

# **Detailplanung Zielnetz 2030+**

## **Vorstellung der Projektergebnisse**

Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz,  
Mobilität und Planung – Kreis Warendorf

Warendorf, 22. November 2024

Felix Kühnel



## THEMEN

1 Rückblick auf Prozess und Hintergrund

---

2 Zielstandard: Betriebszeiten und Takte

---

3 Zielnetz: Netzstruktur

---

4 Potenzialbestimmung

---

5 Priorisierung

---

6 Ausblick

---

# 1

## RÜCKBLICK AUF PROZESS UND HINTERGRUND Ziel, Beteiligte, Zeitrahmen, Formate

### Ziel:

Umsetzungsorientierte Weiterentwicklung des Zielnetzes 2030+

### Beteiligte:

Koordination: ZVM, enge Abstimmung mit Münsterlandkreisen, Stadt Münster und NWL

**Zeitrahmen:** ca. zwei Jahre

### Münsterland-Grundlagengespräche:

regelmäßig tagende Arbeitsgruppe zur Koordination der Arbeiten

Mitglieder: ZVM, Fachebene der vier Münsterlandkreise und der Stadt Münster

### Aufgabenträger-Planungsgespräche:

trilaterale Abstimmung zwischen ZVM, Aufgabenträger und Gutachtern

Inhalte: lokale Herausforderungen, konkrete Varianten für Linien im Zielnetz

# RÜCKBLICK AUF PROZESS UND HINTERGRUND

## Das Leitbild des Mobilen Münsterlands gilt unverändert ...

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

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

## RÜCKBLICK AUF PROZESS UND HINTERGRUND ... aber die Rahmenbedingungen haben sich geändert:

Der Angebotsausbau wird beeinträchtigt durch:

- **Nachfrageeinbruch** während der Corona-Pandemie, allerdings deutliche Erholung der Fahrgastzahlen
- erheblich **steigende Preise** (insbesondere infolge des Krieges in der Ukraine)
- Teilentlastung privater Haushalte durch 9-€- und **Deutschlandticket**, aber:
- **schrumpfende Finanzierungsspielräume** der öffentlichen Hand
- immer deutlicher werdender **Personalengpass**, besonders beim Fahrpersonal

Das SPNV-Netz wird weiter verdichtet:

- **Inbetriebnahme neuer Strecken**
  - kurzfristig WLE Münster-Sendenhorst, TN Osnabrück-Recke
  - langfristige weitere Machbarkeitsstudien in Arbeit
- **Erhöhung der Frequenz** -> weitgehende Einführung von T30 plus RE-Betrieb



## THEMEN

1 Rückblick auf Prozess und Hintergrund

---

2 **Zielstandard: Betriebszeiten und Takte**

---

3 Zielnetz: Netzstruktur

---

4 Potenzialbestimmung

---

5 Priorisierung

---

6 Ausblick

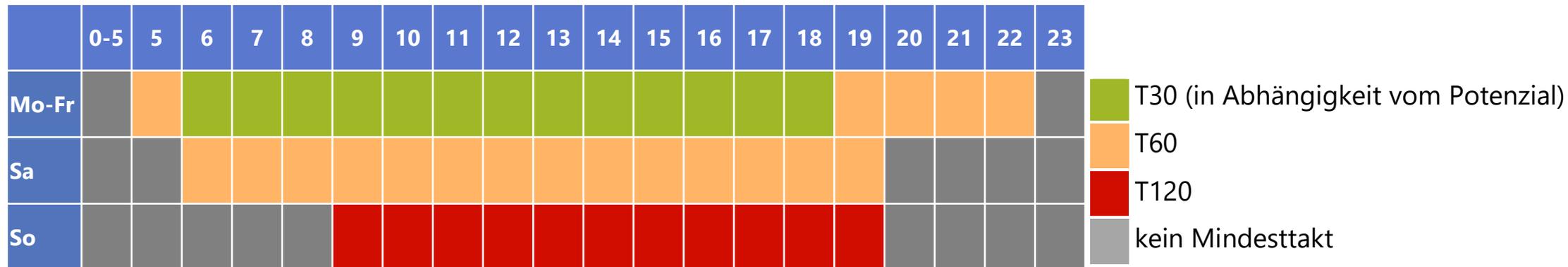
---

# 2

## ZIELSTANDARD: BETRIEBSZEITEN UND TAKTE Folgerung für Zielnetz 2030+:

**Orientierung** an Nahverkehrsplänen für SPNV und ÖSPV:

	Betriebszeit	Takt
<b>Mo-Fr</b>	ähnlich SPNV	wie Achsen in kommunalen NVPs
<b>Sa</b>	wie Achsen in kommunalen NVPs	
<b>So (+ Feiertage)</b>	wie Hauptverbindungen in NVPs	





