

Vorschläge für eine Interviewanfrage. Hier die Antworten von Reinhard Schulte

Hinweis: Da meine Antworten mitunter etwas länger ausfallen, habe ich den ausführlicheren Text *kursiv und blau* gesetzt, gez. R. Schulte.

Frage	Antwort
<p>Wenn es um den Ausbau von Straßen geht, wie z. B: Umgehungsstraße und B51: Inwieweit werden die Stadtwerke MS in diese Planungen einbezogen? Seitens der Stadt MS oder von Straßen.NRW?</p>	<p>In der Regel werden die Stadtwerke MS für alle ihre Netze im Rahmen der sog. Anhörung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) beteiligt. Direkt oder über die Stadt MS. Aber es gibt auch skurrile Ausnahmen.</p> <p><i>So wurde die Verkehrssparte der Stadtwerke bei der Planung für die neue Kanalbrücke der Wolbecker Straße (L 793) schlicht weg nicht beteiligt, sondern nur die städtische Verkehrsplanung. Dies führte zu dem Ergebnis, dass die dringend notwendige Busspur stadteinwärts „vergessen“ wurde. Als dieses von der Lokalpresse kritisch hinterfragt wurde, war es für eine Intervention zu spät.</i></p>
<p>Gibt es gemeinsame Strategien /Kooperationen der Stadtwerke mit Straßen.NRW, mit NWL/ZVM, den Regionalbus-Anbietern und den städtischen Planern der Velorouten?</p>	<p>Im Großen und Ganzen gab es in der Vergangenheit kaum gemeinsam verabredete strategische Planungen. Auch weil es bislang keine gemeinsame Planungsinstanz gibt, sondern eine Vielzahl planender Akteure. Wenn überhaupt, funktionierten planerische Kooperationen mit dem NWL/ZVM und den Regionalverkehrsunternehmen in Gestalt von Einzel-Verabredungen für bestimmte Projekte.</p> <p><i>Beispiele hierfür sind:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Die Überplanung des regionalen und städtischen Busverkehrs im Zuge der Reaktivierung der WLE für den SPNV.</i> • <i>Die sukzessive Kooperation zwischen Stadtbus- und Regionalbusverkehr im Stadt-Umland-Konzept von Münster (z.B. Linie 22).</i> • <i>Die Überplanung des Schnellbus-Angebotes im Korridor Münster – Senden -Lüdinghausen mit Einführung der neuen Expressbus-Linie X 90.</i>

