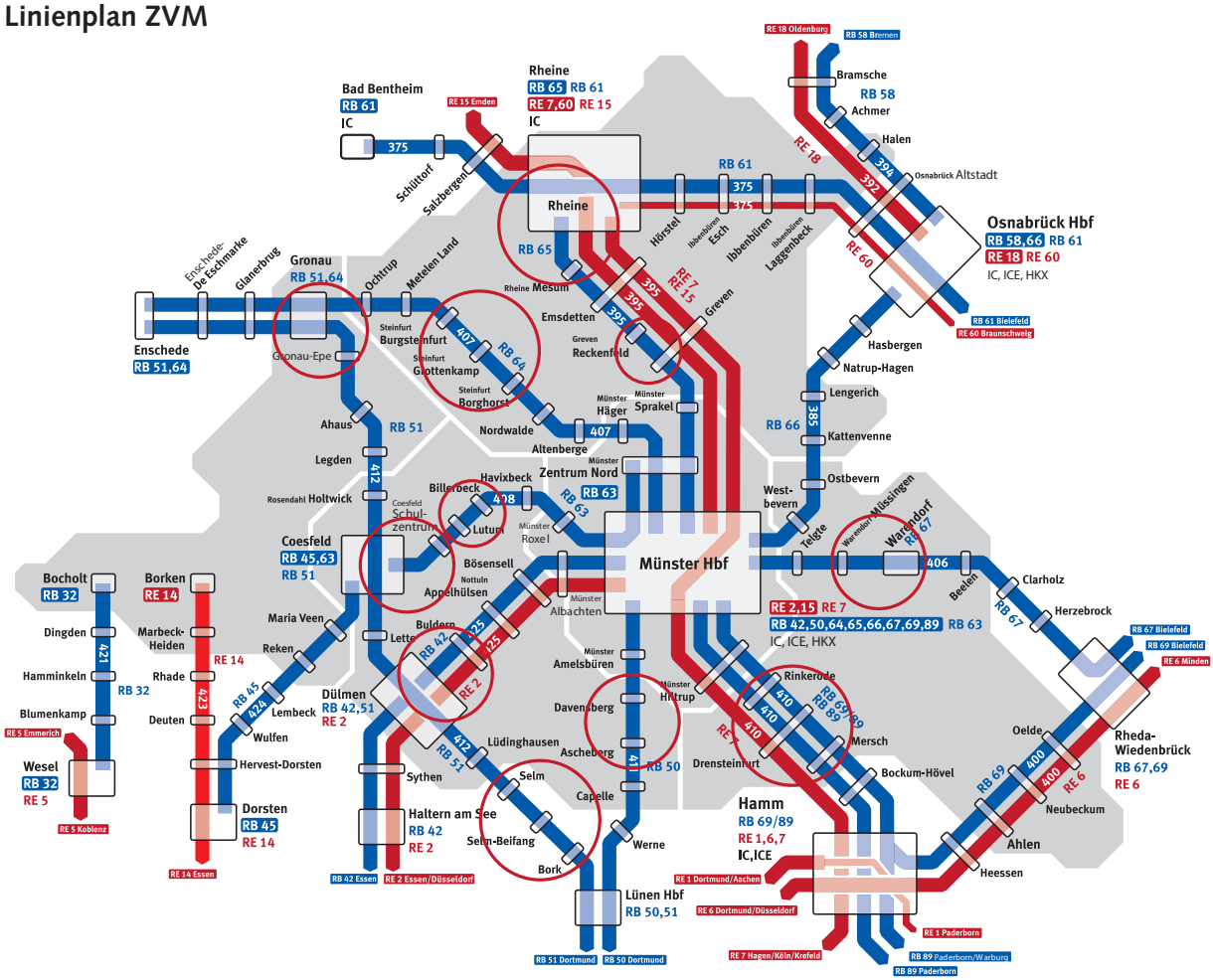
SPNV-Strecken: Potential mal acht

Seit Jahren fordert der VCD, zusammen mit vielen Bürger*innen und Politiker*innen, eine bessere Nutzung des vorhandenen Schienennetzes für eine umweltfreundliche Lösung der Verkehrsprobleme Münsters und des Umlandes. Während andere Städte (z.B. Karlsruhe, Freiburg) inzwischen ein ausgedehntes Stadtbahn- und Regionalbahn-Angebot entwickelt haben, wurde in Münster lediglich ein Haltepunkt (Roxel 2015) reaktiviert. In Planung sind ein weiterer Haltepunkt (Mecklenbeck) und die Reaktivierung der WLE-Strecke für den Personenverkehr.