## THEMEN

1 Rückblick auf Prozess und Hintergrund

---

2 Zielstandard: Betriebszeiten und Takte

---

3 **Zielnetz: Netzstruktur**

---

4 Potenzialbestimmung

---

5 Priorisierung

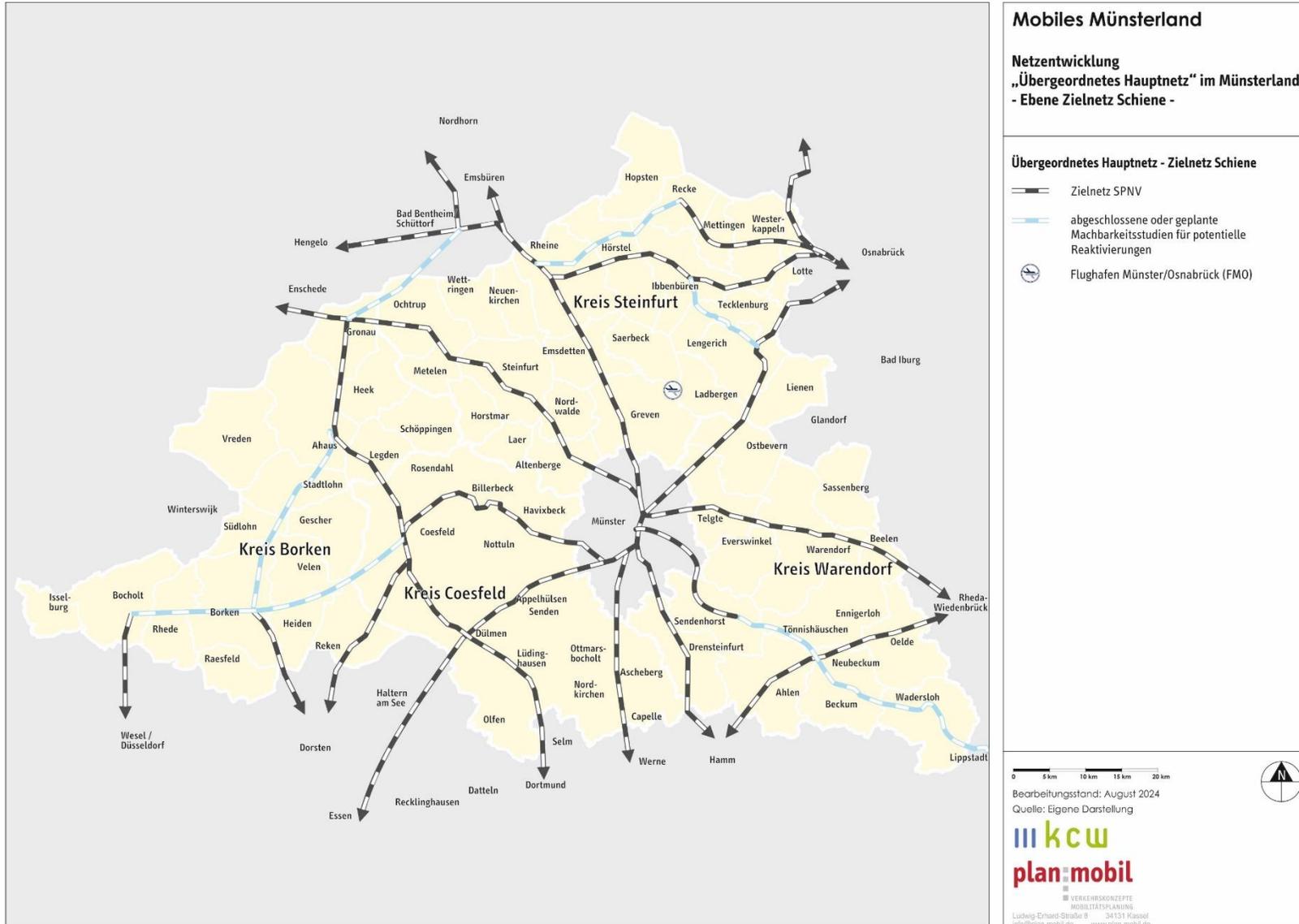
---

6 Ausblick

---

# ZIELNETZ: NETZSTRUKTUR

## Schienennetz als Ausgangspunkt

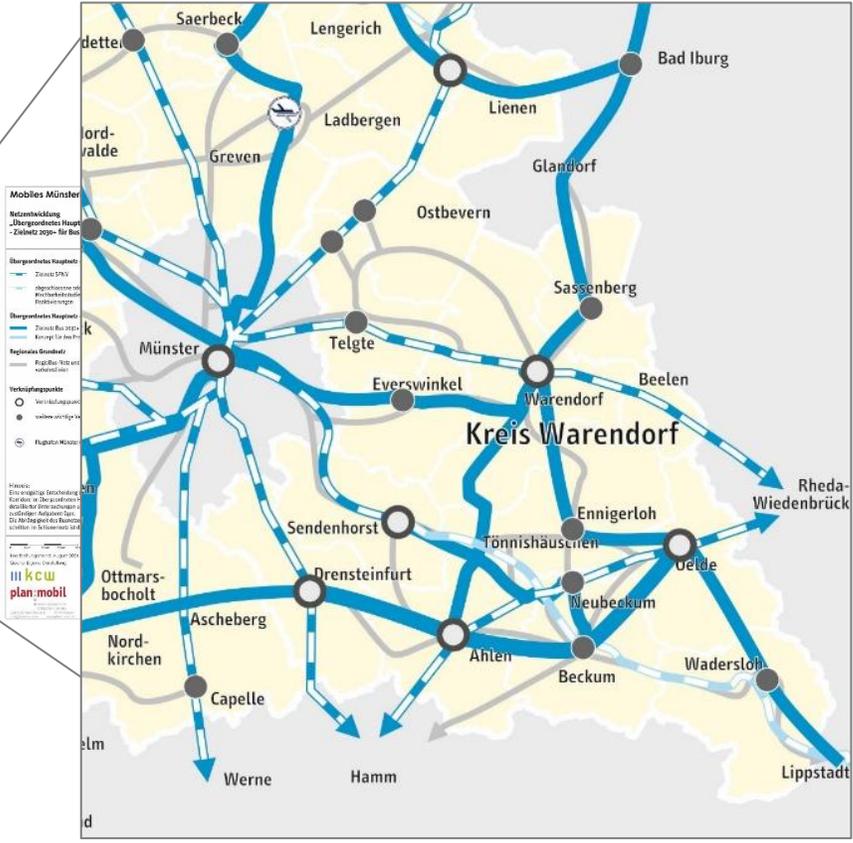
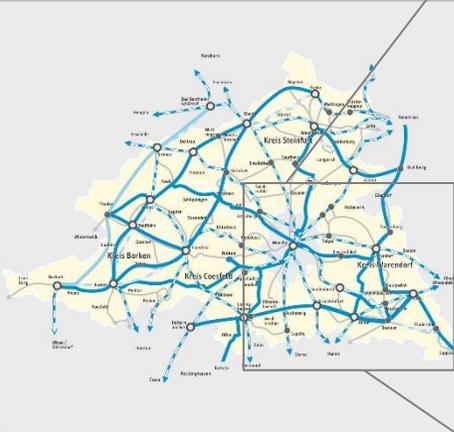


