

## **Freiwillig und ohne Verbote: Autofahrer:innen ein Angebot zum Umstieg machen**

### **Der Rat möge beschließen:**

1. Die Verwaltung prüft an geeigneter zentraler Stelle im Kreuzviertel modellhaft ein Stadtteil-Mobilitätsbüro einzurichten, in dem Autofahrer:innen anbieterunabhängig zu den bestehenden und zukünftigen Möglichkeiten und Vorteilen des Car-Sharing beraten werden. Dieses Büro beinhaltet ausdrücklich auch eine Beratung hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit einer Teilnahme am Car-Sharing vs. dem Vorhalten eines eigenen PKW mit geringer jährlicher Fahrleistung. Ökologische Kriterien sind ebenfalls einzubeziehen.
2. Daneben wird das Mobilitätsbüro Lastenfahrräder / Lasten-E-Bikes zur Vermietung anbieten. Um gerade Berufstätigen einen einfachen Zugang zum Mobilitätsbüro zu ermöglichen, orientieren sich die Öffnungszeiten hin zu den Feierabendstunden und werden durch ein entsprechendes Online-Angebot ergänzt. Die Angebote des Mobilitätsbüros sind entsprechend zu bewerben.
3. Das Mobilitätsbüro soll personell nicht von der Stadt alleine, sondern gemeinsam mit Vertreter:innen von Verbänden, Bürgerinitiativen und weiteren Akteuren betrieben werden. Die Verwaltung geht auf die betreffenden Gruppen, Initiativen und Verbände zu und lädt aktiv zur Mitarbeit ein.
4. Die Verwaltung wird beauftragt mit großen Carsharing-Anbietern Verhandlungen darüber aufzunehmen, unter welchen Voraussetzungen die Dienste auch in Münster nutzbar gemacht werden können.
5. Die Verwaltung wird weiterhin beauftragt, in Zusammenarbeit mit verschiedenen Car-Sharing-Anbietern parallel ein beispielhaftes Konzept für die musterhafte Versorgung dieses Quartiers mit einem möglichst engmaschigen Car-Sharing Angebot zu erarbeiten.
6. Das Angebot ist nach einer Laufzeit von einem Jahr zu evaluieren.

### ***Begründung:***

Wie kaum ein anderer Stadtteil in Münster leidet das Kreuzviertel unter einem enormen Parkdruck, der schon am Tag eine Belegung von über 100 Prozent der regulär zur Verfügung stehenden Plätze zur Folge hat. Nachts steigt dieser Wert noch erheblich an. Das zieht dauerhaft negative Folgen nach sich. U.a. werden Gehwege zum Teil über das erträgliche Maß hinaus als Parkraum benutzt. Die

Verkehrsflächen auf der Straße werden dadurch an manchen Stellen sehr eng. Das hat gravierende negative Folgen für alle, die besonders auf die Benutzung der Gehwege angewiesen sind: Menschen mit körperlichen Einschränkungen und Eltern mit Kinderwagen.

Da auf den Grundstücken und in den vorhandenen Garagen nicht ausreichend Raum zum Abstellen der PKWs der Anwohner:innen und Besucher:innen zur Verfügung steht, ist eine Verbesserung der Situation nur durch die Verringerung der Zahl geparkter PKW zu erreichen. Überzeugen statt verbieten! Eine Verringerung der Abstellmöglichkeiten und die Erhöhung des Drucks auf die PKW-Nutzer:innen ist dazu nicht zielführend und wird lediglich zu erheblicher Gegenwehr und großem Unmut, nicht jedoch zu einem erwünschten Verhalten führen. Die Lösung des Problems liegt allein in überzeugenden Angeboten, die ein freiwilliges Verhalten fördern.

Zu beobachten ist, dass eine nicht geringe Anzahl der PKW für lange Zeit abgestellt und selten genutzt werden. Gerade die Nutzer:innen dieser PKW gilt es von den wirtschaftlichen und ökologischen Vorteilen des Car-Sharing zu überzeugen mit dem Ziel, auf einen eigenen PKW zu verzichten und stattdessen auf Alternativen zurückzugreifen. Dazu bedarf es einer passgenauen, gut erreichbaren und nachhaltigen Beratung. Nur die PKW-Nutzer:innen, die von einem alternativen Angebot und seiner Qualität wirklich überzeugt sind, werden ihr Verhalten tatsächlich ändern. Träger eines solchen Beratungsangebotes können zum einen die Car-Sharing-Anbieter selbst, zum anderen aber auch Umweltgruppen oder Quartiersvereine und -Initiativen sein

Um dieses Ziel zu erreichen, muss von entsprechenden Anbietern ein über das bestehende Maß weit hinausgehendes engmaschiges Netz von Car-Sharing-Möglichkeiten errichtet werden, das lange Hin- und Rückwege genauso vermeidet, wie Wartezeiten und Nichtverfügbarkeiten. Welche(s) der vielen dafür auf dem Markt befindlichen Car-Sharing-Systeme dafür am geeignetsten ist/sind, gilt es herauszufinden.

Die Ausweitung des Busangebotes der Stadtwerke Münster hat erfolgreich gezeigt, dass ein verbessertes Angebot eine stark vergrößerte Nachfrage nach sich zieht. Es ist davon auszugehen, dass es sich beim Car-Sharing genauso verhalten wird, wenn die potenziellen Nutzer:innen ausreichend darüber informiert werden.

Gerade im „Katzensprung-Bereich“ zur Innenstadt ist Car-Sharing aber nur ein Teil der Lösung: Aus dem Kreuzviertel mit dem PKW z.B. zum Markt-Einkauf in die Stadt zu fahren ist kein wirklich überzeugender Weg. Viele Menschen gehen (fahren) aber genau diesen, weil es ihnen an alternativen Transportmöglichkeiten fehlt. Die Anschaffung eines zusätzlichen eigenen Lastenrades ist für viele Bürger:innen wirtschaftlich nicht darstellbar oder es fehlen entsprechende Abstellmöglichkeiten. Entsprechend sollte das verbesserte Car-Sharing-Angebot durch einen quartiersgebundenen und somit sehr gut erreichbaren Verleih von Lastenrädern ergänzt werden. Dadurch wird der Verzicht auf das eigene Auto nochmals erheblich erleichtert.

Auch dieses Angebot der Stadt bedarf selbstverständlich einer Evaluation, um es zu optimieren und Fehlentwicklungen abzustellen. Dabei ist besonders die Anzahl der durchgeführten Beratungen, die Anzahl der abgeschlossenen Neuverträge und die Anzahl der vermieteten Lastenräder in den Blick zu nehmen.

gez.

Jörg Berens

Bernd Mayweg

Heinrich Götting