Der Planungsausschuss hat im März 2016 beschlossen, die Reaktivierung aller in den 1960er Jahren aufgegebenen und die Schaffung neuer Haltepunkte im Stadtgebiet zu verfolgen. Ziel ist es, mit einem leistungsfähigen SPNV-Netz, aufgewertet durch gut gelegene Haltepunkte im Münsteraner Stadtgebiet, vor allem den Pendlerverkehr in erheblichem Ausmaß von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Der VCD möchte mit dieser Broschüre Argumente für eine zügige Realisierung liefern.

Linienplan ZVM



Kommunen mit zwei oder drei Haltepunkten an einer Strecke

Sieben Strecken mit zehn Linien enden in Münster Hauptbahnhof. Nur zwei Linien (RE 7 Rheine – Hamm/Hagen/Köln und RB 63 Coesfeld – Münster ZN) fahren über den Hauptbahnhof hinaus.

Entwicklung im Kriechgang

Falsche Prämissen in der Verwaltungsvorlage V/0002/2016

Mit der Vorlage reagierte die Verwaltung auf Anträge von CDU, Grünen und SPD. Sie untersucht sieben beantragte Haltepunkte (HP), empfiehlt, einige nicht weiter zu verfolgen, andere nur mittel- bis langfristig nach Optimierungen an verschiedenen Strecken (z.B. Beschleunigung, Elektrifizierung, zweigleisiger Ausbau), wofür die Stadt nicht zuständig sei.

Bei der Untersuchung der sieben HP orientiert sich die Verwaltung am „Stadtbahngutachten" von 1999 und übernimmt damit zum Teil auch dessen Mängel:

1. Zugrundegelegt wird die bisherige Verkehrsmittelwahl (Modal-Split). Eine Zielperspektive (wachsender ÖPNV-Anteil) wird in der Verwaltungsvorlage nicht genannt.

2. Jeder HP wird für sich alleine gesehen. Synergien/Netzwerkeffekte durch eine höhere Zahl von HP im Stadtgebiet werden nicht betrachtet. Positives Beispiel: Die Verlängerung der Coesfelder Bahn bis ins Zentrum Nord nutzen 14 Prozent der Fahrgäste auf dieser Strecke. Bezogen auf die heutigen Fahrgastzahlen auf den SPNV-Strecken würden 10 Prozent Zuwachs pro Haltepunkt je 300 - 400 zusätzliche Fahrgäste/Tag bedeuten und damit jeden HP sinnvoll machen.

3. Angenommen wird lediglich ein Einzugsbereich (Radius) von 1.000 bis 1.500 m. In einer Fahrradstadt wie Münster sind aber Radien von 2.000 m (circa 12 Minuten mit dem Rad) realistisch.

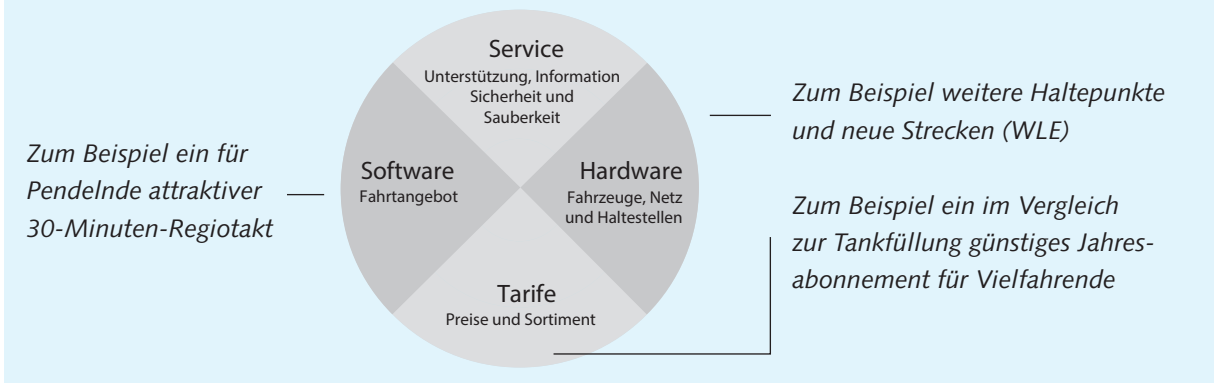
4. Verglichen werden nur die Fahrtzeiten stadteinwärts, nicht die Wege und Wegeketten zu Zielen außerhalb. Die größten Zeitverluste entstehen, wenn auswärts Pendelnde erst zum Hbf müssen, um dann mit dem Zug – am Startpunkt vorbei – zu ihrem Ziel außerhalb zu fahren.

