

Vorläufiger Arbeitsplan zur Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplan Münster 2025

1. Vorbemerkungen

Eine gute und umweltverträgliche Mobilität ist ein zentrales Thema des 21. Jahrhunderts. Die moderne Gesellschaft ist mehr denn je abhängig von ihrer Mobilität. Daher spielt die Verkehrsentwicklungsplanung eine immer größere Rolle für die Städte. Grundlage der Planungen ist die Einsicht, dass die Zentren der Städte erreichbar bleiben müssen. Voraussetzung hierfür ist eine sichere, leistungsfähige und zukunftsorientierte Infrastruktur für alle Verkehrsarten. Die Erreichbarkeit ist einer der wesentlichen Standortfaktoren für Handel, Gewerbe, Kultur, Bildung und Dienstleistungen und nicht zuletzt natürlich auch für die dort wohnenden Menschen. Dies gilt natürlich insbesondere auch für ein solitäres Oberzentrum wie die Stadt Münster mit ca. 280.000 Einwohnern und etwa 1,5 Mio. Bewohner im angrenzenden Münsterland.

Wichtigstes Instrument der Verkehrsplanung ist der Verkehrsentwicklungsplan, der gleichermaßen die Ziele der Verkehrsentwicklung, der Stadtentwicklung und der Umweltverträglichkeit in einem Leitplan (Masterplan) umsetzen soll. In ihm werden die notwendigen Grundlagen und Szenarien entwickelt, die letztlich diese Ziele langfristig sicherstellen können.

Die gesamte Verkehrs- und Infrastrukturplanung steht heute allerdings absehbar vor sich entscheidend ändernden Rahmenbedingungen. Schon jetzt nimmt die übergeordnete EU-Umweltgesetzgebung maßgeblich Einfluss auf den Verkehrsmarkt. Dies wirkt sich unmittelbar bis auf die Ebene der Kommunen und damit natürlich auch auf die Stadt Münster aus.

2. Stand der Verkehrsplanung in Münster im Jahr 2007

Mit dem Gesamtverkehrsplan GVP 1986 wurde letztmalig ein verkehrliches Gesamtkonzept für Münster verabschiedet, das alle Verkehrsarten (Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr sowie ÖPNV) zum Inhalt hat. Dieser GVP wurde 1993 mit dem Verkehrsbericht fortgeschrieben. Inhaltliche Schwerpunkte waren der Stadt-Umland-Verkehr sowie das Innenstadtkonzept. Gleichzeitig mit dem Verkehrsbericht wurde auch beschlossen, den Verkehrsentwicklungsplan unter Beachtung des Gesamtkonzeptes zukünftig sektoral fortzuschreiben.

In der Folgezeit wurden je nach Fragestellung zahlreiche sektorale Fortschreibungen einerseits für die einzelnen Verkehrsträger (z.B. Radverkehrskonzept, Parkraumkonzept, Nahverkehrsplan) auf der anderen Seite aber auch stadtteil- und stadtbezirksbezogen (VU Südost, Entlastungsstraße Nord, VU Amelsbüren, VU Handorf, ...) unter Beachtung des Gesamtkonzeptes erarbeitet und beschlossen.

Die letzte Aktualisierung des umfangreichen Themenfeldes Verkehr wurde im Zusammenhang mit der Aufstellung des Flächennutzungsplanes Münster im Jahr 2004 vorgenommen und ist in den textlichen Ausführungen zum FNP Münster (Erläuterungsbericht) dokumentiert.