- SPNV-Zielnetz 2032 als Basis (bis dahin zwei Reaktivierungen)
- Machbarkeitsstudien für 6 weitere Strecken in Arbeit oder geplant
- Busnetz zur Schließung der „Lücken“ erforderlich



# 3

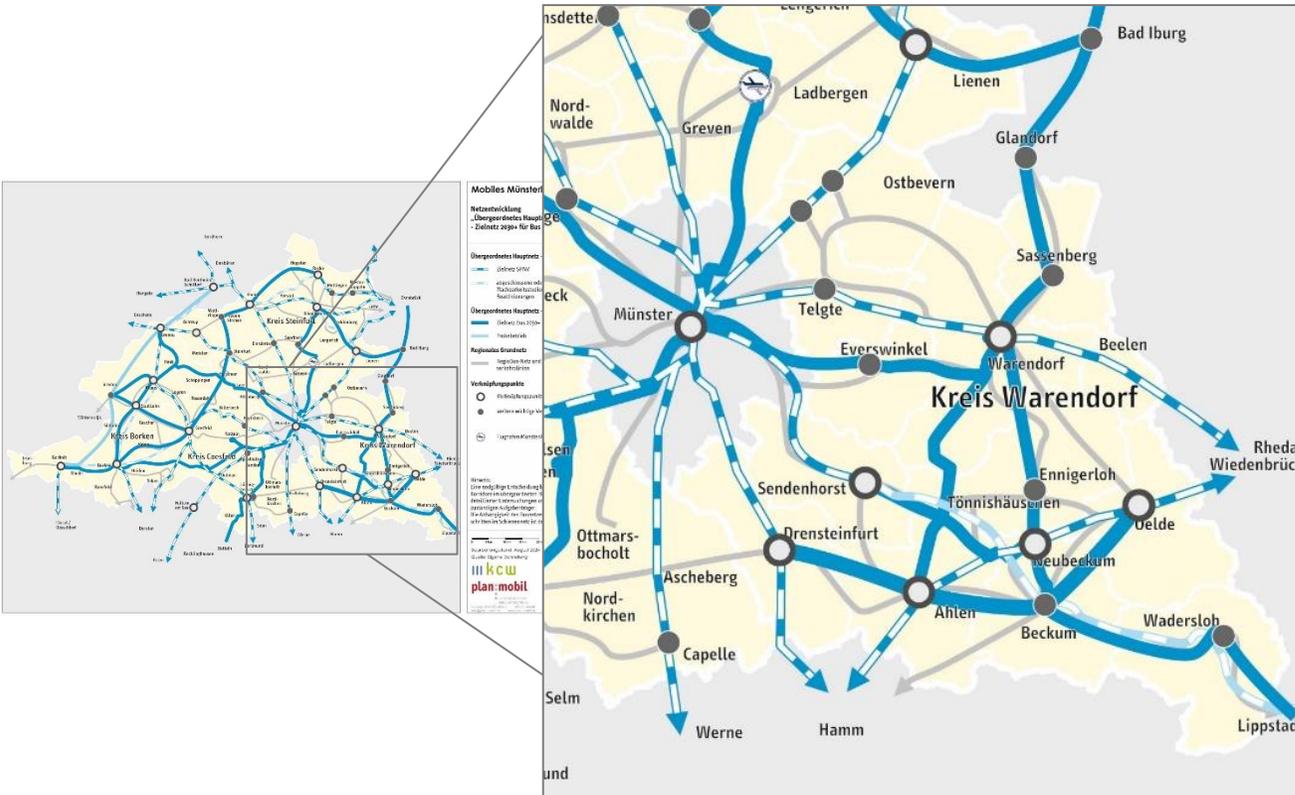
## ZIELNETZ: NETZSTRUKTUR Zielnetz 2030+ (Stand 2021)



## 3

# ZIELNETZ: NETZSTRUKTUR

## Zielnetz 2030+ (Stand 2024)



Mit dem ÖPNV-Konzept für das Mobile Münsterland wurden die bestehenden Achsen um weitere 11 regionale Achsen ergänzt.