Mehr Tempo ist möglich – und nötig

Die Belastungen durch den Kfz-Pendlerverkehr sind nur zu lösen mit ehrgeizigen Zielkonzepten. Dabei muss Münster, wie bei der Sanierung des Hbf, eigene Mittel einsetzen und die Kommunen im Umland mit ins Boot holen. Auf diese Weise hat z.B. Karlsruhe sein Stadtbahnnetz binnen 10 Jahren von 70 auf 500 km erweitert.

Im Folgenden werden verschiedene Haltepunkte betrachtet bezüglich der Potentiale, die sich für Fahrtziele außerhalb der Stadt Münster ergeben. Wir beschreiben dabei auch die reale Zeitersparnis für Ein- und Auspendelnde. Nur so ergibt sich ein realistischer Vergleich zum MIV.

Mehr Marktanteil für den ÖV – Einflussmöglichkeiten



Betrachtung ausgewählter Haltepunkte

Haltepunkt Berg Fidel (Strecke Münster – Dortmund)

Die Strecke Münster – Dortmund ist strukturell der Idealfall einer ÖPNV-Verbindung. An ihren Enden liegen mit Münster und Dortmund große Fahrgast-Magnete, die eine gleichmäßig hohe Auslastung in beiden Richtungen fördern. Auf dieser Strecke betrug der Fahrgastzuwachs zwischen 1997 und 2014 beinahe 100 Prozent (2.000 auf 3.900 FG pro Werktag).

Fahrgastpotential im Korridor Münster – Dortmund

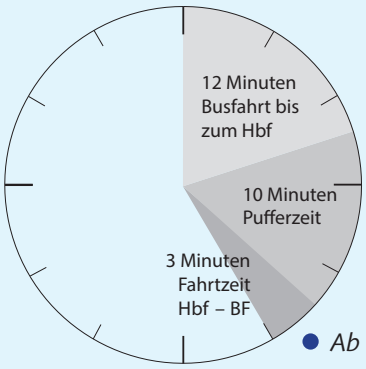
Orte	Einwohner	
Davensberg/Ascheberg	15.060	*Bevölkerung an der Strecke außerhalb des Stadtgebiets Münster.*
Capelle	2.200	
Werne	29.580	
Lünen	84.800	
Dortmund	572.100	
Summe	703.740	

Da es sich um zwei Metropolen handelt, könnte die verkehrliche Bedeutung der Strecke noch wesentlich höher sein und diejenige der Strecken Münster – Essen (9.200 FG), Münster – Rheine (10.800 FG) und Münster – Hamm (12.500 FG) erreichen. Erhebliche Wachstumsbremsen liegen in der Eingleisigkeit dieser auch vom Fernverkehr genutzten Strecke. Die Einstufung im neuen Bundesverkehrswegeplan verspricht hier Verbesserungen; irgendwann.

HP Berg Fidel: Einzugsbereich Radius 2000 Meter (12 Min. Fahrzeit mit dem Rad)

Ein Haltepunkt Berg Fidel bringt wesentlich verkürzte Reisezeiten für Fahrgäste auf der Relation Münster – Dortmund. Zum Vergleich: Die Bahn-Fahrzeit in Richtung Dortmund wäre 3 Minuten kürzer. Dagegen dauert die Busfahrt/Radfahrt zum Hbf 12 Minuten + mindestens 10 Minuten Pufferzeit (Bustakt, -verspätung und Weg zum Gleis) + 3 Minuten Bahnfahrt in Richtung Ausgangspunkt. Für Auspendelnde ergibt sich so ohne den Haltepunkt Berg Fidel ein Zeit-Mehraufwand von mindestens 25 Minuten durch Umstiegszwänge. Vermeidbare Hin- und Herfahrten belasten besonders in der Hauptverkehrszeit die Straßen sowie das Radwege- und das Busnetz.

Verlustzeiten Berg Fidel – Hbf – Berg Fidel – Dortmund



Insgesamt 25 Minuten Verlustzeit durch Hin- und Herfahrten. Dagegen 3 Minuten Fahrzeitgewinn vom HP Berg Fidel Richtung Dortmund – zweimal pro Tag.

