

Durch den Masterplan Mobilität Münster 2035+ aufgegriffene Anträge

Antragsnummer	Antragsbezeichnung	Antragsteller
A-R/0003/2016	Für mehr Lebensqualität: ÖPNV stärken und Attraktivität emissionsfreier Fortbewegung erhöhen!	Gruppe ÖDP/Piraten
A-R/0004/2017	Neue Chancen für Münster: Eine Stadtbahn für unsere Stadt	SPD-Fraktion
A-R/0001/2018	Ein City-Logistic-Center – Baustein in einem zukunftsfähigen Mobilitäts-Angebot in Münster	FDP-Fraktion
A-R/0022/2018	Verkehrsforum – den ÖPNV von morgen heute vorbereiten	CDU-Fraktion und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL
A-R/0055/2019	Schnelle Busse verbinden Münster mit dem Münsterland	CDU-Fraktion und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL
A-R/0084/2019	Parken, umsteigen und losfahren – P+R in Münster ausbauen	CDU-Fraktion und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL
A-R/0027/2020	Ein Metrobus-System für Münster	CDU-Fraktion und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL
A-R/0032/2020	Transparenz erhöhen sowie Priorisierung der Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität durchführen	CDU-Fraktion und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL
A-R/0003/2021	Münster muss erreichbar sein - Mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt	CDU-Fraktion
A-R/0016/2021	Freiwillig und ohne Verbote: Autofahrer:innen ein Angebot zum Umstieg machen	FDP-Fraktion
A-R/0021/2021	Tempo 30 im Stadtgebiet ausweiten: Mehr Verkehrssicherheit, weniger Lärm und Emissionen	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL, SPD-Fraktion und Ratsgruppe Volt
A-R/0077/2021	Für eine Strategie Münstermobilität 2025	CDU-Fraktion
A-R/0007/2022	Weiterentwicklung des Münsteraner Nahverkehrsystems – ÖPNV als Stütze der Verkehrswende nachhaltig und zukunftsfähig aufstellen	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL, SPD-Fraktion und Ratsgruppe Volt



Weseler Str. 19-21

48151 Münster

Tel. 0251 76026743

Fax 0251 76023830

gruppe@orange-ratms.de

Ratsantrag

Münster, den 28.01.2016

Für mehr Lebensqualität:

ÖPNV stärken und Attraktivität emissionsfreier Fortbewegung erhöhen!

Der Rat möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit den Stadtwerken Münster Maßnahmen zu entwickeln, welche geeignet sind, den stark zunehmenden motorisierten individuellen Verkehr (MIV) in die Münsteraner Innenstadt (Pendler) zum Umstieg auf den ÖPNV oder emissionsfreie Fortbewegungsmittel zu bewegen.

Hierbei sind insbesondere

a) die Einführung einer Umweltabgabe für Unternehmen

sowie

b) die Einführung eines verpflichtenden Umweltbustickets für Pendler

als auch

c) die Einführung einer Umweltabgabe auf öffentliche und private Kunden- bzw. Mitarbeiter-Stellplätze

unter dem Aspekt der Kompensation von Schäden z.B. durch erhöhte Schadstoff- und Lärmemissionen auf ihre rechtliche und finanzielle Umsetzbarkeit hin zu prüfen.

Ziel ist es, zusätzliche finanzielle Mittel zu generieren, um die Umweltbelastung insgesamt z.B. durch Verbesserung des Regionalbusverkehrs, durch vermehrten Einsatz von Elektrobussen und durch die Steigerung der Attraktivität des Radwegenetzes zu senken.

Begründung:

Derzeit nutzen die Münsteraner zu rund 71% die Angebote des Umweltverbundes, während die Pendler zu 81% mit ihren privaten Kfz die Innenstadt ansteuern.