3. Rahmenbedingungen und neue Anforderungen

Insgesamt ist die Stadt Münster damit in der Verkehrsplanung gut aufgestellt. Dennoch ist erkennbar, dass in bestimmten Fragestellungen die sektoralen Betrachtungen langfristig nicht mehr ausreichend sind. Gesamtstädtisch sind zunehmend Kfz-Mengenprobleme feststellbar, die zu bestimmten Zeiten im Hauptverkehrsstraßennetz zu erheblichen Beeinträchtigungen führen. Symptome sind Stauungen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr und in der Folge Emissionen und eingeschränkte Erreichbarkeiten. Auch ist erkennbar, dass der gute Umweltverbund, den die Stadt Münster seit Jahren aufzuweisen hat, zunehmend unter Druck gerät. Im Zusammenspiel der Verkehrsarten ist eine Tendenz zu mehr Kfz-Verkehr insbesondere zu Lasten des Fußgängerverkehrs zu erkennen. Inhaltlich in und in der Auswirkung ähnlich sind die Tendenzen im regionalen ÖPNV. Das gute Schienen- und Regionalbusnetz / -fahrplan leisten heute einen erheblichen und unverzichtbaren Anteil zur guten Erreichbarkeit des Oberzentrum Münster. Zunehmend führen die Sparzwänge der öffentlichen Hand (Bund, Länder und Kommunen) allerdings dazu, dass auch das regionale Busnetz von/zur Stadt Münster in seinem derzeitigen Leistungsangebot in Frage gestellt wird. Nicht zuletzt sind des Weiteren erhebliche Anstrengungen zu unternehmen, die Verkehrssicherheit in ihrem derzeit völlig unbefriedigendem Niveau in Münster grundlegend zu verbessern. Der Rat hat dazu in 2007 beschlossen, einen „Masterplan Verkehrssicherheit“ zu erarbeiten.

In der Konsequenz bedeutet dies, dass eine Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes Münster und damit des Gesamtsystems Verkehr vor allem aus folgenden Gründen erforderlich ist, weil:

- **stadinterne strukturelle Entwicklungen** zu grundsätzlichen Veränderungen des Verkehrsbildes geführt haben. Erheblichen Einfluss hat dabei die bereits seit vielen Jahren stattfindende **Stadttrandwanderung** auf die Verkehrsmengen und die Verkehrsmittelwahl. Auch der mittel- bis langfristig zu erwartende **demografische Wandel** wird das Verkehrsbild (ab 2020) erheblich beeinflussen. Neuere Forschungen (BMVBW) lassen insbesondere einem Rückgang bei den ÖPNV-Kunden von bis zu 30 Prozent (sinkende Schüler- und Studentenzahlen, hohe Führerschein- und Pkw-Verfügbarkeit) erwarten, während der Kfz-Verkehr durch steigende Mobilität kaum abnimmt.
- die Stadt Münster sich den **veränderten externen Anforderungen**, die sich aus dem EU-Umweltrecht, der Bundesverkehrswegeplanung und dem Integrierten Gesamtverkehrsplan NRW ergeben, grundsätzlich stellen muss. Hier muss sich die Stadt Münster deutlich positionieren. Dazu müssen die Zielvorstellungen zur Erreichbarkeit und zu den Verbindungsqualitäten im Luft-, Schienen-, Wasser- und Straßenverkehr verdeutlicht werden.
- die **EU-Umweltgesetze** (Lärm-minderungsplan, Luftreinhaltepläne, Energiegesetze...) auch neue verkehrliche Anforderungen an das Gesamtverkehrssystem in Münster stellen (ggf. auch die Festlegung von Umweltzonen).
- Die **höheren qualitativen Anforderungen des Verkehrsteuerungssystems** Münster hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit den technologischen Entwicklungen angepasst und den verkehrlichen Entwicklungen Rechnung tragen müssen.

- Die **Bauleitplanung** und in der Planung stehende größere Verkehrsprojekte einer **aktualisierten Verkehrsprognose für das Jahr 2025** bedürfen. Aktuell wird der GEP Münsterland auf das Jahr 2025 fortgeschrieben. In diesem Zusammenhang werden auch die zukünftigen Strukturen der Stadt Münster neu zu bestimmen sein. Parallel dazu sollte dann auch die Verkehrsprognose mit dem Zieljahr 2025 erarbeitet werden.
- Die **öffentliche Finanzierung des Verkehrs** auf Bundes- und Landesebene neu strukturiert wird: 2. Revision des Bundesregionalisierungsgesetzes voraussichtlich in 2010, das GVFG wird durch das Entflechtungsgesetz schrittweise bis 2013 in die Länderverantwortung übergeleitet, das neue ÖPNVG NRW 2008 wird neue Förder- und Verantwortungsstrukturen festlegen. Hier gilt es auch für Münster neue Ansätze für die Finanzierung des Baus und des Unterhaltes der Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln und Prioritäten der Umsetzung zu definieren.

