



Amt für Mobilität und Tiefbau

27.02.2023

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Kraehnke

Telefon: 492-6505

Kraehnke@stadt-  
muenster.de

## Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Masterplan Mobilität Münster 2035+ - Zwischenbericht zu Prognoseszenarien und Zielsystem

Beratungsfolge

15.03.2023 Ausschuss für Verkehr und Mobilität

Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

#### I. Sachentscheidung:

1. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität nimmt den zweiten Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität Münster 2035+ zur Kenntnis (vgl. Anlage 1)
2. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität nimmt die aktualisierten Ergebnisse für den Prognose-Nullfall und das Trendszenario zur Kenntnis.
3. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität nimmt die Ergebnisse des Szenarios Klimaneutralität 2030 zur Kenntnis.
4. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität beschließt das Zielsystem zum Masterplan Mobilität Münster 2035+ gemäß den Darstellungen im zweiten Zwischenbericht.

#### II. Finanzielle Auswirkungen:

Die durch den Gutachter zu erbringenden Leistungen sind durch den bestehenden Auftrag (V/0802/2017) vollständig abgedeckt.

### **Begründung:**

#### Zu 1. Kenntnisnahme zweiter Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität Münster 2035+

Mit dem Masterplan Mobilität Münster 2035+ erarbeitet die Verwaltung aktuell den konzeptionellen Rahmen, um eine klimagerechte und stadtverträgliche Mobilität für Münster zu gestalten, welche allen Münsteranerinnen und Münsteranern die gesellschaftliche Teilhabe garantiert. Dabei steht das Bestreben im Vordergrund, durch verpflichtende Zielvorgaben und passgenaue Maßnahmen, die hohe Lebensqualität in der Stadt auch zukünftig weiter zu steigern.

Mit der Bestandsanalyse ist im ersten Quartal 2022 ein wichtiger Schritt zur Erarbeitung des Masterplans Mobilität Münster 2035+ abgeschlossen und in einem umfangreichen ersten Zwischenbericht

dokumentiert worden (vgl. V/0897/2021). Anschließend wurde durch den Ausschuss für Verkehr und Mobilität beschlossen, dass die Auswirkungen möglicher kommunal zu ergreifender Maßnahmen mittels folgender, aufeinander aufbauender Szenarien dargestellt werden sollen (vgl. V/0198/2022):

1. Prognose-Nullfall (Szenario 1)
2. Trendszenario (Szenario 2)
3. Szenario Klimaneutralität 2030 (Szenario 3)
4. Umsetzungsszenario (Szenario 4)

Mit dem nunmehr vorgelegten zweiten Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität Münster 2035+ werden die Ergebnisse der Szenarienrechnungen für die Szenarien 1-3 offengelegt. Diese dienen als Ausgangsbasis für das im Anschluss zu erarbeitende Umsetzungsszenario. Des Weiteren enthält der zweite Zwischenbericht einen Vorschlag für ein Zielsystem, auf das die Maßnahmen des Masterplans Mobilität Münster 2035+ „einzahlen“ und an dem sie sich im Rahmen einer späteren Evaluation messen lassen müssen.

## Zu 2. Aktualisierte Ergebnisse Prognose-Nullfall und Trendszenario

Mit der Vorlage V/0732/2022 wurden dem Ausschuss für Verkehr und Mobilität erste Ergebnisse der Szenarienrechnung für den Prognose-Nullfall sowie das Trendszenario bekanntgegeben. Die Umrechnung der auf dem Stadtgebiet erbrachten Verkehrsleistung in Werte für Schadstoffemissionen erfolgt mittels repräsentativer Emissionsfaktoren gemäß HBEFA (Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs). Dabei spielt die prognostizierte Flottenzusammensetzung für das zu betrachtende Zieljahr eine entscheidende Rolle. Die prognostizierte Flottenzusammensetzung für das Jahr 2035 wurde nach Bekanntgabe der Ergebnisse mit der Vorlage V/0732/2022 noch einmal angepasst, da das HBEFA in diesem Punkt aktualisiert wurde. Die für den Prognose-Nullfall sowie das Trendszenario prognostizierten Schadstoffemissionen mussten daher ebenfalls neu berechnet werden. Für den Binnenverkehr stellen sich diese nun wie folgt dar (vgl. Abb. 1):

