

RATSANTRAG

Antrag zur sofortigen Beschlussfassung nach §3 Abs. 1. der Geschäftsordnung des Rates zur Ratssitzung am 10. November 2021

Für eine Strategie Münstermobilität 2025

1. Der Rat beschließt, die beabsichtigte Straßensperrung des Bülts und der Königsstraße sowie der Bahnhofsstraße und die Schließung des Parkhauses Münster-Arkaden nicht weiterzuverfolgen.
2. Der Rat bekennt sich dazu,
 - a. dass das Oberzentrum Münster für seine Stadtteile und die Region mit allen Verkehrsträgern erreichbar bleiben muss.
 - b. dass das Projekt Münsterland S-Bahn mit hoher Priorität vorangetrieben werden muss.
 - c. dass alternative Mobilitätsangebote zum Auto signifikant gestärkt und erst nach deren Stärkung restriktive Maßnahmen zum motorisierten Individualverkehr in Betracht gezogen werden.
3. Der Rat beauftragt die Stadtverwaltung mit der Erarbeitung eines Maßnahmenbündels, das bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden soll. Elemente dieser Strategie „Münstermobilität 2025“ sollen sein:
 1. Stadtweite Einführung des im Süden Münsters bereits verfügbaren Kleinbussystems „LOOP“.
 2. Einführung eines innerstädtischen Metrobussystems bzw. innerstädtische Schnellbuslinien (die mit Loop erschlossen werden).
 3. Stärkung der Schnellbuslinien aus dem Münsterland in Abstimmung mit den Münsterland-Kreisen und Partnern in der Verkehrsgemeinschaft Münsterland sowie dem ZVM.
 4. Einführung einer Mobilitätsflatrate inkl. Bike- und Scooter, ÖPNV-Nutzung und Carsharing
 5. Preisliche Attraktivierung der Stadtwerke-Abos als 24/7-ÖPNV-Abo für das Stadtgebiet.
 6. Münster App „Mobil in Münster“ zur Vernetzung von ÖPNV-Angeboten, Carsharing, Loop, Parkraumangeboten, Mobilitätsflatrate.
 7. Realisierung eines Fahrradverleihsystems.
 8. Stärkung von Park- and Ride-Angeboten u. a. durch eine Nutzung des Parkhauses Coesfelder Kreuz mit kostenlosem Bustransfer in die Innenstadt.
 9. Ausbau von Park- and Ride-Angeboten an der Hammer Straße (Preußenstadion), am Bahnhof Hiltrup und Zentrum-Nord und Steinfurter Straße.

10. Zufahrtsteuerung zum Parkhaus Münster-Arkaden in Höhe des Marienplatzes an der Königsstraße.
 11. Vorantreiben des Umbaus der Spinne (A43/Umgehungsstraße) mit Bussonderspur.
 12. Verdoppelung der Umsetzungsgeschwindigkeit für einen beschleunigten Ausbau der Velorouten, damit der Ausbau bis 2025 abgeschlossen werden kann.
4. Zur allen Maßnahmen der Strategie Münstermobilität 2025 ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit, insbes. Anlieger und Unternehmen vorzusehen.

Begründung

Zu 3.1)

Im Rahmen eines auf drei Jahre angelegten Pilotprojekts fahrten Kleinbusse heute bereits durch Hiltrup, Amelsbüren, Berg Fidel, Duesberg sowie anliegende Wohn- und Gewerbegebiete. Anders als die großen Busse sind sie ohne festen Fahrplan und Linienwege unterwegs. Innerhalb des Betriebsgebietes können Sie also jede Verbindung über eine Handy-App buchen. Das System soll stadtweit ausgebaut werden, um insbes. auch Zubringerverkehre zu den Schnellbuslinien zu organisieren.

Zu 3.2)

Ein Metrobussystem ist ein wesentlicher Bestandteil, um die Attraktivität des ÖPNV in Münster weiter zu steigern. Ein Metrobussystem soll künftig das leistungsfähige Grundgerüst für das ÖPNV-Gesamtsystem bilden. Großraumbusse verkehren mit hoher Kapazität und hoher Taktdichte (10 min in den verkehrsreichen Hauptzeiten) auf den Hauptachsen in Münster.