● *Ab hier beginnt der eigentliche Fahrtzweck.*

Fahrplantabellen Dortmund – Münster / Münster – Dortmund

411 Dortmund – Münster

	Dortmund Hbf ab	4:35	5:35	6:35	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35	22:35	23:35	0:35	1:35
	Dortmund-Kirchderne	4:40	5:40	6:40	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40	23:40	0:40	1:40
	Dortmund-Derne	4:43	5:43	6:43	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43	22:43	23:43	0:43	1:43
	Preußen	4:46	5:46	6:46	7:46	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46	22:46	23:46	0:46	1:46
	Lünen Hbf	4:50	5:50	6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50	22:50	23:50	0:50	1:50
	Werne a d Lippe	4:55	5:55	6:55	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	22:55	23:55	0:55	1:55
A	Capelle (Westf)	5:01	6:01	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	23:01	0:01	1:01	2:01
	Ascheberg (Westf)	5:05	6:05	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	22:05	23:05	0:05	1:05	2:05
	Davensberg	5:10	6:10	7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10	0:10	1:10	2:10
B	Münster-Amelsbüren	5:15	6:15	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:15	0:15	1:15	2:15
	Münster (Westf) Hbf an	5:26	6:26	7:26	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26	23:26	0:22	1:22	2:22

11 Min. 4 Min. 7 Min.

411 Münster – Dortmund

6 Min. 5/ 11 Min. 6 Min.

B	Münster (Westf) Hbf ab	4:40	5:34	6:34	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34	22:34	23:40	0:40	1:40
	Münster-Amelsbüren	4:46	5:40	6:40	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40	23:46	0:46	1:46
	Davensberg	4:51	5:45	6:45	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	21:45	22:45	23:51	0:51	1:51
A	Ascheberg (Westf)	4:55	5:49	6:49	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49	23:55	0:55	1:55
	Capelle (Westf)	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	0:00	1:00	2:00
	Werne a d Lippe	5:05	6:05	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	22:05	23:05	0:05	1:05	2:05
	Lünen Hbf	5:11	6:11	7:11	8:11	9:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11	20:11	21:11	22:11	23:11	0:11	1:11	2:11
	Preußen	5:14	6:14	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:21	22:14	23:14	0:14	1:14	2:14
	Dortmund-Derne	5:17	6:17	7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17	23:17	0:17	1:17	2:17
	Dortmund-Kirchderne	5:21	6:21	7:21	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21	23:21	0:21	1:21	2:21
	Dortmund Hbf an	5:27	6:27	7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	22:27	23:27	0:27	1:27	2:27

A *MS – DO Fahrzeitverluste durch Eingleisigkeit 7 Min. (4 < > 11 Min.) Ascheberg – Capelle. Bei den frühen und späten Fahrten keine Verlustzeiten.*

B *DO – MS Fahrzeitverluste durch Eingleisigkeit 5 Min. (6 < > 11 Min.) Amelsbüren – Münster Hbf. Bei den späten Fahrten keine Verlustzeiten.*

Bereits der Ausbau kürzerer Teilstücke (z. B. Ascheberg – Capelle) mindert die (Ab-)Wartezeiten bei Zugbegegnungen und -überholungen, bringt damit genügend Zeit für den zusätzlichen Haltepunkt Berg Fidel, sorgt überdies für höhere Fahrplantreue.

Haltepunkt Danziger Freiheit (Strecke Münster – Bielefeld)

Auch diese Strecke ist strukturell der Idealfall einer ÖPNV-Verbindung. An ihren Enden liegen mit Münster und Bielefeld große Fahrgast-Magnete, die eine gleichmäßig hohe Auslastung in beiden Richtungen fördern. Auf dieser Strecke betrug der Fahrgastzuwachs zwischen 1997 und 2014 nur etwa 25 Prozent (2.700 auf 3.400 FG pro Werktag).

Fahrgastpotential im Korridor Münster – Warendorf – Bielefeld

Orte	Einwohner	
Telgte	16.555	*Bevölkerung an der Strecke außerhalb des Stadtgebiets Münster.*
Warendorf	33.476	
Beelen	4.927	
Rheda-Wiedenbrück	36.822	
Gütersloh	81.804	
Bielefeld	305.566	
Summe	479.150	

Da es sich um zwei Metropolen handelt, könnte die verkehrliche Bedeutung der ausgebauten Strecke wesentlich höher sein als bisher. Erhebliche Wachstumsbremsen sind fahrplanmäßige Verlustzeiten durch Langsamfahrstellen, der Stundentakt sowie die mangelhafte Durchbindung bis Bielefeld. Der geplante 30-Minuten-Takt geht nur bis Beelen (Grenze des ZVM), nicht bis Gütersloh (Übergang zum Bahn-Fernverkehr) oder bis Bielefeld. Dies scheint ein Ausdruck von Kirchturmdenken und Kleinstaaterei zu sein. Die Politik in Münster und dem Umland sollte den durchgängigen 30-Minuten-Takt bis Bielefeld vorantreiben.

