

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

Masterplan Mobilität Münster 2035+ - Zwischenbericht zur Bestandsanalyse

Beratungsfolge

02.02.2022 Ausschuss für Verkehr und Mobilität

Bericht

**Bericht:**

Die Verwaltung wurde beauftragt einen Masterplan Mobilität Münster 2035+ zu erarbeiten (V/0802/2017). Die externe Bearbeitung des Masterplans Mobilität erfolgt durch das Büro PTV Transport Consult GmbH (im Folgenden: PTV). Der Masterplan Mobilität 2035+ soll der Stadt Münster als strategisches Steuerungsinstrument für eine innovative und gleichzeitig umsetzungsorientierte Mobilitätsentwicklungsplanung dienen. Im ersten Schritt wurde ein digitales Verkehrsmodell (Verkehrsmodell stellt Ist-Situation digital dar) mit dem Programm PTV-Visum aufgebaut sowie die Bestandssituation aufgenommen und analysiert. Der jetzt vom Büro PTV vorgelegte Zwischenbericht fasst diesen Arbeitsschritt zusammen. Mit diesem Bericht liegt erstmals eine umfassende objektive Bewertung des Münsteraner Verkehrsgeschehens vor, welche die Grundlage für die weitere Bearbeitung des Masterplans Mobilität Münster 2035+ bildet. Der Zwischenbericht ist digital als Anlage zu dieser Vorlage im Sitzungsdienst hinterlegt. Er fasst auf 113 Seiten die Analyse der aktuellen verkehrlichen Situation in Münster zusammen. Das Dokument umfasst 5 Kapitel, wobei sich das Kapitel 2 inhaltlich auf die Analyse der Verkehrssysteme fokussiert.

Im Folgenden werden die Struktur und Inhalte des Zwischenberichts dargestellt.

Bestandteile des Zwischenberichts*Status Quo*

Im Kapitel 2 „Status Quo des Verkehrssystems“ erfolgt unter anderem (S. 15 – 29) eine Beschreibung der Datengrundlagen, des Untersuchungsraums und der Siedlungsstruktur sowie einer bestehenden Energie- und Klimabilanzrechnung. Eine tiefgehende Analyse des Mobilitätsverhaltens (2.4) erfolgt auf Grundlage der im November 2019 durchgeführten Mobilitätsbefragung. Ein Schwerpunkt der Auswertung liegt dabei auf den Kenngrößen der

- Verkehrsmittelanteile (Modal Split) nach Wegen sowie nach Verkehrsleistung (je nach Verkehrsmittel zurückgelegte Kilometer) und der Unterschiede zueinander,
- räumliche Verteilung der Verkehrsmittelanteile (bsp. 30% MIV-Anteil im Binnenverkehr gegenüber 76% MIV-Anteil im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr),
- Wegelängen und Verknüpfung mit Verkehrsmittelanteilen (bsp. 85% der Wege im ÖPNV sind

- >3km lang),
- Wegezwecke und Verknüpfung mit Verkehrsmittelanteilen (bsp. 71% der Wege zur Ausbildung erfolgt bei Studierenden per Rad),
- Altersverteilung und Verknüpfung mit Verkehrsmittelanteilen (bsp. bei Senioren ist der Anteil der Fußwege mit 21% höher als bei anderen Altersgruppen) sowie
- Vergleich ausgewählter Kennwerte mit den Daten vorhergehender Befragungen.

Ergänzend zu stadtübergreifenden Auswertungen erfolgt eine Dateiauswertung auf Stadtteil- bzw. Stadtbezirksebene. In Verknüpfung mit der Analyse der Erreichbarkeiten wie Bildung, Nahversorgung, Freizeit u.ä. werden die jeweiligen Besonderheiten herausgearbeitet und die Ergebnisse miteinander verglichen.