Metrobussysteme profitieren von exklusiven, möglichst durchgehend befahrbaren Trassen. Diese Trassen sind so zu ertüchtigen, dass der öffentliche Verkehr im besten Falle nur an den Haltestellen stoppt und darüber hinaus durchgehend bevorrechtigt und damit beschleunigt wird. Dies ist neben separaten Trassen auch durch technische Systeme wie z. B. intelligenten Ampelschaltungen möglich.

Die Einführung eines Metrobussystems, eines On-Demand-Shuttlesystems und multimodaler Services wie einem Fahrradverleihsystem, Fahrradabstellboxen oder E-Carsharing-Angeboten ergänzen einander, so dass es verschiedene Angebote an die Fahrgäste für den Weg von der Haltestelle zu dem jeweiligen Ziel gibt.

In Münster gibt es mehrere ÖPNV-Achsen, die durch die Anzahl der Linien und die Menge der Fahrgäste geeignet sind, um als Metroachsen ausgebaut zu werden. Für einige Achsen sind die infrastrukturellen Randbedingungen nach Auskunft der Stadtwerke Münster GmbH derzeit schon so gut, dass diese mit überschaubarem Aufwand zu Metroachsen ertüchtigt werden könnten.

Zu 3.3)

Die Pendlerverflechtungen zwischen Münster und dem Münsterland werden immer stärker. Stadt und Stadtwerke gehen inzwischen von täglich 380.000 Pendlerfahrten zwischen den Gemeinden in den Kreisen Warendorf, Coesfeld, Steinfurt und Borken und der Stadt Münster aus. Neben dem Berufspendler sind dies in zunehmendem Maße auch Studien- und Ausbildungspendler.

Der Anteil des privaten Kfz als Verkehrsmittel liegt trotz verbesserter ÖV-Angebote im Pendlerverkehr nach wie vor bei über 80 %. Steigende Belastungen der AnwohnerInnen in den

Gemeinden und in der Stadt Münster durch Lärm, Abgase und Staus auf den Straßen sowie durch erhöhte Unfallgefahren auf der einen und der PendlerInnen durch immer längere Fahrzeiten auf der anderen Seite, sind die Folge.

Eine Verkehrswende durch stärkere Nutzung von Bus und Bahn und - im engeren Umfeld der Stadt - durch E-Fahrräder auf Velo-Routen ist aus Gründen des Klimaschutzes und aus volkswirtschaftlichen Gründen dringend erforderlich. Ziel muss es sein, den Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel und der E-Fahrräder so schnell wie möglich zu erhöhen. Initiativen der Stadt und der direkt angrenzenden Gemeinden einerseits für die Einrichtung von Velo-Routen sowie andererseits der Stadt mit den vier Landkreisen des Münsterlandes für die Entwicklung einer Münsterland S-Bahn verdeutlichen, welche große Bedeutung dieser Aufgabe beigemessen wird.

Wo im Münsterland keine Schienenstrecken zur Verfügung stehen, kommt seit Jahren den Schnellbuslinien entscheidende Bedeutung zu. Zurzeit verbinden 7 S-Buslinien die Landkreise des Münsterlandes untereinander und mit der Stadt Münster. Hinzu kommen zwei weitere S-Buslinien, die Warendorf und Ahlen sowie Recke und Osnabrück verbinden.

Die verkehrliche Bedeutung dieser S-Buslinien ist erheblich. Die Linie S 90 von Lüdinghausen nach Münster zählt bspw. täglich mehr als 3.300 Fahrgäste, die S 70 von Vreden über Ahaus/Horstmar nach Münster mehr als 2.700 Fahrgäste. Sie werden damit stärker genutzt als manche regionale Schienenstrecke.

Zu 3.4)

Das zu entwickelnde Konzept einer Mobilitätsflatrate zielt darauf, mit seiner Attraktivität für das urbane Zentrum mehr Menschen zur Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln jenseits des eigenen Autos zu begeistern. Die Bürgerinnen und Bürger brauchen eine sinnvolle Alternative, um ihren privaten Wagen stehen zu lassen. Ein schneller und unkomplizierter Wechsel vom öffentlichen Nahverkehr auf das Carsharing-Auto oder das Zweirad kann somit ermöglicht werden.