<p>Wenn ja, unter wessen "Schirmherrschaft"? Wenn nein, wie kann man das aus Ihrer Sicht forcieren? Und welche „Einrichtung“ wäre geeignet, dies zu leisten?</p>	<p>Neben einer bislang fehlenden neuen organisatorischen Zuständigkeit (siehe oben) hängt es immer von den agierenden Personen ab. Die Stadtwerke MS waren in den letzten Jahren zumeist Initiator und Treiber von kooperativen Lösungen. Vielleicht kann der jüngst inhaltlich und personell neu aufgestellte ZVM in Zukunft diese Koordinierungsrolle stärker übernehmen.</p>
<p>Welchen Stellenwert hatten/haben Ihre im Vortrag vorgestellten Mobilitätsperspektiven im Rahmen der Ausbauplanungen der B51?</p>	<p>Die von mir angestellten Gedanken für eine nachhaltige Stärkung des ÖPNV im Korridor der B 51 bei gleichzeitiger Dämpfung des MIV sind die von der BI angefragten Vorstellungen eines leitenden ÖPNV-Managers mit 35-jähriger Erfahrung im Regional- und Stadtverkehr, der aber seit dem 01.04.2020 im Ruhestand und somit Privatier ist.</p>
<p>Die Stadtwerke MS haben den gesetzlichen Auftrag, einen Nahverkehrsplan zu erstellen. Inwieweit schlagen sich Ihre Vorschläge im aktuellen Plan nieder?</p>	<p>Nicht die Stadtwerke, sondern die Kreise und kreisfreien Städte haben die gesetzliche Aufgabe, <i>die gesetzlich vorgeschriebenen Nahverkehrspläne etwa alle 5 – 10 Jahre fortzuschreiben und politisch vom Stadtrat bzw. Kreistag beschließen zu lassen</i>. Der 3. NVP Stadt Münster wurde nach jahrelanger Vorarbeit bereits im Februar 2016 beschlossen und enthält keine Aussagen zum Ausbau der B 51.</p>
<p>Welche Rolle bzw. Verantwortung trägt die Stadt(verwaltung) Münster im laufenden Prozess von Ausbau und Neuplanung der B51 auf ihrem Stadtgebiet?</p>	<p>Die Stadt Münster mit Politik und vorbereitender Planungsverwaltung hat eine bedeutsame Rolle auf dem Gebiet der Stadt Münster. Vorhabenträger des Neubaus der B 51 ist und bleibt aber der Landesbetrieb Straßen NRW, <i>der seine Planungen vor und bei dem eigentlichen Planfeststellungsverfahren intensiv mit den Städten und Gemeinden in der Trasse abstimmen muss. Das Land NRW hat am 13. 03.2018 beschlossen, die Bundesstraßen in ihrer Planungshoheit zu belassen. Nur die Bundesautobahnen gehen ab 2021 in die Zuständigkeit des Bundes (Fernstraßen-Bundesamt (FBA) und Autobahn GmbH) über.</i></p>
<p>Zu Folie 14: Auf welchem Streckenabschnitt der B51 halten Sie eine Bussonderspur für (dringend) erforderlich und würde diese stadteinwärts und stadtauswärts erforderlich sein? Wie könnte eine</p>	<p>Aufgrund der Langfristigkeit, die S-Bahn Münsterland mit deutlich erweiterten Angeboten zu realisieren (siehe Bericht-erstattung über die Verschiebung der WLE-Reaktivierung von 2023 auf 2025), hat nur ein deutlich besseres <u>und</u> staufreies Busangebot</p>

<p>Einrichtung einer solchen Sonderspur umgesetzt werden?</p>	<p>im 10-Minutentakt im Korridor der B51 ernsthafte Chancen, <u>kurz- bis mittelfristig</u> mehr Nachfrage auf sich zu ziehen und den Korridor vom MIV zu entlasten.</p> <p>Hierzu sollte eine möglichst durchgehende Busspur stadteinwärts zwischen dem ehem. Bf Handorf und dem Hbf Münster realisiert werden. <i>Eine weitere Option könnte auch sein, die insgesamt drei Fahrspuren (2 x MIV, 1 x Bus) intelligent durch Lichtsignalbrücken morgens und nachmittags unterschiedlich in jeweiliger Lastrichtung zu signalisieren.</i></p> <p><u>Langfristig</u> sollte aber eindeutig ein spürbar besserer Bahnverkehr zwischen Münster, Warendorf und Bielefeld mit neuen Stationen zwischen Münster und Telgte verfolgt werden.</p>
<p>Zu Folie 21: Was halten Sie von einem 1€-Ticket für den Bus für Gelegenheitsfahrer?</p>	<p>Ehrlich gesagt, so gut wie gar nichts! Das viel zitierte Ein-Euro-Ticket wird vielerorts mit dem erfolgreichen Wiener Modell für den ÖPNV gleichgesetzt. Dies ist jedoch extrem verkürzend und dadurch falsch!</p> <p>Das Erfolgsrezept des Wiener Modells besteht hingegen in einer langjährig betriebenen Ausbauplanung des U-Bahn- und Straßenbahnsystems der „Wiener Linien“, weitgehend finanziert durch eine Nahverkehrsabgabe, begleitet von ambitionierter Parkraumbewirtschaftung. <i>An den aufgewerteten Straßenzügen wurde bereits 1970 zur Mitfinanzierung eine sog. U-Bahn-Steuer (sog. Dienstgeberabgabe) eingeführt. Diese beträgt aktuell seit 2012 EUR 2,00 je Beschäftigtem und Woche, die der Arbeitgeber zu entrichten hat. Dieses Geld steht als kommunale Abgabe zweckgebunden für den Ausbau des ÖPNV zur Verfügung. Parallel wurde das Parkangebot für Pkws in Wien über die Jahre drastisch reduziert und verteuert. Das sind die Erfolgsfaktoren des Wiener Modells für den ÖPNV.</i></p> <p>Das erst in 2012 eingeführte Ein-Euro-Modell (übrigens eine 365 EUR-Jahreskarte mit Vorauszahlung) wirkt hingegen nach Experten-Meinung eher kontraproduktiv und entzieht</p>