Laut Aussage der Stadtwerke macht sich überdies der Preisverfall bei Benzin und Diesel bei der weiteren Zunahme der Pendlerströme im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Rückgang der Nutzer im ÖPNV deutlich bemerkbar. Dies geht einher mit einer weiteren Zunahme der Belastung der Innenstadt mit allen Risiken, die vom MIV ausgehen.

Dies erfordert im Sinne des Erhaltes der Lebensqualität in der Stadt ein Umsteuern und die stärkere Beteiligung der Pendler an den Kosten der Umstrukturierung. Die zusätzlich generierten Einnahmen sollen ausschließlich in eine Verbesserung der Infrastruktur des Umweltverbundes in Münster, aber auch in der Region fließen.

Auch in Münster gibt es Messstellen, an denen die Schadstoffbelastung der Luft hoch ist und Grenzwerte überschritten werden (Beispiele Weseler Str. & Bült).

Aber auch ohne Grenzwerte zu überschreiten, bedeutet jede zusätzliche Belastung eine Minderung der Lebensqualität der Einwohner dieser Stadt.

Angesichts leerer Kassen und der erheblichen Vorleistungen, welche unsere Gemeinde in den vergangenen Jahrzehnten erbracht hat, ist es an der Zeit für den Erhalt der Lebensqualität in Münster finanzielle Mittel nach dem Verursacherprinzip einzufordern.

Sollten, und das erwarten wir, geeignete Maßnahmen gefunden werden, den MIV zu mindern, dient das am Ende nicht nur den Münsteranern, sondern auch den verbleibenden Pendlern, die auf die Benutzung ihres Kfz nicht verzichten wollen, bzw. angewiesen sind: Auch bei ihnen steigt die Lebensqualität durch Zeitersparnis und Nervenschonung.

Gez.

Piraten – Ratsherr Johannes Schmanck

ÖDP – Ratsherr Franz Pohlmann



„Neue Chancen für Münster: Eine Stadtbahn für unsere Stadt“

SPD-Fraktion
im Rat der Stadt Münster

Bahnhofstraße 9
48143 Münster
Tel. (0251) 45 314
Fax (0251) 511 750
www.spd-muenster.de

14.02.2017

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

- Die Verwaltung wird beauftragt, kurzfristig mit dem Land in Verhandlungen zu treten, die eine Förderung für einen Ausbau der Infrastruktur im öffentlichen Nahverkehr durch Schaffung einer Stadtbahn für Münster zum Ziel haben. Hierfür ist ein Vorschlag für ein umfassendes Stadtbahnkonzept zu erarbeiten und den Gremien des Rates zur Beschlussfassung vorzulegen.
- Zentraler Bestandteil eines solchen Konzepts soll eine neu zu schaffende Achse vom Hauptbahnhof bis nach Gievenbeck sein.
- Im Sinne eines flächendeckenden Netzes von schienengebundenem Nahverkehr sind zu reaktivierende Bahnhaltepunkte an bestehenden Trassen in das Konzept zu integrieren. Die Planungen sollen regional in enger Abstimmung mit den Nachbarkommunen erfolgen.
- Zur Finanzierung der notwendigen Investitionen sollen Fördermittel des Landes und des Bundes beantragt werden. Konkret ist hierbei die Aufnahme in das GFVG-Bundesprogramm anzustreben, über das eine Förderung von bis zu 90% der Investitionssumme (60% Bund, 30% Land) möglich ist. Hierfür soll eine Kosten-Nutzen-Untersuchung der geplanten Maßnahme erstellt werden. Dabei ist insbesondere für eine neue Bahnlinie die beste und wirtschaftlichste technische Lösung zu finden und moderne Technik, z. B. Stromübertragung per Induktion, zu berücksichtigen.