Weiterhin beinhaltet dieses Kapitel (S. 29-80) die verkehrsmittelbezogene Analyse der jeweiligen Infrastruktur bzw. im Fall des ÖPNV des Verkehrsangebots sowie jeweils hervorzuhebende Kenngrößen der Verkehrsnachfrage. Vorangestellt ist eine kurze Erläuterung zu Aufbau und Funktion des Verkehrsmodells.

#### *Motorisierter Individualverkehr (MIV)*

In Hinblick auf den MIV erfolgt zunächst eine Auswertung der maßgebenden Ein- und Auspendlerströme sowie deren Haupttrouten. Die anschließende Analyse des Straßennetzes zeigt die Auslastungsschwerpunkte (u.a. B51 und B54 sowie Hauptzufahrtstraßen wie Warendorfer Str.) sowie neuralgische Punkte wie den Ludgeriplatz auf. Die Auswertung von Funknetzdaten ergibt weiterhin Angaben zum tageszeitlichen sowie wöchentlichen Verlauf des Verkehrsaufkommens. Deutlich wird hier vor allem die Ausprägung der morgendlichen und abendlichen Spitzenbelastung die sich über einen vergleichsweise kurzen Zeitraum darstellen.

#### *Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)*

Für den ÖPNV erfolgt zunächst die Beschreibung des bestehenden Angebots über 22 Stadtbuslinien, 6 Nachtbuslinien und 11 Taxibuslinien sowie das On-Demand-Angebot „Loop“. Die Stadtbuslinien dienen sowohl der feinräumigen Erschließung als auch der Verbindung über größere Distanzen. Durch eine in der Regel altstadtnahe Führung kann dieses Ziel in der Regel ohne Umsteigen erreicht werden. Die Umsteigebeziehungen an einigen Verknüpfungspunkten sind jedoch eher unbefriedigend. Bei einem Einzugsradius aller Haltestellen von 300m wurden kleine Erschließungslücken festgestellt, ein Einzugsradius von 500m ergibt eine vollständige Erschließung aller Siedlungsflächen.

Die Auswertung der Fahrgastzahlen zeigt eine erkennbare Zunahme auf zuletzt 49 Mio. Fahrgäste 2019. Festgestellt wird weiterhin die deutliche jahreszeitliche Schwankung von 25%.

Die Analyse des ÖPNV umfasst weiterhin die Verbindung Münsters mit dem Umland im Schienenverkehr sowie im Regionalbusverkehr und die Beschreibung des Tarifsystems.

#### *Radverkehr*

Für den Radverkehr wird analog zur Auswertung des MIV und ÖPNV zunächst eine Auswertung der Verkehrsnachfrage sowie der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur vorgenommen. Teil der Betrachtung ist dabei auch die Ausweisung von Fahrradstraßen sowie das Veloroutenkonzept.

In diesem Kapitel werden weiterhin Konflikte zwischen den Verkehrsträgern aufgegriffen, die sich auch aus der hohen Verkehrsnachfrage bei begrenzter Infrastruktur ergeben.

Auch mit Blick auf den ruhenden Verkehr wird die hohe Nachfrage und die dementsprechend große Zahl abgestellter Fahrräder deutlich.

Ebenso wie an anderen Stellen wird hier auf parallellaufende Konzepte (Fahrradnetz 2.0, Parkraumkonzept, Fußverkehrscheck u.ä.) verwiesen.

### *Fußverkehr*

Der Fußverkehr ist insbesondere für die nahräumige Erschließung und kurze Wegeverbindung von Bedeutung. Der Anteil des Fußverkehrs am Modal-Split ist in Münster vergleichsweise gering. Die Analyse zeigt, dass der Radverkehr bereits bei sehr kurzen Wegen einen hohen Anteil besitzt.

Mit Blick auf die Infrastruktur zeigt sich insbesondere in zentralen Bereichen ein gutes Angebot. Es ist jedoch ebenfalls festzustellen, dass die Flächen für den Fußverkehr regelmäßig durch abgestellte Fahrräder eingeschränkt werden.