	dem Wiener ÖPNV dauerhaft wertvolle Finanzierungsmittel.
Wenn die B51 4-spurig ausgebaut würde, entfallen mehrere Bushaltestellen zwischen Telgte und Münster, also wird die Fahrgastzahl eher sinken. Wie würde sich das aus Ihrer Sicht auf die Optimierung des Taktes und Ihre Pläne zur notwendigen Steigerung der Fahrgastzahlen auswirken?	Diese Aussage kann ich so nicht verifizieren. Da das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der B 51 noch bevorsteht, ist mir die konkrete Lage und Anzahl der Bushaltestellen nicht bekannt. Generell kann ich aber sagen, dass die ÖPNV-Nachfrage durch den geplanten 4-spurigen Ausbau für den MIV sicher sinken würde, da die Verkehrsverhältnisse für das Auto dann deutlich attraktiver werden.
Wenn es darum geht, kurz- mittelfristig und langfristige Maßnahmen zu definieren, die einen 4-spurigen Ausbau der B51 bis Handorf resp. bis Telgte obsolet machen würden, in welcher Reihenfolge wäre was zu tun?	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Kurzfristig</u> eine Änderung des bestehenden NVP Stadt Münster mit Wiedereinführung des im Herbst 2016 ausgedünnten 10-Minutentaktes zum nächsten Fahrplanwechsel. • <u>Gleichzeitig</u>: Verbindlicher Beschluss zur Realisierung einer durchgehenden Busspur Handorf – Münster Hbf stadteinwärts. • <u>Mittelfristig</u>: Prüfung und Realisierung begleitender Maßnahmen, z.B. mit neuen SPNV-Haltepunkten in den Bereichen Handorf/Mauritz/Danziger Freiheit und Ausbau dieser zu vollwertigen Mobilstationen. <u>Ergänzend</u>: Prüfung eines Loop-Systems für Handorf. • <u>Langfristig</u>: Ertüchtigung der Bahnstrecke Münster – Warendorf ff. zu einer vollwertigen S-Bahn-Strecke mit engem 15- oder 20-Minutentakt und elektrischer Traktion (mit Batterie- oder Brennstoffzellen-Technik)
Welcher Akteur auf regionaler Ebene erscheint Ihnen geeignet, die Verkehrswende in Bezug auf die B51 und B64n nach vorne zu bringen?	Die kommunalen Zweckverbände NWL und ZVM (mit neuer Funktion) mit den politisch neu aufgestellten „Treiber-Städten“ Münster, Telgte und Warendorf.
Welche Aktionsformen halten Sie für geeignet, um den (politischen) Prozess einer Neuplanung unter dem Aspekt von Klimaverträglichkeit und Verkehrswende zu befördern?	<ul style="list-style-type: none"> • Eine starke Zusammenarbeit der bereits bestehenden engagierten Bürgerinitiativen entlang der Strecke. • Interessante Internet-Seiten der BIs mit regelmäßigem Newsletter. • Flyer als Teaser in Hausverteilung.

	<ul style="list-style-type: none">• die Einforderung eines Runden Tisches für die Planung unter Beteiligung der BIs.• Einführung von Online-Beteiligungsplattformen, etwa der Open-Source-Software „CONSUL“. Beispiel Stadt Detmold, siehe: https://consul.detmold-mitgestalten.de• Fortsetzung der medienwirksamen „bunten“ Aktionen an der Strecke
--	---