HP Danziger Freiheit: Einzugsbereich Radius 2000 Meter (12 Min. Fahrzeit mit dem Rad)

Ein Haltepunkt Danziger Freiheit bringt wesentlich verkürzte Reisezeiten für Fahrgäste auf der Relation Münster – Bielefeld. Zum Vergleich: Die Fahrzeit von Münster Ost in Richtung

Bielefeld würde sich um 4 Minuten verkürzen. Die Busfahrt zum Hbf dauert 10 Minuten + mindestens 10 Minuten Pufferzeit (Bustakt, Busverspätung und Weg zum Gleis) + 4 Minuten Bahnfahrt in Richtung Ausgangspunkt. Für Auspendler ergibt sich ohne den Haltepunkt Danziger Freiheit durch Umstiegszwänge ein Zeit-Mehraufwand von mindestens 24 Minuten. Ähnliches gilt für nach Münster Einpendelnde mit dem Fahrziel Franziskus-Hospital und 2. Tangentenring Ost.

Verlustzeiten Danziger Freiheit – Hbf – Danziger Freiheit – Bielefeld

Insgesamt 24 Minuten Verlustzeit durch Hin- und Herfahrten. Dagegen 4 Minuten Fahrzeitgewinn vom HP Danziger Freiheit Richtung Bielefeld – zweimal täglich.

● *Ab hier beginnt der eigentliche Fahrtzweck.*

Der Haltepunkt (ein Bahnsteig für beide Fahrtrichtungen) könnte an der Rampe zur DEK-Brücke liegen, der Bau kurzfristig im Rahmen des Brücken-Neubaus (DEK-Verbreiterung) erfolgen.

Die Stadtbuslinie 11 (Wolbecker Straße/Mondstraße) kann um 1.100 Meter bis zum HP Danziger Freiheit verlängert werden.

Fahrplantabellen Münster – Warendorf (– Bielefeld) / Warendorf – Münster

406 Bielefeld – Münster

Warendorf ab	5:22	6:03	6:41	7:13	7:13	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	13:19	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13	22:13	23:13	0:13
Raestrup-Everswinkel (X)	5:31	6:14	6:50	7:22	7:22	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	13:28	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22	23:22	0:22
Telgte	5:40	6:23	6:58	7:32	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	13:43	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32	23:32	0:32
Münster (Westf) Hbf an	5:53	6:37	7:10	7:45	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	13:55	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	21:45	22:45	23:45	0:45
Montag bis Freitag	•	•	•		•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	1)	1)
Samstag	•	•		•		•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	• 1)	• 1)
Sonn- und Feiertag						•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	1)	1)

A B A

406 Münster – Bielefeld

Münster (Westf) Hbf ab	6:07	7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	12:47	13:17	13:27	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17	23:17	0:17	1:17
Telgte	6:22	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:00	13:32	13:40	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32	23:37	0:32	1:32
Raestrup-Everswinkel (X)	6:30	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:08	13:48	13:48	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40	23:40	0:40	1:40
Warendorf an	6:40	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:18	13:50	13:58	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50	22:50	23:50	0:50	1:50
Montag bis Freitag	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	1)		
Samstag		•	•	•	•	•	•		•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	• 1)	• 1)	• 1)
Sonn- und Feiertag			•	•	•	•	•		•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	1)	• 1)	• 1)

A *Wendezeit in Münster Hbf 32 Minuten*

B *Wendezeit in Münster Hbf 22 Minuten*

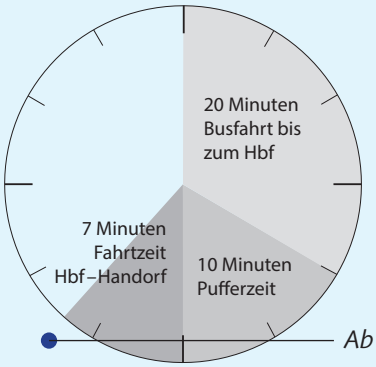
Fazit: Zeit für zusätzliche Haltepunkte Danziger Freiheit und Handorf ist vorhanden.

Haltepunkt Handorf (Strecke Münster – Bielefeld)

Der HP Handorf erschließt ein kleines Gewerbegebiet, liegt aber vergleichsweise fern von der Wohnbebauung, die sich vorwiegend nach Norden entwickelt hat. Die Entfernung zum Ortskern ist aber mit der des neuen HP Roxel durchaus vergleichbar, die Radfahrentfernung ist münstertypisch.

