

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Masterplan Mobilität Münster 2035+
Weiteres Vorgehen und Rahmenbedingungen für die Szenarienbetrachtung

Beratungsfolge

30.03.2022 Ausschuss für Verkehr und Mobilität

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität beschließt das weitere Vorgehen, insbesondere die Rahmenbedingungen für die auszuarbeitenden Szenarien, wie nachfolgend dargestellt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Die durch den Gutachter zu erbringenden Leistungen sind durch den bestehenden Auftrag (V/802/2017) vollständig abgedeckt.

Begründung:

Mit der Bestandsanalyse ist ein wichtiger Schritt zur Erarbeitung des Masterplans Mobilität Münster 2035+ abgeschlossen und in einem umfangreichen ersten Zwischenbericht dokumentiert worden (vgl. V/0897/2021). An die Bestandsanalyse schließt sich nun entsprechend des Arbeitsplans die Szenarienentwicklung an.

Geplantes Vorgehen

Für die Entwicklung der Szenarien ist vorgesehen, zunächst unter Fortschreibung der bisherigen und Abschätzung zukünftig voraussichtlich eintretender Entwicklungen im Mobilitätsbereich einen Prognose-Nullfall und ein Trendszenario als Referenzen für die anschließend zu entwickelnden weiteren Szenarien aufzustellen.

Grundsätzlich sind in der Szenarienentwicklung unterschiedliche Vorgehensweisen denkbar:

- a) Ausgestaltung der Szenarien als Entwicklungsszenarien, die sich hinsichtlich der Ausprägung

- bestehender verkehrspolitischer Ziele unterscheiden (z.B. konservativ, mittel, progressiv) oder sich an konkreten Entwicklungszielen ausrichten
- b) Ausgestaltung der Szenarien als Gestaltungsszenarien, bei denen eine Unterscheidung anhand der in den jeweiligen Szenarien enthaltenen Gestaltungselemente erfolgt (z.B. ÖPNV-Szenario, Radverkehrs-Szenario etc.)

Unter Berücksichtigung der im Zwischenbericht dargestellten Rahmenbedingungen und den Vorberatungen mit Politik und prozessbegleitendem Beirat schlägt die Verwaltung ein mehrstufiges Verfahren mit aufeinander aufbauenden Szenarien vor.

Die Entwicklung der Szenarien wird dabei an dem Ziel einer vollständigen Klimaneutralität der Stadt Münster im Bereich der Mobilität ausgerichtet.

Definition Klimaneutralität

Unter Klimaneutralität wird im vorliegenden Fall verstanden, dass im Prognosejahr lokal keinerlei verkehrsbedingte CO₂-Emissionen mehr entstehen. Dabei werden ausschließlich Verkehre betrachtet, auf welche die Stadt Münster unmittelbar Einfluss nehmen kann. Dies umfasst die Binnenverkehre auf dem Gebiet der Stadt Münster, sowie die Quell- und Zielverkehre soweit sie auf das Gebiet der Stadt Münster entfallen. Die vermutlich auch weiterhin bestehenden Durchgangsverkehre, auf welche die Stadt Münster keinen unmittelbaren Einfluss hat (beispielsweise Fernverkehre über die das Stadtgebiet durchquerenden Autobahnen und Bundesstraßen), können nur im Wege möglicher Veränderungen von exogenen Faktoren (z.B. Dekarbonisierung der Flottenzusammenstellung) berücksichtigt werden, da die Stadt Münster allenfalls auf die Routenführung, nicht aber auf die Größenordnung oder Energieträger dieser Verkehre Einfluss nehmen kann.

Exogene Rahmenbedingungen

Um die Szenarien aufbauen und deren Auswirkungen bestimmen zu können, müssen zunächst die exogenen Rahmenbedingungen abgeschätzt werden, denen das Mobilitätsgeschehen in Münster voraussichtlich unterliegen wird. Darunter werden alle Faktoren verstanden, die von außen auf das Mobilitätsgeschehen in der Stadt Münster einwirken, das heißt die nicht auf kommunaler Ebene gestaltet oder entschieden werden können, sondern durch übergeordnete Verwaltungsebenen (Land Nordrhein-Westfalen, Bund, EU) oder durch generelle technologische, wirtschaftliche, steuerliche und gesellschaftliche Entwicklungen vorgegeben sind. Exogene Rahmenbedingungen bestimmen somit nicht unwesentlich den Handlungsrahmen auf kommunaler Ebene.