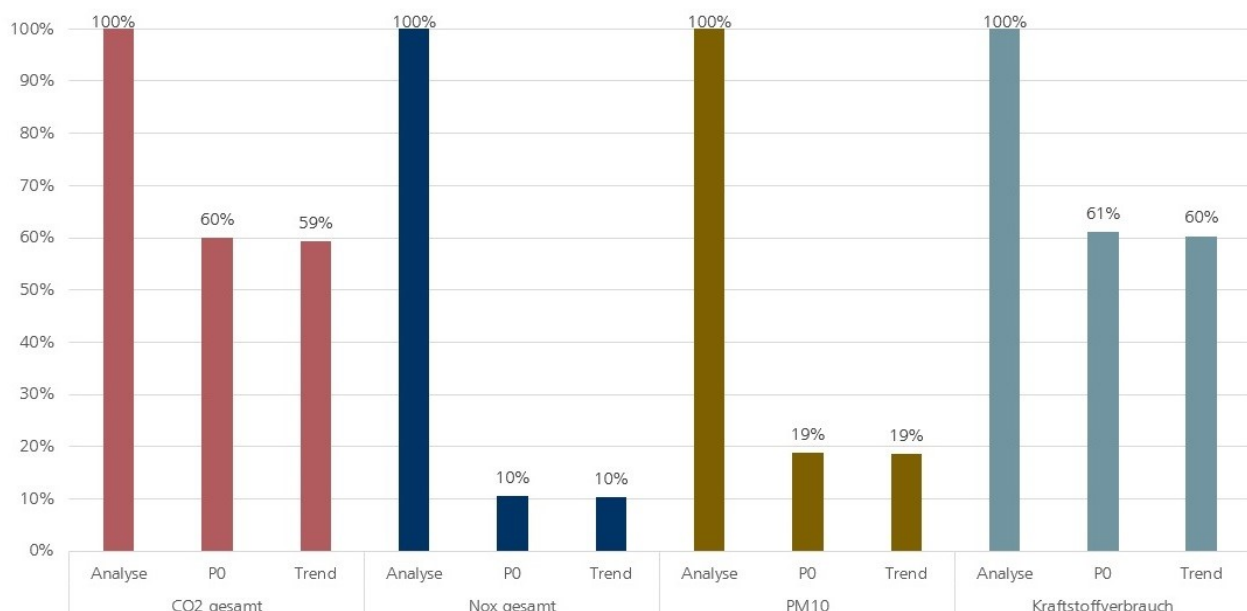


Abb. 1: Schadstoffemissionen Binnenverkehr im Analyse-Fall (2019 = 100%), Prognose-Nullfall und Trendszenario

Gegenüber der ursprünglichen Berechnung in der Vorlage V/0732/2022 sinkt der CO<sub>2</sub>-Ausstoß aufgrund der veränderten Flottenzusammensetzung damit im Prognose-Nullfall wie auch im Trendszenario um weitere 18 Prozent auf nunmehr 60 bzw. 59 Prozent des Analyse-Falls (2019 = 100%). Der

NOx-Ausstoß reduziert sich in beiden Szenarien um jeweils 5 Prozent auf nunmehr 10 Prozent. Für den PM10-Ausstoß ergibt sich eine Reduktion um jeweils 7 Prozent auf nunmehr 19 Prozent. Der Kraftstoffverbrauch reduziert sich im Prognose-Nullfall um 19 Prozent auf nunmehr 61 Prozent, im Trendszenario um 18 Prozent auf nunmehr 60 Prozent.

### Zu 3. Ergebnisse des Szenarios Klimaneutralität 2030

Mit der Vorlage V/0198/2022 hat der Ausschuss für Verkehr und Mobilität beschlossen, im Rahmen des Masterplans Mobilität ein Szenario Klimaneutralität 2030 (Szenario 3) vom Gutachter rechnen zu lassen. Die konkrete Ausgestaltung ergibt sich aus der Vorlage V/0732/2022. Demgemäß dient das Szenario Klimaneutralität 2030 dazu, zu ermitteln, unter welchen Voraussetzungen eine vollständige lokale Klimaneutralität im Mobilitätsbereich erreicht werden kann.

Dieses Szenario beinhaltet alle Annahmen und Maßnahmen der Szenarien 1 und 2 (vgl. Anlage 1: Zweiter Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität Münster 2035+ ab S. 35). Darüber hinaus werden in das Szenario alle konzeptionell denkbaren und prinzipiell kommunal beeinflussbaren Maßnahmen aufgenommen, die geeignet sind, einen Beitrag zum Ziel der Klimaneutralität zu leisten, und zwar unabhängig von aktuellen rechtlichen, finanziellen und personellen Rahmenbedingungen. In diesem Sinne stellt das Szenario Klimaneutralität ein Maximalszenario dar, welches dazu dient, die Wirkung aller denkbaren Maßnahmen beurteilen zu können und so die effektivsten Maßnahmen für das anschließend zu erarbeitende Umsetzungsszenario zu ermitteln. Die einzelnen im Szenario Klimaneutralität 2030 abgebildeten Maßnahmen sind im zweiten Zwischenbericht ab S. 54 dargestellt. Für das Szenario Klimaneutralität 2030 lassen sich folgende zentrale Ergebnisse feststellen:

Im binnenverkehrsbezogenen Modal Split reduziert sich der Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege (Fahrer und Mitfahrer) von insgesamt 32 Prozent im Prognose-Nullfall auf 18 Prozent im Szenario Klimaneutralität 2030. Der Anteil der Wege im öffentlichen Verkehr steigt von 10 Prozent auf 33 Prozent. Da der öffentliche Verkehr im Szenario Klimaneutralität 2030 besonders attraktiv gestaltet worden ist (u.a. kostenlose Nutzung und deutlich höhere Taktung) und daher auch kürzere Wege im öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, reduziert sich der Anteil der mit dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegten Wege leicht (vgl. Abb. 2).

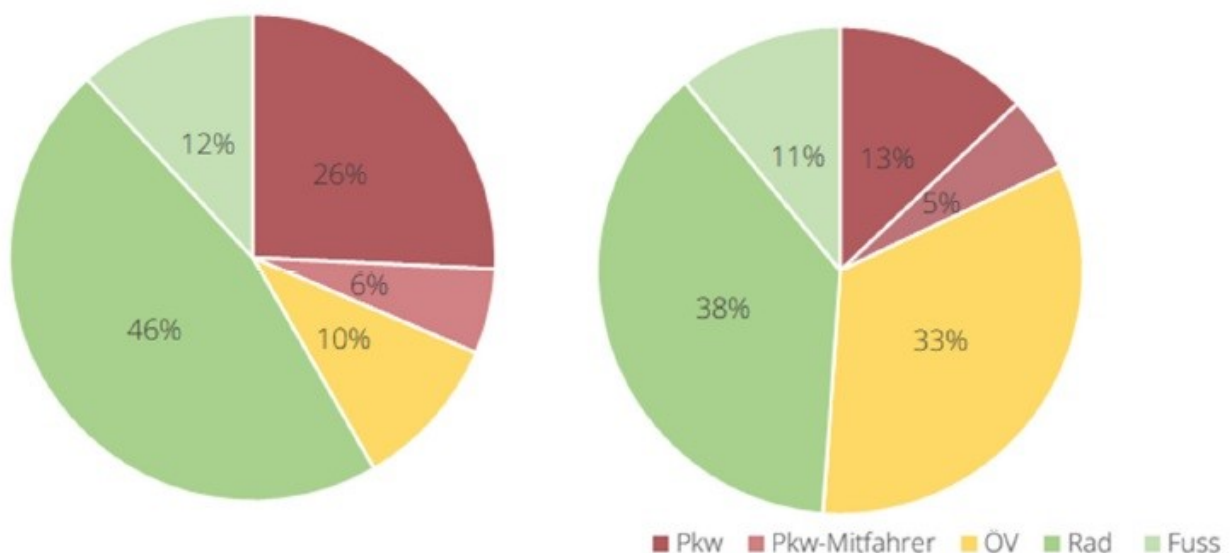


Abb. 2: Modal Split Prognose-Nullfall (links) und Szenario Klimaneutralität 2030 (rechts) im Binnenverkehr

Bezogen auf die Verkehrsleistung im Binnenverkehr zeigt sich ein ähnliches Bild. Während sich die Verkehrsleistung im MIV fast halbiert, steigt die Verkehrsleistung im öffentlichen Verkehr gegenüber dem Prognose-Nullfall sehr stark an. Auch hier resultiert ein kleinerer Teil des Wachstums jedoch aus

Verlagerungseffekten vom Fuß- und Radverkehr (vgl. Abb. 3).