Die Stadt Augsburg hat beispielgebend am 1. November 2019 eine neuartige Mobilitätsflatrate für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs gestartet. Damit können Bewohner der bayerischen Großstadt für einen Fixpreis Bus, Tram, Carsharing-Autos und Leihräder aus einer Hand nutzen. Nach einer einjährigen Testphase wurden zwei Paketpreise entwickelt. Zu einem festen Preis im Monat können die Kundinnen und Kunden der Stadtwerke Augsburg sowohl beliebig oft mit Bus und Straßenbahn fahren als auch - je nach Modell - auf Leihräder und Carsharing zurückgreifen. Für 79 Euro im Monat kann der Kunde beispielsweise im Tarifgebiet Innenraum den ÖPNV so oft und viel nutzen, wie er will. Die Leihräder der SWA kann er jeweils bis zu 30 Minuten kostenlos fahren, auch mehrmals am Tag. Die Carsharing-Fahrzeuge darf er bis zu 15 Stunden oder bis zu 150 Kilometer weit nutzen. Im zweiten Paket für 109 Euro im Monat ist eine Carsharing-Nutzung bis zu 30 Stunden und ohne Kilometerbeschränkung enthalten. Alle in der Flatrate enthaltenen Verkehrsmittel bieten die Stadtwerke aus einer Hand an.

Zu 3.5)

Ungeachtet der Auswirkungen der Corona-Pandemie bleibt der ÖPNV der große Hoffnungsträger für eine zukunftsorientierte Mobilität. Nur durch einen zunehmenden Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel kann der Verkehrsinfarkt in den Städten gestoppt und die Umwelt- und Lebensqualität verbessert werden. Neben einem hochwertigen ÖPNV-Angebot braucht es hierfür preislich und inhaltlich attraktive Tarife für Viel- und Gelegenheitsfahrer.

Die Fahrpreise der Stadtwerke Münster sollen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität nicht weiter erhöht werden. Vielmehr sollen die Stadtwerke Münster prüfen, wie das heutige MünsterAbo deutlich vergünstigt werden und im gleichen Zug die aktuelle Tarif-Vielfalt reduziert werden können, um durch eine Vereinfachung und Preissenkung den Einstieg in den ÖPNV attraktiver zu

machen. Ein Preis von 365 Euro ist hierbei nicht maßgeblich. Vielmehr muss ein Preis gefunden werden, der zwar besonders attraktiv, aber auch auf lange Sicht haltbar ist. Nur eine gut durchdachte, nachhaltige Preispolitik ist auch aus wirtschaftlicher Perspektive langfristig tragbar. Ein solches Produkt würde es möglich machen, heute vorhandene Zeitgrenzen (8 oder 9 Uhr) abzuschaffen und die Produktvielfalt im Abo-Bereich deutlich zu reduzieren. So kann eine neue Einfachheit im ÖPNV-Tarif erreicht und Zugangshemmnisse abgebaut werden.

Zu 3.6)

Mit einer Mobilitäts-App sollen aktuelle Verkehrsparameter (Staus, Baustellen etc.) auf dem Smartphone zu einer Beratung führen, mit welchen Verkehrsträgern eine Relation am schnellsten zu verbinden ist. Ebenso soll über Mobilitätsangebote wie Fahrrad- und Scooterverleih, ÖPNV-Nutzung und Carsharing informiert und eine Buchung möglich werden.

Zu 3.7)

Die Verwaltung wurde mit der Prüfung und Einrichtung eines Bike-Sharing-Systems vom Rat am 12. Juli 2017 beauftragt. Die Ergebnisse der beauftragten Machbarkeitsstudie für ein Bike-Sharing-System in Münster liegen seit 2019 vor. Dem Rat soll nun zeitnah ein Betriebskonzept und Einführungskonzept vorgelegt werden.

Zu 3.8)

Das Parkhaus Coesfelder Kreuz steht kostenfrei als Parkplatz zur Verfügung. In zurückliegenden Jahren wurde in der Weihnachtszeit von dort ein kostenfreier Busshuttle in die Innenstadt angeboten. Dieses Angebot soll an allen Wochenenden verstetigt werden.

Zu 3.9)

Münster weist zu wenig P+R-Standorte aus. Beispielsweise steht gar kein P+R-Angebot im Nord-Osten zur Verfügung. Das Konzept des Park & Ride zielt darauf ab, zum einen die bestehenden P+R-Standorte für Berufspendler zu optimieren und zum anderen neue Standorte zu identifizieren und diese zu entwickeln. Daher müssen gleichzeitig neue Flächen ausgebaut werden. Dem innerstädtischen Zielverkehr bereits in mehreren Außenbereichen der Stadt zu begegnen, und einen Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zu ermöglichen soll gestärkt werden. Dies ist - gerade für regelmäßige Pendler - eine sinnvolle Alternative, vor allem wenn Stau, mangelnde Stellplätze am Ziel oder Bewirtschaftungsmaßnahmen wie Gebühren oder Parkdauerbeschränkungen die Nutzung eines Kraftfahrzeugs erschweren.