Für eine valide Prognose des Verkehrsgeschehens wird insbesondere die Entwicklung der folgenden exogenen Rahmenbedingungen abgeschätzt und berücksichtigt:

- Gestaltung der Arbeitswelt (Teilzeit, Arbeiten im Homeoffice / mobiles Arbeiten) mit Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen in der Region
- Bewusstsein für die Notwendigkeit eines aktiven Klimaschutzes in der Bevölkerung und bei den Unternehmen
- Bewusstsein der Bevölkerung für die eigene Gesundheit und für das Gesundheitsmanagement in den Unternehmen
- Digitale Online-Dienste als Ersatz für Einkaufs-, Versorgungs- und Erledigungswege (u.a. Online-Shopping)
- Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an der Gesamtfahrzeugflotte
- Automatisierung des Fahrens (u.a. bedeutsam für fahrerlose ÖPNV-Angebote) und resultierende zusätzliche Fahrzeugkosten bei privaten PKW (u.a. bedeutsam für privaten PKW-Besitz)
- Rechtsrahmen im Mobilitätsbereich mit Auswirkungen auf die kommunalen Handlungsspielräume (z.B. Möglichkeiten zur Bewirtschaftung von Parkraum und Verkehrsinfrastruktur (City-Maut) oder für Geschwindigkeitsbeschränkungen)

- Finanzrahmen zur Förderung von kommunalen (und regionalen) Mobilitätsangeboten

Die Abschätzung der voraussichtlichen Entwicklungen erfolgt für das Prognosejahr 2030. Sie beeinflussen unmittelbar

- a) die räumliche Verteilung von Bevölkerung, Arbeitsplätzen und Zielen der Daseinsvorsorge in der Stadt und der Region (Mobilitätsbedarf),
- b) die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln (u.a. Motorisierungsquote und Mobilitätsoptionen) sowie
- c) die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens (u.a. Verkehrsmittelwahl) und damit insgesamt die resultierende Verkehrsentwicklung (u.a. Verkehrsmengen und Verkehrsleistung).

Für alle zu erarbeitenden Szenarien werden dabei identische exogene Rahmenbedingungen unterstellt, damit die konkreten Auswirkungen der kommunal zu beeinflussenden Maßnahmen deutlich herausgearbeitet werden können und zwischen den Szenarien miteinander vergleichbar sind.

Szenarienbetrachtung

Es sollen insgesamt vier Szenarien entwickelt werden, die aufeinander aufbauen und auf das Ziel einer vollständigen Klimaneutralität im Bereich der Mobilität einzahlen.

In einem ersten Schritt wird hierzu ein **Prognose-Nullfall (Szenario 1)** gebildet. Dieser beantwortet die Frage: „Was passiert, wenn wir die bisherigen Entwicklungen unverändert fortschreiben?“ In diesem Szenario werden ausschließlich die bestehenden und abschätzbaren exogenen Rahmenbedingungen sowie strukturelle Entwicklungen der Stadt Münster und des unmittelbaren Umlands, die den Mobilitätsbedarf beeinflussen, einbezogen und auf das Jahr 2030 fortgeschrieben.

Keine Berücksichtigung in diesem Szenario finden bislang nicht umgesetzte Maßnahmen zur Verkehrsinfrastruktur oder zur Verkehrsorganisation. Diese sind in den weiteren Szenarien zu betrachten. Der Prognose-Nullfall bildet insofern den vergleichenden Bezugspunkt für alle weiteren zu entwickelnden Szenarien. Der Prognose-Nullfall ist ein übliches Instrument in der Verkehrsplanung, mit dem ein Bezugs- bzw. Referenzfall geschaffen wird. Der Vergleich der jeweiligen Szenarien mit dem Bezugsfall ermöglicht somit, die Wirkungen der Maßnahmen, die in den Szenarien hinterlegt sind, aufzuzeigen. Auch wenn die Annahme, dass in den nächsten Jahren keine Maßnahme umgesetzt wird, nur theoretischer Natur ist, ist diese Basis dennoch wichtig, um auch die Wirkung der bereits geplanten und im Trendszenario enthaltenen Maßnahmen aufzuzeigen.

Parallel dazu wird ein **Trendszenario (Szenario 2)** aufgestellt. Mit diesem wird die Fragestellung „Was passiert, wenn die bereits verbindlich beschlossenen Maßnahmen bis 2030 umgesetzt sind?“ untersucht. Sowohl die exogenen Rahmenbedingungen als auch die für den Prognose-Nullfall erarbeiteten strukturellen Entwicklungen werden auch diesem Szenario zugrunde gelegt. Darüber hinaus werden in diesem Szenario jedoch alle politisch beschlossenen und bis zum Prognosejahr 2030 realistisch umsetzbaren Maßnahmen berücksichtigt. Dazu gehören u.a.

- Erweiterung und vierstreifiger Ausbau der Umgehungsstraße (B51)
- Realisierte Velorouten und Fahrradstraßen, Kanalpromenade
- Inbetriebnahme der WLE-Strecke zwischen Münster und Sendenhorst
- ...