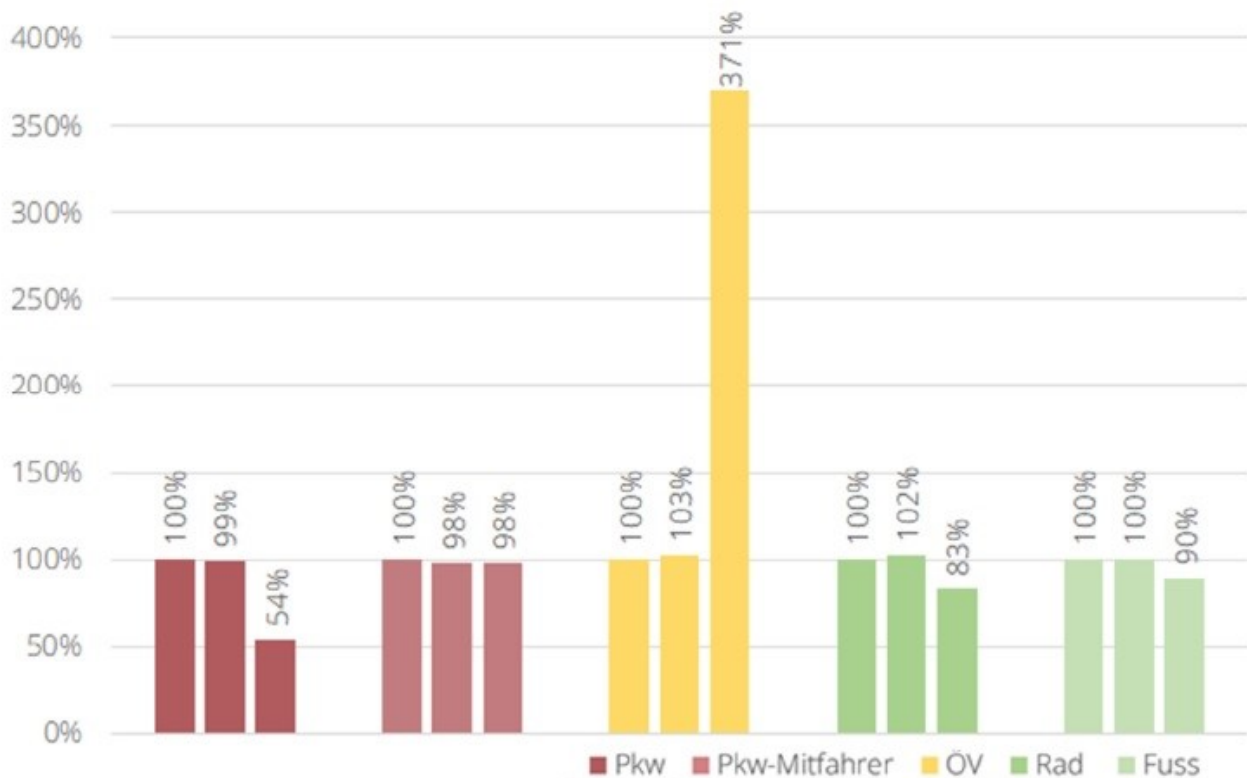


Abb. 3: Verkehrsleistung nach Modus für Prognose-Nullfall (links), Trendszenario (Mitte) und Szenario Klimaneutralität 2030 (rechts) im Binnenverkehr

Auch im Quell-Ziel-Verkehr ergeben sich deutliche Verschiebungen. Durch das zusätzliche Busangebot, vor allem aber in Folge des realisierten und gegenüber den Bestandsplanungen nochmals taktverdichteten S-Bahn-Konzepts ergibt sich auch für alle Quell-Ziel-Verkehre eine massive Angebotserweiterung im öffentlichen Verkehr. Diese zahlreichen zusätzlichen Verbindungen zwischen dem Stadtgebiet und dem Umland spiegeln sich entsprechend deutlich in der Verkehrsmittelwahl der Pendlerverkehre wider. Im Prognose-Nullfall, als Referenzszenario, werden etwa 79% der Wege im Quell-Ziel-Verkehr mit dem Pkw zurückgelegt. Der öffentliche Verkehr erreicht einen Wegeanteil von 19%, der Radverkehr, bedingt durch die deutlich längeren Reiseweiten, liegt bei etwa 2%. Im Szenario Klimaneutralität kehren sich diese Verhältnisse weitestgehend um. Hier werden ca. 79% der Wege über den öffentlichen Verkehr abgewickelt, während sich der Anteil des MIV auf 21% reduziert. Die Zusammensetzungen im Vergleich der beiden Szenarien sind in Abb. 4 veranschaulicht.