Auch dieser HP bringt wesentlich verkürzte Reisezeiten auf der Relation Münster – Bielefeld. Zum Vergleich: Die Fahrzeit in Richtung Bielefeld würde sich um 7 Minuten verkürzen. Die Busfahrt/Radfahrt von Handorf zum Hbf dauert 20 Minuten + 7 Minuten Bahnfahrt in Richtung Ausgangspunkt + mindestens 10 Minuten Pufferzeit (Bustakt, Busverspätung und Weg zum Gleis). Für Auspendler aus Handorf in Richtung Warendorf/Gütersloh/Bielefeld ergibt sich ohne den Haltepunkt einen Zeit-Mehraufwand von mindestens 37 Minuten.

Verlustzeiten Handorf – Hbf – Handorf – Warendorf/Gütersloh/Bielefeld



Insgesamt 37 Minuten Verlustzeit durch Hin- und Herfahrten. Dagegen 7 Minuten Fahrzeitgewinn vom HP Handorf Richtung Bielefeld – zweimal täglich.

Ab hier beginnt der eigentliche Fahrtzweck.

Anmerkung zum Haltepunkt Roxel (eröffnet 2015)

Er liegt an der Coesfelder Strecke ähnlich fern von der Wohnbebauung wie Handorf von der Strecke Münster – Warendorf - Bielefeld. Die Hauptberechtigung des HP Roxel ergibt sich aus der Nähe zu den großen Arbeitsstätten Universitätskliniken und naturwissenschaftliche Institute.

Seit Eröffnung hat sich erwiesen, dass die vorhandene Busanbindung im 20-Minuten-Takt unzureichend ist, da häufig lange Wartezeiten entstehen. Nur passgenaue Anschlüsse werden dazu führen, dass mehr Pendler den Zug nutzen und Roxel vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Daher sollte der HP Roxel mit einem Pendelbus an Kliniken und Coesfelder Kreuz angebunden werden, dessen Fahrzeiten mit den Ankunft- und Abfahrtzeiten der Bahn harmonieren.

Öfter ist schneller

Ein künftiger 15-Minuten-Takt auf den Stadtbus-Linien in Münster würde für deutlich verkürzte Wartezeiten (Verlustzeiten beim Umstieg) sorgen. Beispiel: Aus 18 Minuten Wartezeit würden 13 Minuten (Verkürzung 28 Prozent), aus 10 Minuten Wartezeit würden 5 Minuten (Verkürzung 50 Prozent).

Haltepunkt Geist (Strecke Münster – Coesfeld)

Hauptzielpunkte sind das Clemenshospital sowie Senioreneinrichtungen, deren Bedienstete zum Ärger der Anlieger heute dort parken. Zum Einzugsbereich gehören Berg Fidel, auf Fuß- und Radwegen gut zu erreichen, sowie sich verdichtende Wohngebiete des Bezirks Düesberg mit 7.100 Einwohnern in Fuß- bzw. Radentfernung.

Angestellte des Clemenshospitals, die in Coesfeld, Billerbeck oder Havixbeck wohnen, passieren heute im Zug ihre Arbeitsstelle, fahren dann weitere 3 Minuten zum Hbf und dann zurück mit dem Bus in 26 Minuten, brauchen also mit Pufferzeit etwa 40 Minuten länger als mit einem HP Geist.

HP Geist: Einzugsbereich Radius 2000 Meter (12 Min. Fahrzeit mit dem Rad)

Verlustzeiten Coesfeld – Geist – Hbf – Geist

Mindestens 39 Minuten Verlustzeit durch Hin- und Herfahrten. Dagegen 3 Minuten Fahrzeitgewinn beim Ausstieg/Umstieg am HP Geist – zweimal täglich.

Hier ist das eigentliche Fahrtziel erreicht.