### *Intermodalität und neue Mobilitätsangebote*

In weiteren Kapiteln werden Angebote zur Intermodalität sowie neue Mobilitätsangebote ausgewertet und erläutert. Es bestehen mehrere Carsharing-Anbieter aber auch Bike-Sharing und Lastenradsharing-Angebote sowie E-Scooter stellen ein breites Angebot dar. Die meisten Angebote sind stationsgebunden, einzelne Bike-Sharing- und E-Scooter sind aber auch im Free-Floating-System vorhanden.

Park&Ride-Anlagen sind an den größeren Einfallstraßen bereits vorhanden, eine große Bike&Ride-Anlage besteht am Hauptbahnhof. Eine örtliche verkehrsmittelübergreifende Mobilitäts-App besteht bislang nicht.

### *Erreichbarkeitsanalyse*

Ergänzend zur Mobilitätsbefragung und den verkehrsmittelspezifischen Analysen erfolgt die Analyse ausgewählter Verkehrsbeziehungen anhand einer Erreichbarkeitsanalyse. Mit ihr kann das Verhältnis der Verkehrsmittelnutzer ausgewertet werden. Das lässt Rückschlüsse auf die Angebotsqualität zu. In Verbindung mit den vorhergehenden Auswertungen lassen sich bereits erste Handlungsempfehlungen ableiten.

### *SWOT-Analyse*

Die Ergebnisse der Analysen wurden in SWOT-Analyse (Stärken/Schwächen/Chancen/Risiken) zusammengeführt. Grundsätzlich besteht demnach ein gutes Kfz-, ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrsnetz. Schwächen zeigen sich in Aspekten wie zeitweiser Überlastung, fehlender Priorisierung im ÖPNV oder auch Nutzungskonflikten bsp. zwischen Fuß- und Radverkehr.

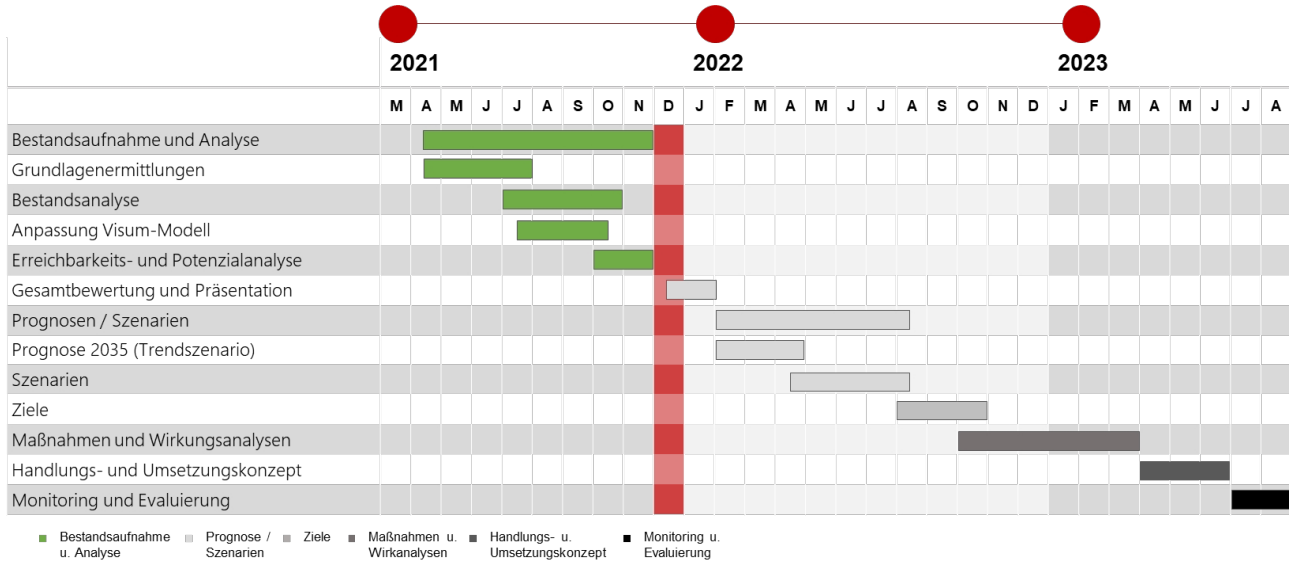
In der Bewertung wird der Stadt Münster im Zwischenbericht grundsätzlich eine gute Ausgangssituation attestiert, die Mobilität stadtverträglich und nachhaltig zu gestalten. Die Gründe dafür sind der bereits sehr gute Modal-Split, das gute MIV-Netz und ÖPNV-Angebot sowie der Stellenwert des Rads und Fußverkehrs innerhalb des Promenadenrings. Der Zwischenbericht benennt jedoch auch Hemmnisse und weist in diesem Zusammenhang auf die hohe Anzahl an Pendlerbewegungen und die begrenzten Verlagerungspotenziale vom MIV zum Rad aufgrund des bereits hohen Anteils an Fahrrädern am Modal-Split hin.