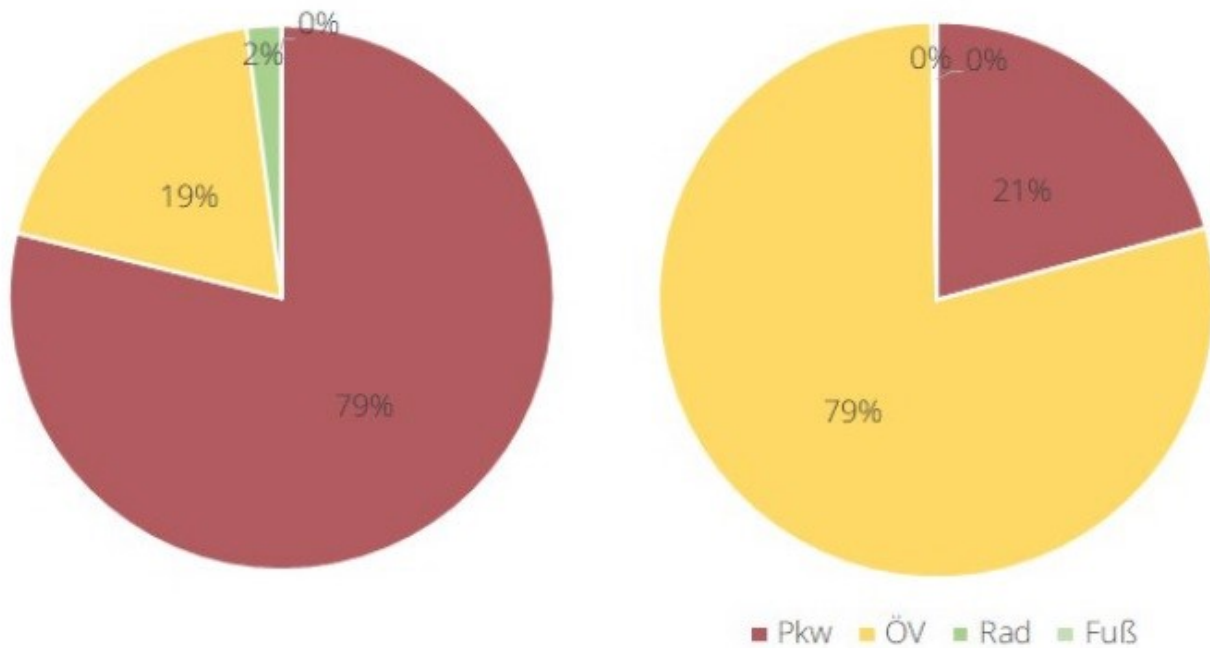


Abb. 4: Modal Split Prognose-Nullfall (links) und Szenario Klimaneutralität 2030 (rechts) im Quell-Ziel-Verkehr

Die Umrechnung der Verkehrsleistung in Werte für Schadstoffemissionen erfolgt auch hier mittels repräsentativer Emissionsfaktoren gemäß HBEFA (Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs). Es ergibt sich folgendes Bild (vgl. Abb. 5):

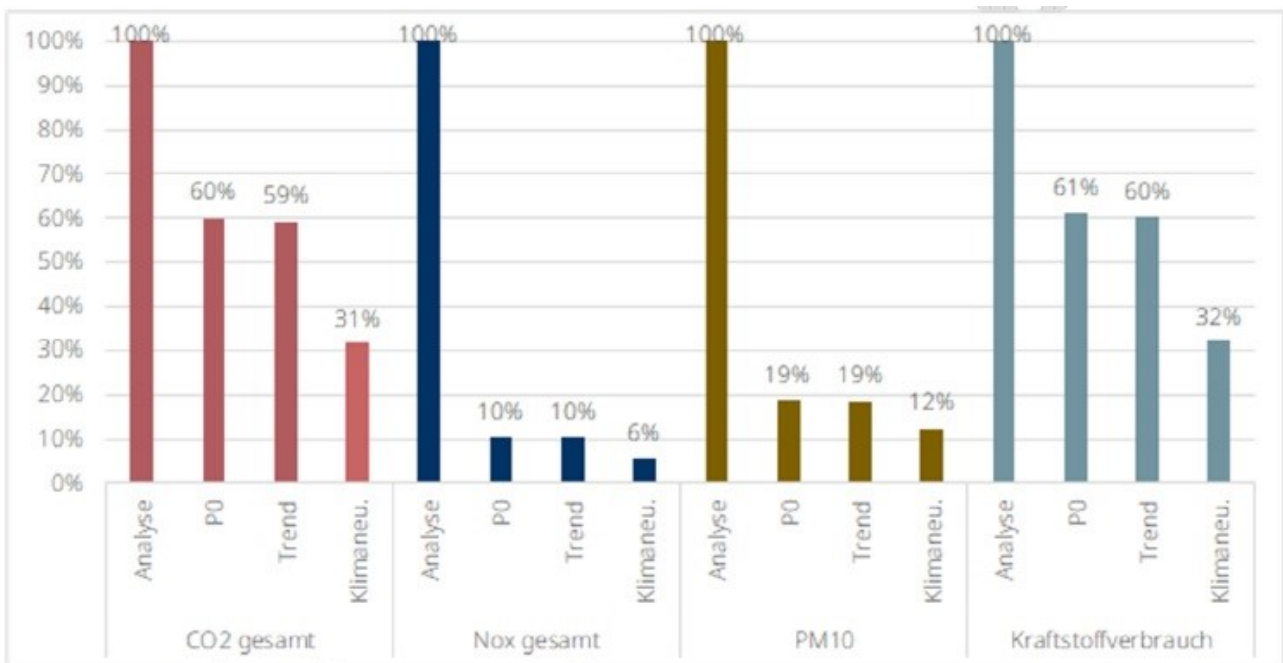


Abb. 5: Schadstoffemissionen Binnenverkehr im Analyse-Fall (2019 = 100%), Prognose-Nullfall, Trendszenario und Szenario Klimaneutralität 2030