Ziel dieses Szenarios ist es, zu ermitteln, welchen Beitrag die bereits auf den Weg gebrachten Konzepte und Maßnahmen zur Erreichung des Ziels einer lokal klimaneutralen Mobilität im Jahr 2030 leisten. Dies geschieht durch Abgleich der Ergebnisse des Trendszenarios mit den Ergebnissen des Prognose-Nullfalls. Zu erwarten ist, dass die bisher beschlossenen Maßnahmen nicht ausreichen werden, das Ziel einer lokal klimaneutralen Mobilität bis zum Jahr 2030 zu erreichen. Als wesentliches begrenzendes Kriterium für die Umsetzbarkeit ist der Prognosehorizont bis 2030 zu sehen. Nur die realistische Realisierungsabschätzung ermöglicht die zielgerichtete Arbeit hin zur Klimaneutralität.

Das **Szenario Klimaneutralität 2030 (Szenario 3)** verfolgt dementsprechend die Fragestellung „Unter welchen Voraussetzungen ist eine vollständige lokale Klimaneutralität im Bereich der Mobilität bis zum Jahr 2030 möglich?“. Dieses Szenario beinhaltet alle Annahmen und Maßnahmen der vorgenannten Szenarien. Darüber hinaus werden in das Szenario alle konzeptionell denkbaren und im Rahmen des Masterplans Mobilität Münster 2035+ kommunal beeinflussbaren Maßnahmen zur Erreichung einer lokalen Klimaneutralität im Mobilitätsbereich integriert. Diese umfassen u.a.

- vollständige Realisierung eines Fahrradnetzes 2.0
- umfassende Priorisierung von ÖPNV und Radverkehr
- Realisierung eines Metrobussystems auf allen Hauptachsen des ÖPNV
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch Anpassung der Tarifstruktur
- Ausweitung von LOOPmünster auf das gesamte Stadtgebiet in den Zwischenräumen der ÖPNV-Hauptachsen
- Realisierung eines hochverdichteten (über den Ansatz des bisherigen S-Bahn-Münsterland-Konzeptes hinausgehenden) SPNV-Angebots
- umfassender Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- Förderung von Angeboten der Sharing-Economy (Car-, Bike- und Scooter-Sharing)
- umfassende Verknüpfung der Angebote des Umweltverbundes an Mobilstationen
- deutliche Reduzierung des MIV-Parkraumbereiches im Innenstadtbereich
- Bewirtschaftung von MIV-Parkraum und Verkehrsinfrastruktur

Dabei werden die möglichen Maßnahmen in einem iterativen Prozess quantitativ erarbeitet, im Verkehrsmodell hinterlegt und hinsichtlich ihrer Gesamtwirkung bewertet. Im Ergebnis kann aus der Bewertung des in diesem Szenario enthaltenen Maßnahmenbündels abgeleitet werden, inwieweit eine Klimaneutralität unter Heranziehung aller denkbarer Maßnahmen erreichbar wäre – unter grober Einordnung der Umsetzungszeiten und Kosten. Das Szenario Klimaneutralität 2030 dient insofern dazu, die Wirkung aller Maßnahmen, die im Einflussbereich der Stadt liegen, abzubilden und Wege zur Zielerreichung einer Klimaneutralität aufzuzeigen. Gleichzeitig werden mit dem Szenario das Ambitionsniveau und der Kostenumfang deutlich.

Im Anschluss an die Entwicklung der ersten drei Szenarien wird ein hierarchisches Zielsystem aufgebaut (vgl. nachfolgende exemplarische Abbildung). Das Zielsystem beinhaltet ein Leitbild und abgestuft hiervon Oberziele aus den Themenfeldern Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft sowie diese Oberziele weiter ausdifferenzierende Teilziele.