Es gibt 3 Modifikationen:

- Ahaus – Gronau (Hauptnetz) + Ochtrup – Wettringen (Grundnetz)
- Lüdinghausen – Drensteinfurt im Grundnetz anstelle Hauptnetz
- Warendorf – Lippstadt (Hauptnetz) über Beckum statt Oelde (mit ergänzenden Maßnahmen im Grundnetz)



## THEMEN

1 Rückblick auf Prozess und Hintergrund

---

2 Zielstandard: Betriebszeiten und Takte

---

3 Zielnetz: Netzstruktur

---

4 **Potenzialbestimmung**

---

5 Priorisierung

---

6 Ausblick

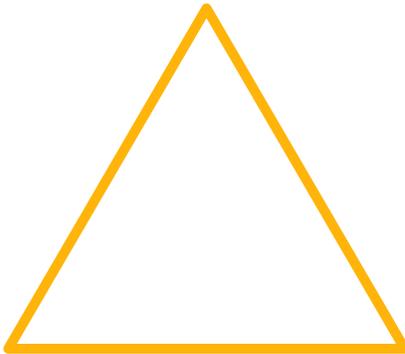
---

# 4

## POTENZIALBESTIMMUNG

### Drei Ansätze

realisierte Nachfrage



Verbindungsfunktion

Erschließungsfunktion

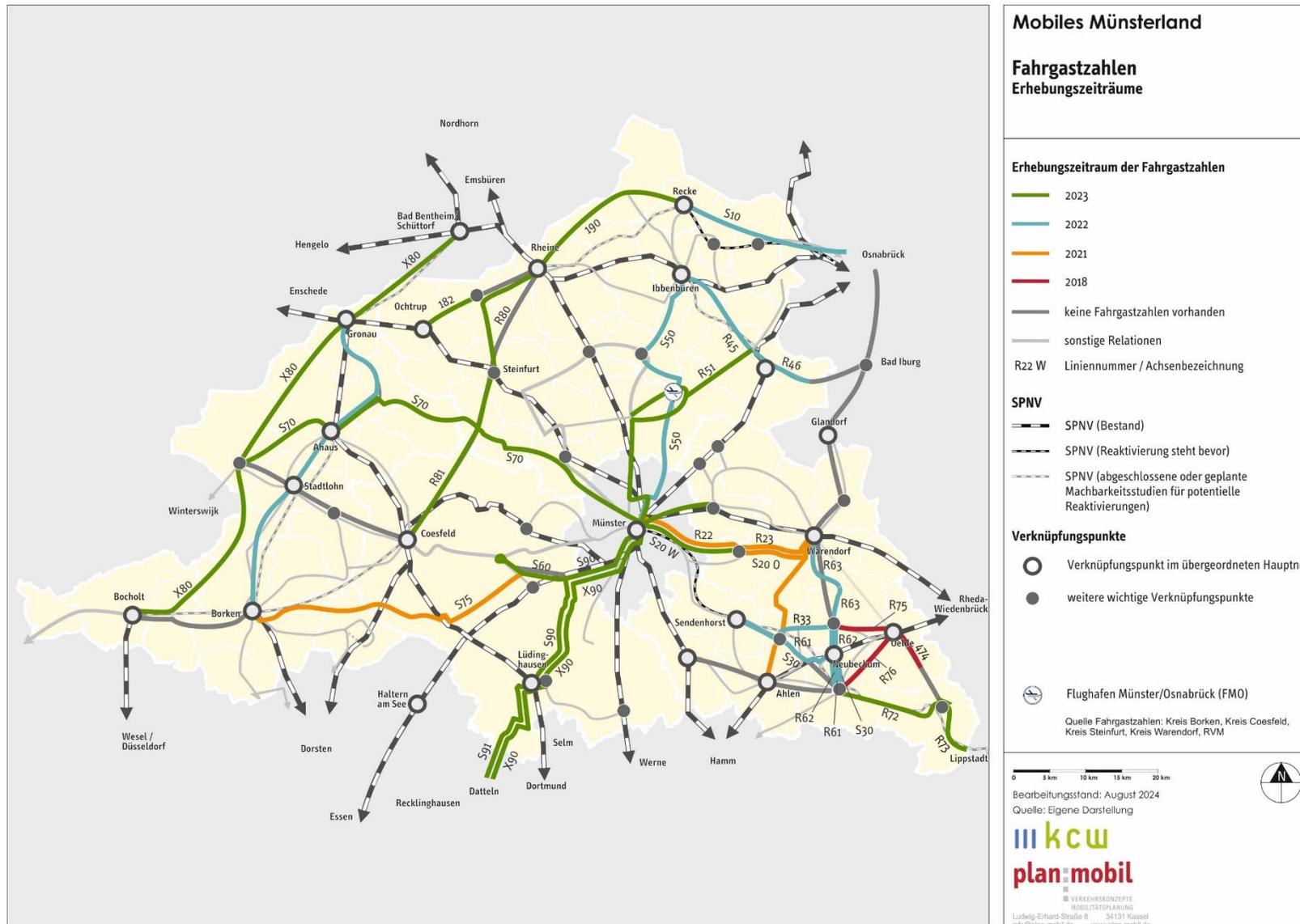
Die Maßnahmen zur Umsetzung des Zielnetzes wurden in Planungs- und Grundlagengesprächen **mit den Aufgabenträgern** unter **Abwägung** dieser Ergebnisse und der aktuellen Handlungsspielräume der Kommunen diskutiert und priorisiert.