Der Ausstoß von CO<sub>2</sub> kann gegenüber dem Analyse-Fall (2019 = 100%) um 69 Prozent reduziert werden. 31 Prozent verbleiben jedoch auch in diesem Szenario. Der NO<sub>x</sub>-Ausstoß reduziert sich um 94 Prozent auf verbleibende 6 Prozent. Der PM10-Ausstoß kann um 88 Prozent auf 12 Prozent des

Analyse-Falls reduziert werden. Der Kraftstoffverbrauch lässt sich auf 32 Prozent des Analyse-Falls senken.

Trotz der umfassenden und teilweise sehr weitreichenden Maßnahmen kann mit dem Szenario Klimaneutralität 2030 eine vollständige Klimaneutralität daher nicht erreicht werden. Dieses Szenario stellt bewusst – unabhängig von aktuellen rechtlichen, finanziellen und personellen Rahmenbedingungen – ein fiktives Maximalszenario dar. In dieser Ausprägung ist eine Umsetzung ohne massive Umbauten der Infrastruktur nicht realistisch. Einflussfaktoren sind unter anderem

- enormer Ressourcenbedarf: Personal- und Fahrzeugbedarf etc.
- Flächennutzungskonflikte (z.B. Hauptbahnhof) im öffentlichen (Straßen-)raum
- Verdoppelung der Ressourcen bedeutet mindestens eine Verdoppelung der Kosten und des Personals
- rechtliche Fragestellungen (z.B. Tempo 30, Citymaut, vollständig kostenloser ÖPNV)
- Grenzen des kommunalen Einflusses (z.B. regionale Angebotsqualität SPNV)

Unabhängig von der Realisierungswahrscheinlichkeit liefert das Szenario wichtige Erkenntnisgewinne zu Wirkpotenzialen und Abschätzungen zu möglichen Einsparungspotenzialen verkehrsbedingter Emissionen.

Damit das Ziel einer vollständigen lokalen Klimaneutralität perspektivisch dennoch erreicht werden kann, bedarf es daher weitreichender regulatorischer Eingriffe auf der Europa-, Bundes- und Landesebene. Ein vollständiges Verbot der Zulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, wie kürzlich vom europäischen Parlament beschlossen, kann dies leisten, wirkt sich jedoch erst schrittweise ab dem Jahr 2035 aus.

#### Zu 4. Zielsystem

Unter Berücksichtigung bestehender Planwerke, übergeordneter Ziele, der Bestandsanalyse sowie den Ergebnissen der unterschiedlichen Beteiligungsformate (u.a. Ideen-Fabrik und Ideen-Rat, Pop-up-Ausstellung, moVe-Talk, Online-Beteiligung) wurden gemeinsam mit dem wissenschaftlichen Beirat sowie dem Lenkungskreis zum Masterplan Mobilität Münster 2035+ Ziele entwickelt, auf die alle Maßnahmen des Masterplans Mobilität „einzahlen“ und an denen sie sich im Rahmen einer späteren Evaluation messen lassen müssen. Diese wurden zu einem Zielsystem zusammengefasst (vgl. Anlage 1: Zweiter Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität Münster 2035+ ab S. 17).

Für die Mobilitätsplanung in Münster wurde folgender Grundsatz formuliert:

„Münster befindet sich auf dem Weg zu einer klimaneutralen und stadtverträglichen Mobilität, die gesellschaftliche Teilhabe garantiert. Anhand von bewusst ambitioniert gewählten Zielen wird die gute Ausgangsbasis genutzt, um Mobilität in Münster auf ein neues, nachhaltiges Level zu heben, das die Ansprüche der Daseinsvorsorge gewährleistet und einen flächeneffizienten Ansatz verfolgt. Dabei steht das Bestreben im Vordergrund, durch verpflichtende Zielvorgaben und passgenaue Maßnahmen, die hohe Lebensqualität in der Stadt auch zukünftig zu steigern. Deshalb sollen alle mobilitätsbezogenen Maßnahmen auf die Oberziele klimaneutrale Mobilität, verkehrssichere, gesunde und lebenswerte, digitale und vernetzte, gerechte und erreichbare sowie barrierefreie Stadt einzahlen.“

Für die einzelnen Oberziele wurden spezifische Leitsätze und Teilziele entwickelt. Diese stellen sich wie folgt dar:

#### **Klimaneutrale Mobilität**

Die Klimaneutralität ist das übergeordnete Ziel der Stadt Münster, das für alle weiteren Ziele die

übergreifende Klammer bildet. Das Ziel ist es, eine weitgehende lokale Klimaneutralität im Mobilitätssektor über die verstärkte Verkehrsvermeidung und -verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund zu bewirken.