4. Vorläufiges Arbeitsprogramm zur Neuaufstellung des VEP Münster 2025

Es wird vorgeschlagen, die Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes Münster 2025 in 2 Phasen mit drei aufeinander aufbauenden Bearbeitungsschritten vorzunehmen: Nach gegenwärtigem Kenntnisstand werden dabei folgende Arbeitsschritte/-inhalte zu bearbeiten sein. Diese werden in Konsequenz der jeweiligen Ergebnisse zu einer Weiterentwicklung des Arbeitsplanes durch die parlamentarischen Beratungen führen.

Phase I:

1. Inhalt der **Arbeitsstufe 1** (2007/2008) sind im Wesentlichen drei Teilbausteine.
 - 1.1. Ableitung der Anforderungen aus den Sektoren Verkehr, Städtebau und Umwelt sowie eine Grundlagenauswertung und Zusammenschau/Aufbereitung bereits bestehender Untersuchungen, Konzepte und Erkenntnisse. Dazu gehört auch die **Aktualisierung des EDV-gestützten Verkehrsmodells** der Stadt Münster. Diese Arbeiten werden intern von der Verwaltung durchgeführt.
 - 1.2. **Aktualisierung der Kennzahlen zum Verkehrsverhalten der Münsteraner Bevölkerung.** Hierzu ist geplant, eine Untersuchung an ein externes Gutachterbüro zu vergeben. Die Analyse des heutigen Verkehrsverhaltens ist die Basis für die Beurteilung der Ausgangssituation und die Entwicklung von Strategien.
 - 1.3. Erstmals ist in Münster eine **umfassende funktionale Bewertung des Hauptverkehrsstraßennetzes** geplant. Sie dient neben der Beurteilung des Status Quo (Funktionale Bedeutung der Straße, Verkehrsstärken, Lärm- und Luftschadstoffe, Verkehrssicherheit....) insbesondere der Ableitung von Entwicklungsszenarien.

Auf der Grundlage dieser Teilbausteine werden die zukünftigen Anforderungen an die Verkehrssysteme in Münster qualitativ und quantitativ erarbeitet. Dieser Baustein bildet die Grundlage für das Trendszenario in Arbeitsschritt 2. Die Arbeitsstufe 1 endet mit einem Zwischenbericht an die Politik.

Ergänzend wird die Verwaltung auch einen Vorschlag vorlegen, wie die Öffentlichkeit und die parlamentarischen Gremien im Erarbeitungsprozess ab der Stufe 2 der VEP-Erarbeitung eingebunden werden.

2. Inhalt der **Arbeitsstufe 2** (2008/2009) sind im Wesentlichen die drei Teilbausteine:

2.1 Trendszenario 2025.

Grundlage des Trendszenarios 2025 sind die noch zu erarbeitende Strukturdatenprognose für Münster 2025 und der zur Zeit in der Fortschreibung befindliche GEP Münsterland. Der GEP Münsterland liefert die wesentlichen strukturellen Grundlagen, die auch das Verkehrsbild der Stadt Münster zukünftig mit prägen werden. Darüber hinaus fließen die mit dem FNP 2004 beschlossenen Straßennetzänderungen bis 2025, die Ziele der Nahverkehrsplanung und Radverkehrsförderung sowie die erkennbaren gesamtgesellschaftlichen Trends (Erkenntnisse aus der Forschung wie z.B. Entwicklung der Mobilitäten) in dieses Szenario ein. Dieses Trendszenario dient als Beurteilungsgrundlage für die Entwicklungsszenarien.