### Erschließungspotenzial

- Methode:
  - Erfassung der Bevölkerung im Einzugsbereich von Haltestellen eines Achsenabschnitts, Grundlage: Zensus 2011, Einzugsbereich 500 m
  - Fahrtenhäufigkeit aller Linien auf diesem Abschnitt an einem Ferientag 2023
- Ergebnisse:
  - Zahlreiche Achsenabschnitte mit hohem Potenzial werden bereits heute im T30 bedient.
  - Wo trotz hohen Potenzials noch kein T30 besteht, wird **prioritär und schrittweise** eine Verdichtung angestrebt (Schließung von Taktlücken, Verdichtung in der Hauptverkehrszeit, Ausdehnung der Betriebszeit).

# POTENZIALBESTIMMUNG

## Linien, für die Fahrgastzahlen vorliegen, nach Erhebungsjahr



- Fahrgastzahlen liegen nicht überall vor.
- Manche Daten stammen aus der Zeit vor Corona.
- Jüngere Daten sind über verschiedene Zeiträume verteilt.
- Regelmäßige, umfassende Erhebungen für ein Monitoring sind sinnvoll.



## THEMEN

1 Rückblick auf Prozess und Hintergrund

---

2 Zielstandard: Betriebszeiten und Takte

---

3 Zielnetz: Netzstruktur

---

4 Potenzialbestimmung

---

5 **Priorisierung**

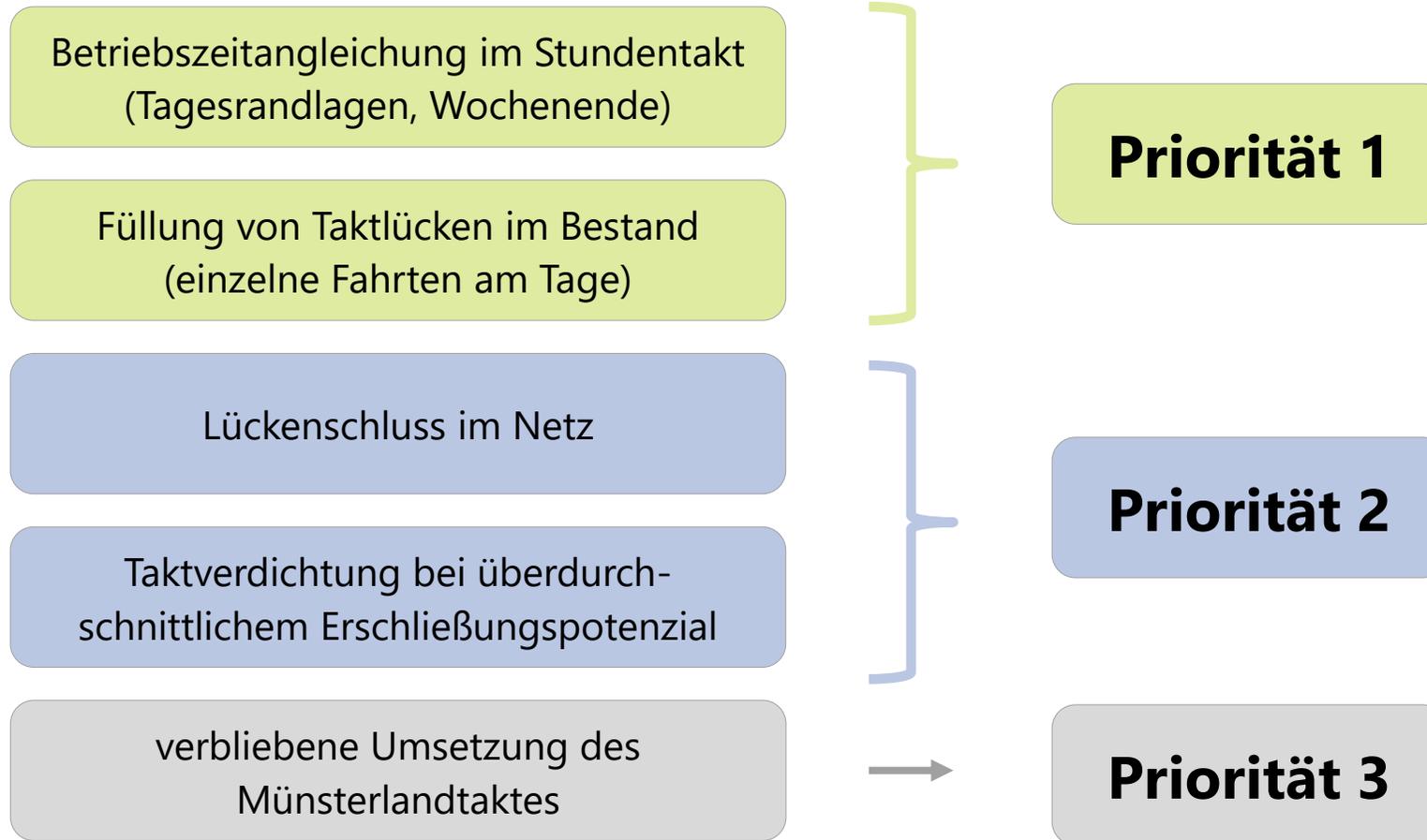
---

6 Ausblick

---

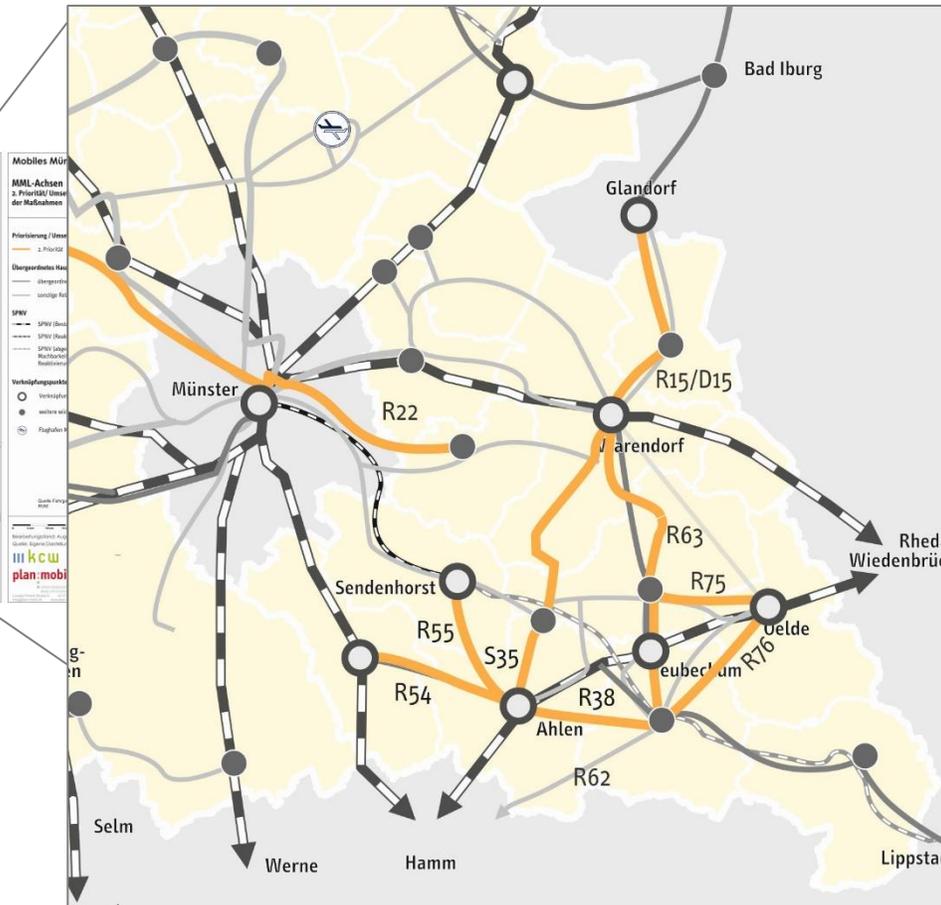
# 5

## PRIORISIERUNG Leitende Prinzipien





## Priorität 2: Vorrangig Lückenschluss und gezielte Taktverdichtung



### Linien im Kreis WAF:

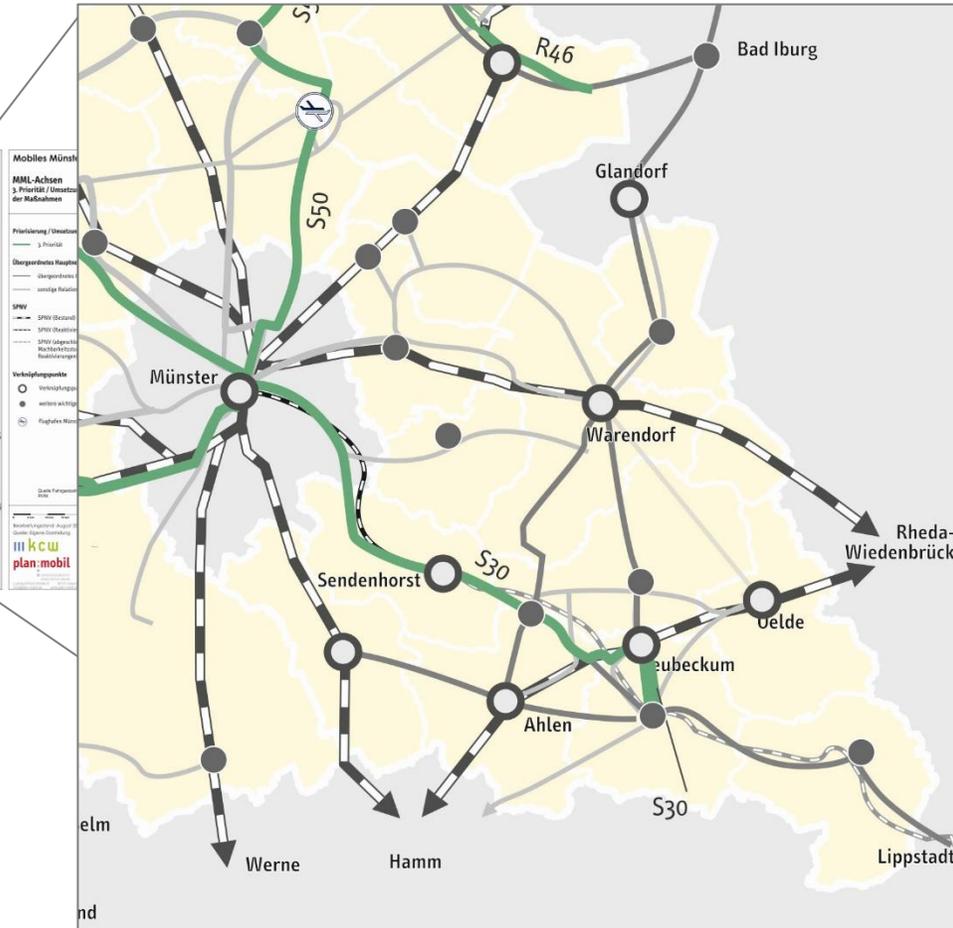
- **R22:** Umsetzung der Anpassungen
- **R55:** betriebliche Umlaufbildung mit S30
- **S35:** Verdichtung auf 2 Fahrten/h bzw. T30
- **R15:** Einführung D15 als gezielter Lückenschluss
- **R62/R63:** Zusammenführung zu einer Linie
- **R38/R54/R76:** Verdichtung auf 2 Fahrten/h bzw. T30