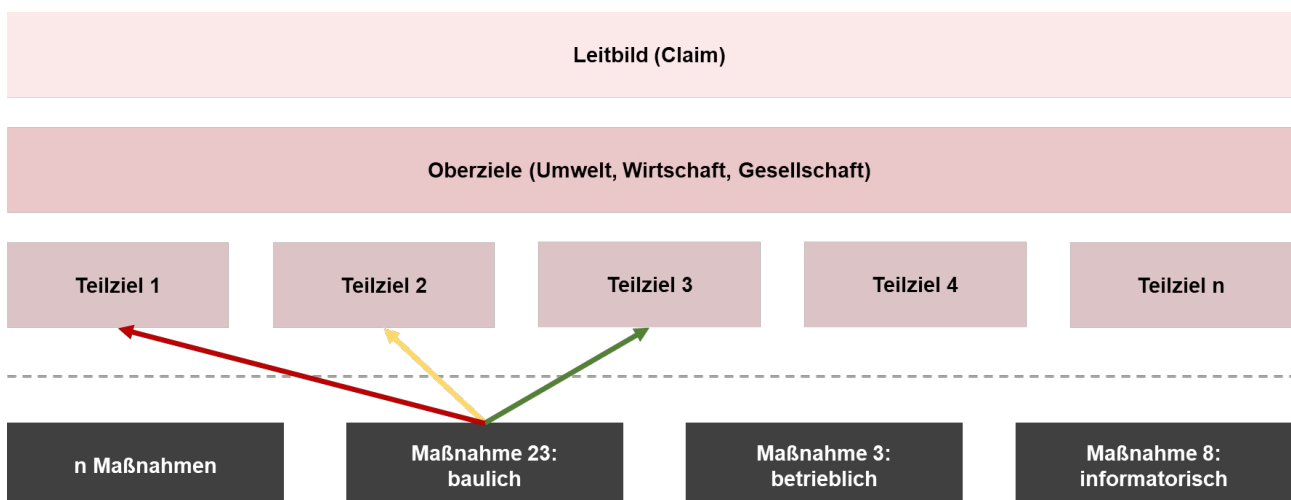


Abbildung: Beispiel für den Aufbau eines Zielsystems (exemplarische Maßnahmen).

Die Ziele generieren sich hierbei mindestens aus übergeordneten mobilitätsbezogenen Zielsetzungen der EU, des Bundes, des Landes Nordrhein-Westfalen und der Stadt Münster. Darüber hinaus werden

weitere lokal getroffene Festlegungen und Ziele, beispielsweise zur Barrierefreiheit oder Sicherheit von Mobilitätsangeboten, berücksichtigt (vgl. auch Zwischenbericht Bestandsanalyse Masterplan Mobilität Münster 2035+, S. 103 ff).

Die Ergebnisse der Szenarienbetrachtung und –berechnung sowie das aufgebaute Zielsystem werden der Politik in einem zweiten Zwischenbericht vorgelegt. Sobald ein verbindliches Zielsystem politisch beschlossen ist, werden die hierauf einzuhaltenden Maßnahmen detaillierter ausgearbeitet. Im Ergebnis werden konkrete Maßnahmensteckbriefe vorliegen, die eine Priorisierung der Maßnahmen und einen Umsetzungsfahrplan enthalten.

Dadurch wird die Möglichkeit geschaffen, die detailliert ausgearbeiteten Maßnahmen in einem abschließenden **Umsetzungsszenario (Szenario 4)** zusammenzuführen und hinsichtlich ihrer klimabezogenen und finanziellen Auswirkungen in einer Gesamtschau zu bewerten. Die einbezogenen Maßnahmen können baulicher, betrieblicher und informatorischer Natur sein. Hinsichtlich ihrer Wirkungen können die entwickelten Maßnahmen ein oder mehrere Teilziele unterstützen. Genauso ist denkbar, dass einzelne Maßnahmen ein Teilziel unterstützen, gleichzeitig aber im Widerspruch zu einem anderen Teilziel stehen. Dies wird im Rahmen des Szenarios detailliert aufgearbeitet und bewertet. Das Umsetzungsszenario dient somit dazu, einerseits die weiteren Ziele neben der Klimaneutralität aufzunehmen und andererseits die konkretisierten Maßnahmen in einem Szenario zu bündeln, um die Phase der Umsetzung des Masterplans Mobilität Münster 2035+ vorzubereiten.

Während die ersten drei Szenarien zeitgleich erarbeitet werden können, setzt dieses letzte Szenario die o.g. Zwischenschritte voraus und kann daher erst nachlaufend zu den anderen Szenarien umsetzungsorientiert erarbeitet werden. Konkret liegt dies daran, dass alle im vierten Szenario enthaltenen Maßnahmen unter Berücksichtigung eines konkreten Realisierungsfahrplans erarbeitet werden. So wird eine noch präzisere Abschätzung der verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen einzelner Maßnahmen ermöglicht.

Nächste Schritte

Auf Grundlage des skizzierten Vorgehens wird das Büro PTV Transport Consult GmbH die konkreten Eingangsdaten erarbeiten, die der anschließend folgenden Szenarienberechnung zugrunde gelegt werden. Dies betrifft zunächst einmal vor allem die exogenen Faktoren. Hier gilt es die oben genannten Entwicklungen in quantitative Eingangsgrößen für die Berechnung der Szenarien zu übersetzen. Gleiches gilt im nächsten Schritt für den Prognose-Nullfall, das Trendszenario sowie das Szenario Klimaneutralität 2030. Die so konkretisierten Szenarien mit den Eingangsgrößen werden dem Ausschuss für Verkehr und Mobilität in der Sitzung am 01.06.2022 vorgestellt.

In Vertretung

gez.
Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen: Anlage A