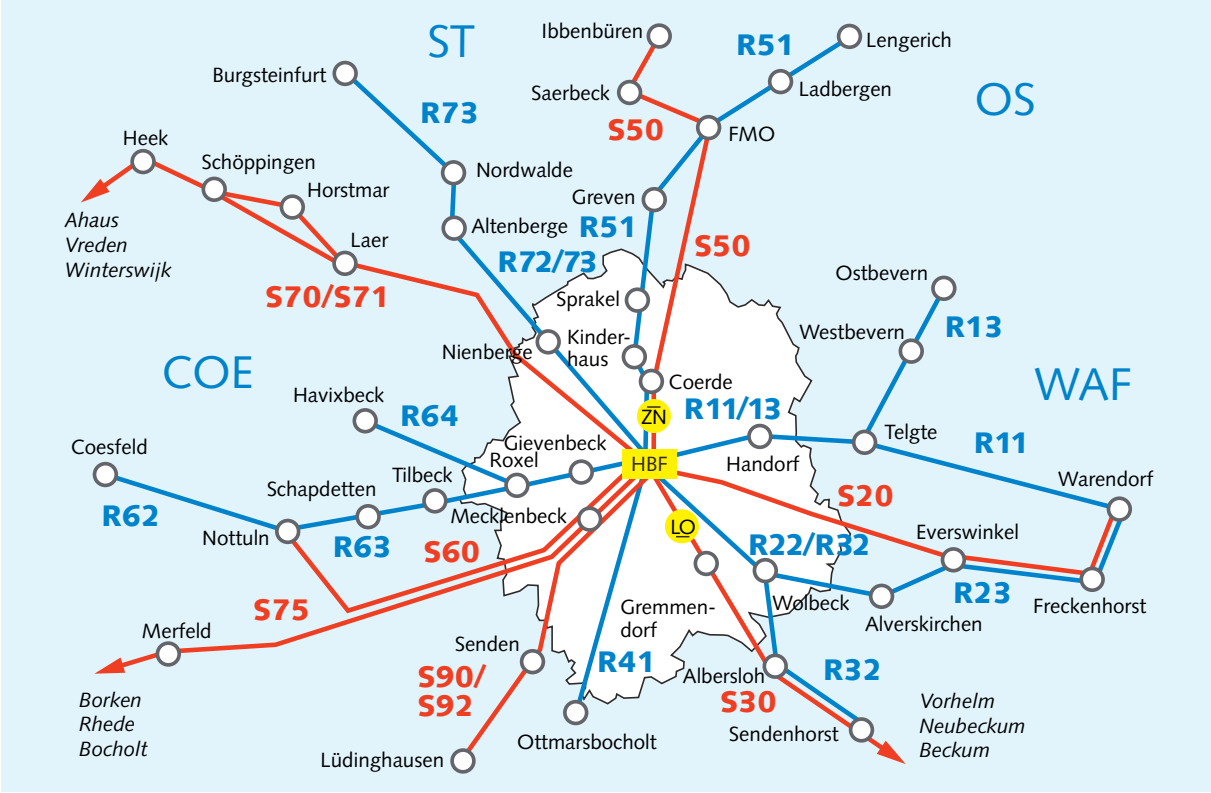
Über den Kappenberger Damm fahren die Buslinien zurzeit im 20-Minuten-Takt in Richtung Inselbogen (Sparkasse) und Weseler Straße (IHK, LVM, Lottozentrale). Der 15-Minuten-Takt im Stadtnetz Münster brächte auch hier deutlich geringere Wartezeiten beim Umstieg.

Schnellbus-Linien: Potential mal sieben

Bislang enden fünf SchnellBus-Linien (S20, S30, S50, S70, S90) und die SprinterBus-Linie S75 in der Regel am Hauptbahnhof bzw. Bült. Dadurch ergeben sich Umstiegszwänge für Pendler aus der Region, sofern sie ihre Arbeitsplätze in den Gewerbegebieten Zentrum Nord (3,5 km nördlich des Hbf) und Loddenheide (3,5 km südlich des Hbf) haben.

Auf Initiative des VCD wurde nach Jahren des Stillstands im April 2016 die Verlängerung einer ersten SchnellBus-Linie (S60 Nottuln – Münster) über den Hbf hinaus bis zum Zentrum Nord realisiert. Dadurch entfällt der Umstiegszwang für Fahrgäste, deren Ziel die Arbeitsstätten dort sind. Auf diese Weise steigt die Attraktivität des Busangebots für Pendler, die bisher mit dem PKW aus der Region zu ihren Arbeitsplätzen fahren – ein stärkerer Anreiz, den regionalen ÖPNV zu nutzen.

SchnellBus-Linienverlängerungen (entsprechen zwei zusätzlichen HP im SPNV)



ZN *Zentrum Nord: Möglicher neuer Endpunkt für die Linien S30, S75, S90/92. Seit 2016 Endpunkt für S60*

LO *Loddenheide: Möglicher neuer Endpunkt für die Linien S20, S50, S70/71*

Drittmittel von Nutznießern (Anrainern) einwerben

Für die Verlängerung entstehen den Betreibern der Schnellbus- und Sprinterbus-Linien zusätzliche Betriebskosten. Nutznießerin der Aufwertung ist vor allem die Stadt Münster.