	Summe Leistungs-km
<b>Priorität 2</b>	505.000

# 5

## PRIORISIERUNG

### Priorität 3: Sonstige Maßnahmen zur Umsetzung des Münsterlandtaktes im Zielnetz



- **Linien im Kreis WAF :**
  - **S30:** Verdichtung auf 2 Fahrten/h bzw. T30

	Summe Leistungs-km
<b>Priorität 3</b>	220.000



## THEMEN

1 Rückblick auf Prozess und Hintergrund

---

2 Zielstandard: Betriebszeiten und Takte

---

3 Zielnetz: Netzstruktur

---

4 Potenzialbestimmung

---

5 Priorisierung

---

6 **Ausblick**

---

Die mit dem Zielnetz verbundenen **Ziele** gelten unverändert, allerdings haben sich gegenüber dem ÖPNV-Konzept für das Mobile Münsterland von 2021 die **Rahmenbedingungen** geändert. Die Umsetzung des Zielnetzes muss deshalb den **Ressourcenengpässen** (Finanzen, Personal) gerecht werden.

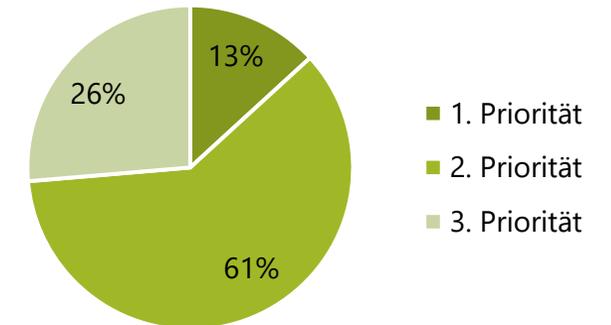
Konsequenzen für die Detailplanung sind:

1. Auf die geänderten Rahmenbedingungen hin wurde das **Zielnetz angepasst**.
2. Die Maßnahmenreihung geschieht über **Prioritätensetzung**.  
Die nähere Umsetzung erfolgt über Nahverkehrsplanung.
3. Eine regelmäßige und umfassende Fahrgastzählung würde das Monitoring (**Erfolgskontrolle**) erleichtern.