Zu 3.10)

Münsters Innenstadt ist ein Schmuckstück. Um ihre Attraktivität zu steigern und sie fit für die Zukunft zu machen, soll sie weiter an Aufenthalts- und Lebensqualität gewinnen. Gleichzeitig muss sie für alle Menschen gut erreichbar bleiben.

Der öffentliche Raum ist ein knapp verfügbares Gut. Parkende Fahrzeuge beanspruchen einen Großteil dieses knappen Gutes. Parkende Autos und der Parksuchverkehr belasten die Straßen und mindern stark die Attraktivität der Stadt. Auch kommt es zu Konfliktsituationen zwischen KFZ-Fahrern, Radfahrern und Fußgängern.

Geeignete Zufahrtsbeschränkungen zum Parkhaus Münster-Arkaden können bereits in Höhe des Marienplatzes (im Kreuzungsbereich Ludgeristraße/Verspoel) zur Steuerung des Verkehrs entwickelt werden.

Zu 3.11)

Die Fahrbahn der Kreuzung ist stark beschädigt und muss erneuert werden. Die Dauerstaus in der Kreuzung müssen dringend beseitigt und dürfen nicht verlängert werden. Gleichzeitig muss der

öffentliche Nahverkehr an dieser Stelle deutlich beschleunigt werden: Es bringt nichts, wenn Busse zusammen mit Autos im Stau stehen.

Das Land Nordrhein-Westfalen hilft dabei, die Stauprobleme am Knotenpunkt von Autobahn A 43, Bundesstraße B 51 und Weseler Straße zu lösen. Dabei geht es besonders darum, über eine Extraspur den Linienbusverkehr zu beschleunigen. Dafür hat die Landesregierung ihre finanzielle Unterstützung zur Verlängerung und Beschleunigung der Busspur zugesichert.

Folgende Maßnahmen zur Verbesserung sind vorgesehen:

- Bau einer zweiten Linksabbiegespur von der Weseler Straße zur B51 in Fahrtrichtung Osten.
- Bau einer zweiten Geradeauspur von der Weseler Straße zur B51 in Fahrtrichtung Osten.
- Bau einer zweiten Linksabbiegespur von der B51 (Autobahnzubringer) zur Weseler Straße in Fahrtrichtung stadtauswärts.
- Bau einer Bussonderspur von Autobahnzubringer in Fahrtrichtung Weseler Straße stadteinwärts.
- Bau einer Verkehrsinsel am Knotenpunkt Weseler Straße / Boeselagerstraße zur Verbesserung der Radfahrerführung
- Im Zuge des Straßenausbaus werden auch schadhafte Regenwasserkanäle, die ausschließlich der Straßenentwässerung dienen, erneuert.

Die Mittel für den Ausbau der Spinne mit Extrabusspur müssen demnach zügig entsperrt werden. Alle Kräfte müssen für einen zügigen Bau an der verkehrsreichen Kreuzung gebündelt werden, damit alle Verkehrsteilnehmer schneller und sicherer über die Kreuzung kommen. Somit werden nicht nur Emissionen durch die alltäglichen Staus verhindert, sondern vor allem der öffentliche Nahverkehr durch die Extrabusspur stark beschleunigt. Der Rat der Stadt muss für Planungs- und Finanzierungssicherheit an dieser Kreuzung sorgen.

Zu 3.12)

Die Velorouten sind ein Bekenntnis engagierter Kommunen für ein neues Radwegeformat: durchgängig komfortabel, sicher, zeitsparend, umweltfreundlich und vitalisierend. Sie stehen für ein Zusammendenken in Mobilitätsfragen und für ein gemeinsames Lebensgefühl in der Stadtregion. Die Velorouten sollen mehr Menschen zum Umstieg auf das Rad motivieren, damit das Radeln im Alltag noch selbstverständlicher wird. Zwei Abschnitte der Veloroute sind umgesetzt, sechs sind noch in Planung. Das Projekt ist durch die Bereitstellung von größeren Ressourcen zu beschleunigen.

gez. Stefan Weber und Fraktion