Eine bessere ÖPNV-Verbindung zum Zentrum Nord (Linien S30, S60, S75, S90) nützt auch den dort angesiedelten Unternehmen und Behörden. Demgemäß liegt ein Finanzierungsbeitrag der Anrainer (über die Fahrgelderlöse und den kommunalen Anteil hinaus) auf der Hand. Dieser Finanzbeitrag stünde im Einklang mit dem Bekenntnis von Unternehmen und Behörden zum aktiven betrieblichen Mobilitätsmanagement. Gleiches gilt auch für künftige SchnellBus-Durchbindungen zum Gewerbegebiet Loddenheide (Linien S20, S50, S70/71).

Attraktive Tickets für Berufspendelnde

VGM-Preisniveau nicht konkurrenzfähig zum MIV

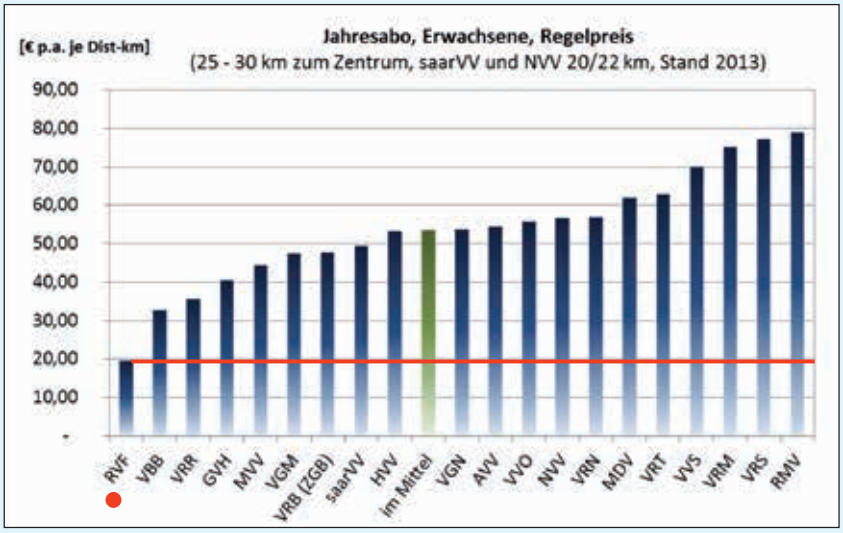
Von den Preisen der Monatskarten-Abonnements zu schweigen, ist das derzeitige JobTicket-Abo nicht ausreichend attraktiv, um den Umstieg vom MIV auf den ÖPNV zu fördern:

- Zugangshürden zum JobTicket sind die Benutzerzahl und die Nutzerquote im Betrieb.
- Der Preisvorteil gegenüber regulären Monatskarten im Abonnement beträgt inzwischen nur noch 10 Prozent.
- Während die Kraftstoffkosten (Kraftstoffpreise/Verbrauch) des MIV seit Jahren sinken, steigen die Ticketpreise kontinuierlich stärker als die Inflationsrate. Im Kostenvergleich MIV–ÖV wird nur die Tankfüllung gesehen.

Der künftige Westfalen-Tarif bedeutet lediglich eine Vermehrung der Preisstufen, aber keine Preisminderung. Hingegen bringt ein preislich attraktives „Pendler-Abo Region Münster" den ÖPNV zumindest kostenmäßig in die Nähe des privaten PKW.

Die Behauptung „Zuständigkeit außerhalb der kommunalen Kompetenzen" geht an den realen Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen vorbei. So kostet die speziell für Pendler attraktive „RegioKarte Freiburg und Umland" – bei vergleichbarer Fläche wie Münster inklusive der übernächsten Kommunen (Warendorf, Emsdetten, Billerbeck, Lüdinghausen) – nur den Bruchteil eines hiesigen VGM Monatskarten-Abos (48 Euro gegenüber 99/120 Euro). Der extrem günstige Preis der RegioKarte im Breisgau wird ermöglicht durch eine engagierte finanzielle Förderung durch die Stadt Freiburg und die beiden umgebenden Landkreise.

Deutschlandvergleich Fahrpreise für ÖV-Zeitkarten (Abonnements)



RVF Regioverbund Freiburg Breisgau

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

VRR Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

MVV Münchner Verkehrsverbund

VGM Verkehrsgemeinschaft Münsterland

Quelle: BPV Consult GmbH 2015, Dr. Christoph Zimmer

Beispiel im Münsterland

Im Rahmen der Initiative STmobil fördert der Kreis Steinfurt die Nutzung des Regionalverkehrs mit vergünstigten Monatskarten-Abos. Für Recke, Mettingen, Westerkappeln in Richtung Osnabrück gibt es ein „MobilAbo" zum Preis von 85 Euro monatlich statt regulär 99/120 Euro. Ähnliche – und bessere – Angebote sollten in der Stadtregion Münster möglich sein.