## Zu den Kosten

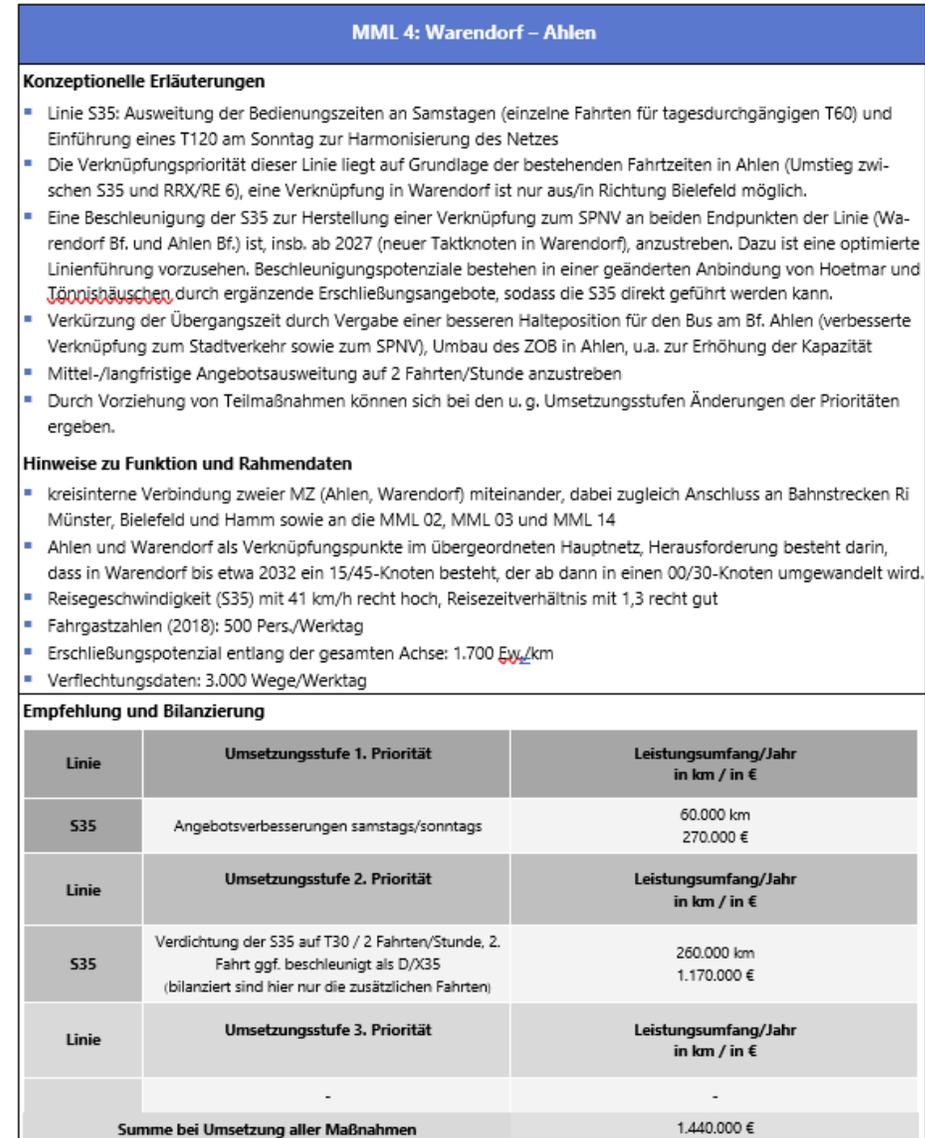
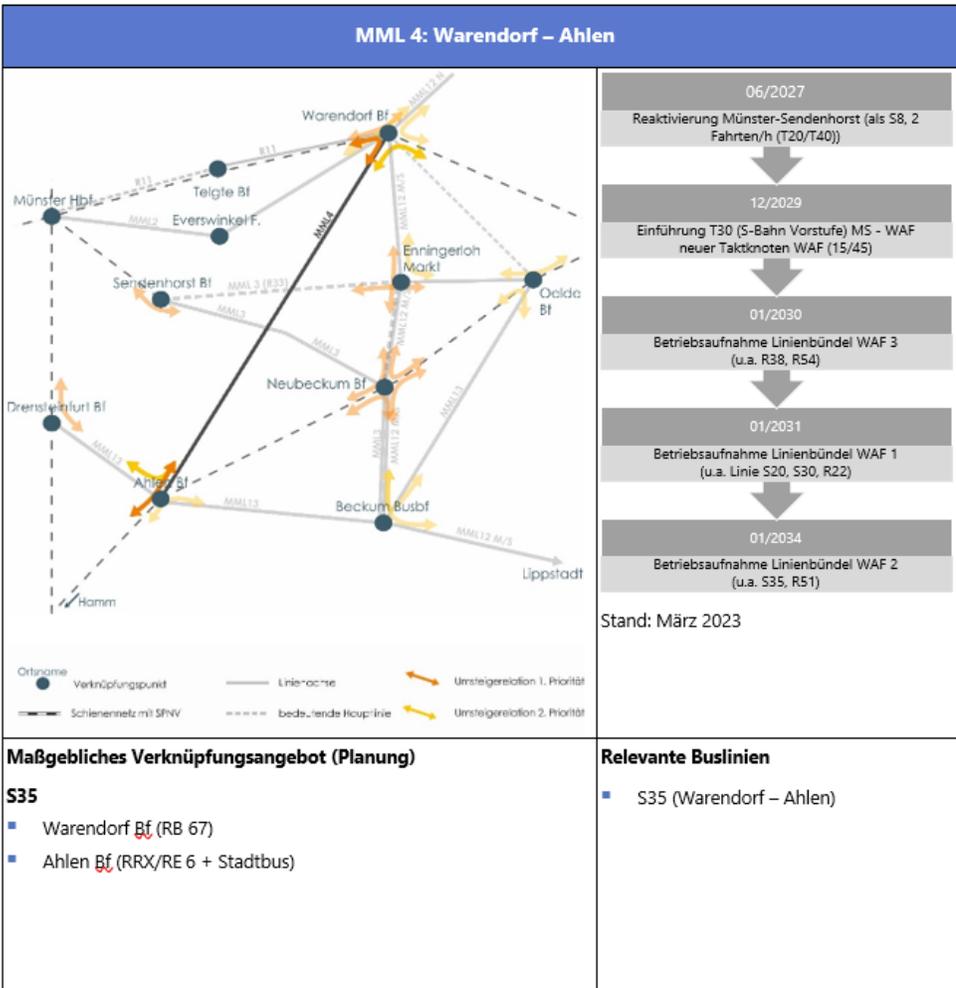
- Die Gesamtkosten belaufen sich auf knapp 19 Mio. € (davon ca. 3,8 Mio. € im Kreis WAF, Kostensatz 4,50 €/km).
- Die Maßnahmen mit 1. Priorität veranschlagen hiervon nur etwa ein Fünftel. Das soll ihre Umsetzungschancen erhöhen.
- Grundsätzlich gilt:
  - Die Maßnahmen unterliegen dem Finanzierungsvorbehalt.
  - Der Finanzierungsbedarf für einen Münsterlandtakt in voller Umsetzung ist erheblich höher als hier kalkuliert.
  - Die Maßnahmen der Priorität 1 können in der Regel im Rahmen laufender Verträge erfolgen. In dem Moment greifen die spezifischen Zubestellklauseln.
  - Für die Maßnahmen der Prioritäten 2 und besonders 3 werden die Aufwüchse mit größerer Wahrscheinlichkeit nur im Rahmen von Neuausschreibungen umgesetzt werden können. Bundesweit unterliegt die Kostenstruktur des ÖPNV einer erheblichen Änderung.

Maßnahmen mit...  
(Kreis WAF)



# AUSBLICK

## Beispiel für Steckbriefe





## KONTAKT

### **Dr. Axel Stein und Felix Kühnel**

Dr. Axel Stein, KCW GmbH  
Bernburger Straße 27  
10963 Berlin

030 4081768-88  
stein@kcw-online.de  
www.kcw-online.de

Felix Kühnel, plan:mobil  
Ludwig-Erhard-Straße 14  
34131 Kassel

0151 62791956  
kuehnel@plan-mobil.de  
www.plan-mobil.de