Dabei nimmt der durch klimabewusstere Technologien angetriebene und auf eigenen Trassen geführte ÖPNV eine wesentliche Mobilitätssäule ein. Ergänzt wird das System durch die gezielte Umwidmung von Flächen bzw. die Erweiterung der Infrastruktur für die Nahmobilität. Eine Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes fördert zudem mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, die durch eine Ausweitung von Grün- und Freiflächen verstärkt werden kann. Gleichzeitig soll mit dem gezielten Ausbau von Ladeinfrastrukturen auch die Antriebswende im MIV gefördert werden.

Teilziele:

- Stetige Verringerung von verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen
- Vermeidung klimaschädlicher und Förderung klimaschonender Wege
- Priorisierung klimaschonender Handlungsoptionen in allen Mobilitätsbereichen
- Neuverteilung des Straßenraums zu Gunsten des Umweltverbundes
- Stetige Reduzierung des öffentlichen Parkraums (v.a. innerhalb des Tangentenrings)
- Gewährleistung einer emissionsfreien und ressourcenschonenden City-Logistik

### **Verkehrssichere Stadt**

Für die Stadt Münster stellt die Verkehrssicherheit ein elementares Grundbedürfnis dar, das als wesentliche Voraussetzung für eine gleichberechtigte Verkehrsteilnahme angesehen werden muss. Das Ziel ist es, durch den Aus- und Umbau der Verkehrsinfrastrukturen sichere Räume für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

Hierbei spielt zum einen die klare Trennung der Infrastrukturen in eigenständige Bereiche eine zentrale Rolle. Zum anderen kann dies über bedarfsorientierte Geschwindigkeitsanpassungen sowie über eine gesamte Geschwindigkeitsreduktion im Netz geschehen. Im Sinne der priorisierenden Verkehrsplanung (gem. FGSV-Empfehlung „E-Klima 2022“) sollte gleichzeitig die Verkehrssicherheit für Alle stets über die Leistungsfähigkeit der Infrastrukturen gestellt werden.

Teilziele:

- Vermeidung und Verlagerung von MIV-Wege innerhalb des (Kern-)Stadtgebietes
- Priorisierung von Sicherheit gegenüber Leistungsfähigkeit im Verkehrsnetz
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verfolgen der Vision Zero
- Gewährleistung von Sicherheitsreserven über fehlerverzeihende Infrastrukturen
- Verringerung der Unfallwahrscheinlichkeit und Unfallschwere im Straßenverkehr
- Priorisierung von nichtmotorisierten (Fuß, Rad) und gemeinschaftlich genutzten Mobilitätsformen (ÖPNV, Sharing) in allen Planungen

### **Gesunde und lebenswerte Stadt**

Das Ziel der gesunden und lebenswerten Stadt erreicht die Stadt Münster durch die Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Besonders die hohe Straßenraumqualität durch eine Erweiterung der für den Fuß- und Radverkehr ausgewiesenen Flächen sowie separate Busspuren steigern die Attraktivität.

Durch eine Umverteilung des Straßenraums wird das Nebennetz ein Aufenthaltsort, an dem Menschen leben und sich gerne aufhalten. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung werden die Flächen für den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr reduziert sowie für die Steigerung der Lebensqualität

die Ausweitung von Grün- und Freiflächen angestrebt.

Teilziele:

- Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen durch verstärkte Klimaresilienz
- Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität durch Attraktivierung des Straßenraums
- Etablierung einer autoarmen Innenstadt
- Steigerung der Lebensqualität im Wohnumfeld

### **Digitale und vernetzte Stadt**

Die Stadt Münster verbessert die klimaschonende Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln durch eine stadtweite Verknüpfung der Mobilitätsangebote z. B. in Mobilstationen. Hierbei werden die Chancen durch Mobilitätsinnovationen und Digitalisierung genutzt. Das Ziel ist es, alle Akteure zusammenzubringen und das Mobilitätssystem in Münster für alle Menschen zu verbessern.

Digitale Möglichkeiten helfen dabei, die persönliche Mobilität „smarter“ zu machen, individuelle Entscheidungsprozesse zu objektivieren sowie Abläufe zu verbessern, werden aber nicht als Selbstzweck gesehen. Mobilität ist künftig insbesondere zu Fuß, mit dem Rad und mit dem ÖPNV (d.h. unabhängig vom Besitz eines privaten Pkw) komfortabel möglich.