2.2 Entwicklungsszenarien

Die zukünftig erwartete bzw. gewünschte Verkehrsentwicklung bis 2025 soll durch die Erarbeitung von zwei Entwicklungsszenarien untersucht werden. Diese gründen sich zum einen auf der Basis der in der Bearbeitungsstufe 1 gewonnenen Erkenntnisse sowie der zukünftigen Anforderungen und zum anderen auf die Ergebnisse des Trendszenarios. Geplant ist ein modularer Aufbau der Entwicklungsszenarien, der die grundsätzlichen Fragestellungen thematisiert und Handlungsansätze für die zukünftige Verkehrsentwicklungsplanung aufzeigt. Dabei werden die strukturellen Entwicklungen bis 2025 zugrunde gelegt, die als weitgehend gesichert angesehen werden können. Die Untersuchungsansätze orientieren sich dabei u.a. an folgenden Grundanforderungen:

- Bessere Verteilung der Verkehrsmengen räumlich/zeitlich im bestehenden/erweiterten Netz (Straßenbaumaßnahmen, Pfortnerampeln, Temporeduzierungen zur Stauvermeidung, etc.)
- Gezielte Beeinflussung des Modal-Split (z.B. durch verbesserte Angebote im ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr, Mobilitätsberatung (Bewusstseinsbildung etc.)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit (z.B. Gestufte Festlegung der Geschwindigkeiten im Netz, Umbau/Ausbau der Infrastruktur für den ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr, etc.)

2.3 Zukunftsszenario 2050

Die zweite Bearbeitungsstufe beinhaltet darüber hinaus noch den Blick in die etwas fernere Zukunft bis in das Jahr 2050. Dieses zusätzliche „Zukunftsszenario Verkehr“ wird für wichtig erachtet, weil erst ab 2020 die demografische Entwicklung auch in Münster/im Münsterland stärker auch im Verkehrsgeschehen wirksam wird. In diesem geplanten Exkurs ist vorgesehen, auf der Basis allgemein anerkannter Untersuchungen zur verkehrlichen Entwicklung erste Abschätzungen und Konsequenzen für Münster zu untersuchen. Insbesondere für die Infrastrukturplanung, die mit langen Planungsvorläufen, langen Betriebszeiträumen und erheblichen Investitions- und Folgekosten verbunden sind, sollen die zu erwartenden Tendenzen und Konsequenzen aufgezeigt werden.

Die Beurteilung der Wirkungen der Szenarien und der einzelnen Module oder auch der Kombination verschiedener Module bilden dann die Grundlage für die Empfehlungen zu einem Zielszenario Münster 2025, das in der Phase II erarbeitet werden soll .

Die Ergebnisse der Arbeitsstufe 2 werden in einem 2. Zwischenbericht der Öffentlichkeit vorgestellt und in den parlamentarischen Gremien beraten. Das weitere Vorgehen sowie der Arbeitsplan für die Phase II werden dann nach der Kommunalwahl 2009 vom Hauptausschuss festgelegt.

Phase II:

3. Inhalt der **dritten Bearbeitungsstufe** (2010) ist die Erarbeitung eines Zielszenarios auf der Basis der Ergebnisse der Bearbeitungsstufe 2. Innerhalb des Zielszenarios werden die Leitziele der Verkehrsentwicklung bis 2025, das Maßnahmenprogramm für alle Verkehrsarten, die erwarteten Wirkungen der untersuchten und vorgeschlagenen Maßnahmen aufgezeigt, beurteilt und festgelegt. Letztlich werden aufeinander abgestimmte Handlungsempfehlungen für die einzelnen Verkehrssysteme gegeben und Prioritäten für Maßnahmen festgelegt.

Nach einer öffentlichen Diskussion der Ergebnisse und umfassenden parlamentarischen Beratung entscheidet dann der Hauptausschuss, auf welcher Basis die Verwaltung den Entwurf des Schlussberichts erarbeitet und abschließend zur Beschlussfassung dem Rat nach Vorberatung in den Gremien vorlegen soll.

Gez.
Dr. Oellers / König
04.04.2007