Abschließend werden im Zwischenbericht verkehrspolitische Ziele (S. 103 – 106), eine gutachterliche Bewertung der verkehrlichen Gesamtsituation (S. 107 – 109) sowie ein Ausblick (S. 110 – 113) dargestellt.

### Prozess / Methodik

Die Bearbeitung erfolgt in mehreren aufeinander aufbauenden Arbeitsschritten (s. Abbildung) und folgt einem integrierten Arbeitsansatz, der alle Verkehrsmittel im Zusammenspiel miteinander

betrachtet.



**Prozessdesign Masterplan Mobilität Münster 2035+**

Nach dem nun erfolgten Abschluss der Analyse erfolgen im weiteren Verlauf die Entwicklung bzw. Verständigung auf ein Zielsystem und die Aufstellung von einem definierten Trendszenario und verschiedenen Entwicklungsszenarien. Bei dem Masterplan Mobilität Münster 2035+ soll kein (weiteres) statisches Planwerk erarbeitet werden, das Entwicklungsziele formuliert, stattdessen sollen Mobilitätsstrategien flexibel entwickelt werden. Für das gemeinsame Verständnis von dieser bestmöglichen Strategie erfolgt parallel zur Bestandsaufnahme die gemeinsame Entwicklung verkehrspolitischer Leitziele. Bestehende aufgestellte Ziele aus anderen Konzepten werden hierbei aufgegriffen und konkretisiert.

Vor der eigentlichen Maßnahmenentwicklung werden daher verkehrsträgerübergreifende Handlungsfelder definiert, welche eine Entwicklungsrichtung vorgeben, Maßnahmen thematisch bündeln und anschaulich zusammenfassen. Neben infrastrukturseitigen Maßnahmen werden auch organisatorische, betriebliche und informatorische Maßnahmen im Rahmen des Masterplans Mobilität. Im Zuge des Masterplans Mobilität Münster 2035+ werden dafür vier Szenarien entwickelt, aus denen sich anschließend konkrete Handlungsfelder bzw. -empfehlungen inkl. Maßnahmen ableiten lassen.

Der Zwischenbericht ist Grundlage für den nächsten Arbeitsschritt, in dem maßgebliche Trends und Ziele identifiziert sowie konkretisierende Rahmenvorgaben für unterschiedliche Szenarien entwickelt werden. Vorgesehen ist ein Trendszenario, das die Entwicklung der letzten Jahre unter Berücksichtigung der erwarteten Mobilitätsentwicklung und bereits geplanter Wohn- und Gewerbeflächen fortschreibt, sowie drei Entwicklungsszenarien (progressiv, konservativ, gemäßigt), die eine Mobilitätswende in unterschiedlichen Ausprägungen beschreibt. Die Rahmenbedingungen für die zu entwickelnden Szenarien sollen unter Berücksichtigung von Hinweisen aus Politik, Stadtgesellschaft und Verwaltung mit dem Büro erarbeitet und anschließend politisch beschlossen werden.

Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern / Beirat zum Masterplan Mobilität 2035+

Zur Abstimmung solcher Fragestellungen ist der prozessbegleitende Beirat zum Masterplan Mobilität 2035+ eingerichtet worden. Im Beirat sind neben den politischen Parteien wesentliche Akteure aus den Bereichen Wirtschaft, Verkehr; Interessengruppen, Verbände und Wissenschaft vertreten. Die nächste Sitzung des Beirats ist für Ende Februar/Anfang März 2022 vorgesehen. In dieser Arbeitssitzung wird sich der Beirat mit der Einordnung der übergeordneten Ziele und Trends sowie der

spezifischen Ausrichtung der zu entwickelnden Szenarien befassen. Die vom Beirat erarbeiteten Ergebnisse werden dem Ausschuss für Verkehr und Mobilität in der Sitzung am 30.03.2022 zur Entscheidung vorgestellt.

Im darauffolgenden Arbeitsschritt entwickelt das beauftragte Büro auf Basis der beschlossenen Ergebnisse und Empfehlungen die verschiedenen Szenarien. Die Berechnung erfolgt dabei anhand einer konkreten Methodik, bei der modellbasiert die Wirkungen verschiedener Maßnahmen ermittelt und zu Prognoseszenarien verknüpft werden. Zur Wirkungsanalyse gehört neben der Analyse der Verkehrsmengen und –verlagerungen auch die Berechnung einer CO<sub>2</sub>-Bilanzierung. Die Szenarien, die als Entscheidungshilfe bei der Ausrichtung der Mobilitätsplanung und der sich daraus ergebender Maßnahmen gedacht sind, werden dem Beirat und der Politik vor der Sommerpause im Entwurf vorgestellt. Im Weiteren fließen die Szenarien dann in ihrer überarbeiteten Form gemeinsam mit Leitbild und Zielsystem in einen zweiten Zwischenbericht ein, der im vierten Quartal 2022 vorgesehen ist (vgl. Anlage 2). Daran anschließend werden geeignete Maßnahmen entwickelt und Wirkungsanalysen der Maßnahmen durchgeführt. Diese Ergebnisse münden schließlich in einem Handlungs- und Umsetzungskonzept. Der Schlussbericht des MMM2035+ soll im September 2023 vorgelegt werden. Anschließend erfolgt die Beschlussfassung durch die politischen Gremien.

Zugleich ist der vorliegende erste Zwischenbericht Grundlage für die prozessbegleitenden Beteiligungsmaßnahmen zum Masterplan Mobilität Münster 2035+. Die geplanten Maßnahmen werden aktuell abgestimmt und in das Arbeitsprogramm aufgenommen. Zum Masterplan sowie zu aktuellen Verkehrsthemen sind nachfolgende Formate zur öffentlichen Information und Beteiligung denkbar und werden mit dem Beirat erörtert:

- **Digitale Stadtrouten zu Orten der Mobilitätswende in Münster:**  
Aktuelle Mobilitätsprojekte werden mit einer Kampagne als Impulsgeber für den weiteren Prozess vorgestellt. Die Orte sind werden zu Routen mit unterschiedlichen zielgruppenspezifischen oder thematischen Schwerpunkten („Infrastruktur für morgen“, „Mit Kindern unterwegs“, „Links und rechts der Kanalpromenade“) verknüpft, die digital abgerufen und erfahren werden können. Der Auftakt ist im Frühjahr im Rahmen der Aktion „Stadtradeln“ geplant.
- **moVe-Talk:**  
Als öffentliche Podiumsdiskussion greift der moVe-Talk aktuelle Mobilitätsprojekte in Münster und im Masterplan bearbeitete Themen auf. Der moVe-Talk findet an einem festen Ort statt und wird gleichzeitig als Livestream im Internet übertragen. Das hybride Format bietet als digitales Beteiligungsangebot (sowohl Stimmungsbilder als auch Rückfragen) auch die Möglichkeit Bürgerinnen und Bürger interaktiv einzubeziehen.
- **Planungswerkstatt Innenstadt + Mobilität:**  
Die für den Herbst geplante „Planungswerkstatt Innenstadt + Mobilität“ verbindet im Rahmen einer Planungswerkstatt den Innenstadtentwicklungsprozess (INSEK MS-Innenstadt) mit dem Masterplanprozess. In enger Anlehnung an den Masterplanprozess aber unter Federführung des INSEK werden sie im INSEK behandelten Mobilitätsthemen aufgegriffen, um diese in den Masterplan zu integrieren. Schnittmengen bestehen beispielsweise bei den Themenfeldern autorarme Innenstadt, Barrierefreiheit, Parkraumkonzept oder City-Logistik.
- **Ideenmeisterschaft (voraussichtlich September 2022):**  
In der Ideenmeisterschaft werden Bürgerinnen und Bürger dazu eingeladen, gemeinsame konkrete Maßnahmen zu entwickeln. In einem kuratierten Werkstattformat erarbeiten Bürgerinnen und Bürgern dabei umsetzungsorientierte Vorschläge für Verkehrsprojekte. Zentrale Elemente der Projektarbeit sind dabei die Einbindung möglichst vieler Positionen und der Perspektivwechsel von Experten über Politik über Verwaltung bis hin zu spezifischen Zielgruppen wie Kindern, Jugendlichen oder Senioren. Das Format besteht aus drei Phasen: In der ersten Phase werden gute Ideen gesammelt, im zweiten Schritt werden in Gruppen, eigene Maßnahmen konzipiert, die dann im abschließenden Schritt öffentlich vorgestellt und die besten Vorschläge ausgewählt.

- **Europäische Woche der Mobilität [16.09.2022 – 22.09.2022]:**  
Im vergangenen Jahr hat sich Münster erstmals an der Europäischen Mobilitätswoche beteiligt. Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche wird die Kommunikation zu Mobilitätsthemen gebündelt. Ergebnisse aus Verkehrsversuchen, Dialogverfahren und dem INSEK-Prozess werden in gebündelter Form vorgestellt. Zudem ist eine Wiederaufnahme des Mobilitätsbildes auf dem Prinzipalmarkt begleitet durch eine kleine Mobilitätsmesse angedacht.
- **Prozessbegleitender Beirat zum Masterplan Mobilität 2035+**  
Für das Jahr 2022 sind bis zu vier Sitzungen des prozessbegleitenden Beirats geplant. Die inhaltlichen Schwerpunkte der Beiratssitzungen orientieren sich an den jeweiligen Arbeitsschritten zur Erarbeitung des Masterplans (Ziele und Trends, Gestaltungsszenarien, Maßnahmen, Wirkungsanalyse).

In die Gesamtkommunikation und die Arbeit des Beirats eingebunden werden die den Masterplan ergänzenden Konzepte (bspw. Standortkonzept Mobilstationen, Integriertes Parkraumkonzept, Fahrradnetz 2.0) Darüber hinaus findet eine enge kommunikative „Verzahnung“ mit den im Sommerhalbjahr stattfindenden Verkehrsversuchen, Dialogverfahren und Reallaboren sowie den konkreten Maßnahmen im INSEK-Prozess statt. Die Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten werden den politischen Gremien zur Abstimmung vorgestellt.

In Vertretung

gez.  
Denstorff  
Stadtbaurat

**Anlagen:**

Anlage A

Anlage 1: Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität Münster 2035+ - Analyseergebnisse  
(steht digital im Sitzungsdienst zur Verfügung)

Anlage 2: Zeitplan 2022 – Projektfortschritt und Beteiligung