Teilziele:

- Bedarfsgerechte Etablierung und Erweiterung alternativer Mobilitätsformen
- Vernetzung der Mobilitätsangebote unter Nutzung digitaler Möglichkeiten
- Vereinfachung der Zugänglichkeit und des Übergangs zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten
- Vernetzung der Liefer- und Logistikverkehre über „smarte“ Mobilitätslösungen

### **Gerechte und erreichbare Stadt**

Die Stadt Münster gilt im verdichteten Kernstadtbereich als kompakte Stadt mit kurzen Wegen. Zu den äußeren Stadtteilen stellt sich die Raumstruktur dagegen zunehmend dispers dar. Daher dient der ÖPNV – ergänzt um ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz auf wichtigen Relationen – als wesentliche Säule, um die Erreichbarkeiten auch für Pendlerinnen und Pendler aus den äußeren Stadtteilen sowie der Region zu verbessern.

Das Ziel ist es, die Menschen – d. h. Stadtbevölkerung sowie Pendlerinnen und Pendler – verstärkt dazu zu motivieren, auf den Umweltverbund umzusteigen. Um aber eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu erhalten, müssen alle Angebote des Umweltverbundes erreichbarer, attraktiver und komfortabler werden. Die Erreichbarkeit von Orten muss unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels gewährleistet sein.

Eine verstärkte Nutzungsmischung fördert die „Stadt der kurzen Wege“, ermöglicht Gelegenheiten zur Interaktion und sorgt auf diese Weise insgesamt für einen lebendigen öffentlichen Raum mit kompakten Wegeketten. Durch die Förderung flächensparender Fortbewegungsarten wird der begrenzte Straßenraum außerdem zukünftig effizienter genutzt.

Teilziele:

- Optimierung der städtischen und regionalen Erreichbarkeiten
- Teilhabe an Gesellschaft durch uneingeschränkte Erreichbarkeit
- Hierarchisierung und Qualifizierung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
- Ausweitung und Optimierung des ÖPNV als Basis der Verkehrswende

- Entwicklungutzungsgemischter Stadt- und Quartiersstrukturen

## **Barrierefreie Stadt**

Die Stadt Münster ermöglicht durch einen barrierefreien (Stadt-)Verkehr eine gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen. Wesentliche Faktoren sind dabei der Abbau von Hürden sowie eine Steigerung der Attraktivität und Qualität des Straßenraums. Alle Bereiche in der Stadt sind ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und zusammenhängend nutzbar.

Die barrierefreie Nutzung und Gestaltung ist bei Neu- und Umbaumaßnahmen das wichtigste Ziel. Bei der Gestaltung müssen sämtliche Formen von Behinderungen mitgedacht werden, so dass auch ein frühzeitiger Einbezug von Betroffenen im konkreten Fall konsequent mitzudenken ist.

Teilziele:

- Abbau von infrastrukturellen, räumlichen, zeitlichen und finanziellen Barrieren
- Berücksichtigung der Barrierefreiheit in allen (neuen) Planungsvorhaben
- Bedarfsgerechte Gewährleistung von Mobilitätsangeboten für Alle
- Gewährleistung einer barrierefreien Erreichbarkeit und Nutzung des ÖPNV
- Verfolgen eines universellen Designs für Alle im Straßenraum

## Weiteres Vorgehen

Die mit dieser Vorlage sowie dem beiliegenden zweiten Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität Münster 2035+ vorgestellten Szenarien dienen dazu, die verkehrlichen und emissionsbezogenen Auswirkungen möglicher kommunal zu ergreifender Maßnahmen abschätzen zu können. Diese Erkenntnisse dienen als Ausgangsbasis für das nun zu erarbeitende Umsetzungsszenario. Dieses enthält konkrete Maßnahmen als Gutachternvorschläge für eine Umsetzung in Münster.

Mögliche Maßnahmen für das Umsetzungsszenario ergeben sich zudem aus den bereits durchgeführten und den noch durchzuführenden Beteiligungsformaten. Soweit möglich und verkehrlich sinnvoll werden diese vom Gutachter bei der Erstellung des Umsetzungsszenarios berücksichtigt. Sämtliche Maßnahmen werden außerdem mit dem wissenschaftlichen Beirat sowie dem Lenkungskreis abgestimmt.

Alle Maßnahmen des Umsetzungsszenarios werden anschließend in einem Schlussbericht zusammengefasst. Dieser kann dem Ausschuss für Verkehr und Mobilität voraussichtlich im 4. Quartal 2023 vorgelegt werden.

In Vertretung

gez.  
Robin Denstorff  
Stadtbaurat

## **Anlagen:**

Anlage A

Anlage 1: Zweiter Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität Münster 2035+ „Prognoseszenarien Masterplan Mobilität Münster 2035+“ (digital verfügbar im Ratsinformationssystem unter: <https://www.stadt-muenster.de/sessionnet/sessionnetbi/info.php>)