Begründung:

Münster wächst – und das Wachstum unserer Stadt ist die wichtigste soziale Frage dieses Jahrzehnts in der Kommunalpolitik. Dieses Wachstum muss sozial gerecht gestaltet werden – unsere Stadt muss Raum und Perspektiven für alle bieten, nicht nur für die, die es sich leisten können. Dieses Wachstum zeigt sich in seinen Folgen an vielen Stellen: Münsters Verkehr ist davon besonders betroffen: Lange Staus in den Morgenstunden und im Feierabendverkehr, überfüllte Busse am Morgen und am Abend, die viele Fahrgäste nur noch stehen lassen können. All dies zeigt: Münsters Verkehr stößt an Kapazitätsgrenzen. Im letzten Jahr gab es in Münster



rund 45 Millionen Fahrten mit dem Bus – vor gut einem Jahrzehnt waren es erst 30 Millionen. Dem erfreulichen Trend zu einer stärkeren Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs steht allerdings ein ebenso stabiles Wachstum der Kfz-Zulassungen in Münster gegenüber. Auf Münsters Straßen wird es immer enger, in wenigen Jahren wird es in Münster bei einer steigenden Gesamtbevölkerung noch schwieriger, pünktlich und zuverlässig ein Ziel zu erreichen.

Münster braucht daher einen grundlegend neuen Ansatz in der Verkehrspolitik. Unsere Stadt ist bundesweit die einzige Metropole mit mehr als 300.000 Einwohner*innen, die im öffentlichen Nahverkehr ein ausschließlich mit Bussen operierendes Modell einsetzt. Dieses Konzept wird in der Zukunft bei weiterem Wachstum unserer Stadt noch weniger funktionieren als heute schon. Gleichzeitig braucht Münster auch aus Gründen der Ökologie und Nachhaltigkeit endlich eine klare Richtungsentscheidung zugunsten nachhaltiger Mobilität: Der öffentliche Nahverkehr und der Radverkehr sollen Vorrang haben. Dabei ist es Ziel, diese Mobilitätsformen so attraktiv zu machen, dass sich der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf Schiene, Bus und Rad lohnt. Der öffentliche Nahverkehr soll die schnellste, kostengünstigste und attraktivste Form der Mobilität in unserer Stadt für alle Strecken werden, die nicht schnell mit dem Rad bewältigt werden können. Um dieses Ziel zu erreichen, brauchen wir erhebliche Investitionen in unsere Infrastruktur.

Dazu gehört ein umfassendes Stadtbahnkonzept. In dieses Konzept sollen Bahnhaltepunkte an bestehenden Trassen integriert werden, die reaktiviert oder neu errichtet werden sollen. Dabei ist die Reaktivierung der WLE auf der Südostachse ebenso von zentraler Bedeutung wie weitere, neue Bahnhaltepunkte, zum Beispiel in Berg Fidel/Preußenstadion. Ziel ist ein flächendeckendes Netz von schienengebundenem Nahverkehr in unserer Stadt, in dem bestehende Lücken zügig geschlossen werden. Ebenso klar ist aber auch: Das allein wird nicht reichen. In zentralen Wachstumsregionen unserer Stadt, auf maßgeblichen Verkehrsachsen liegen keine Trassen, die wieder in Betrieb genommen werden können. Zentrale Orte in unserer Stadt können allein mit diesem Konzept nicht angebunden werden.

Eine Stadtbahn soll daher auch auf einer neu zu schaffenden Achse vom Hauptbahnhof nach Gievenbeck verkehren. Auf dieser Strecke liegen schon heute die verkehrsstärksten Haltestellen des bisherigen Busnetzes, eine weitere Verstärkung mit Bussen ist kaum noch möglich. Auf dem Weg nach Gievenbeck liegt mit der Altstadt das Geschäftszentrum unserer Stadt, aber mit zahlreichen Hochschuleinrichtungen auch Orte des Forschens und Lernens, die von tausenden Menschen jeden Tag aufgesucht werden, schließlich mit dem UKM einer der größten Arbeitgeber und die wichtigste medizinische Einrichtung unserer Stadt, schließlich mit dem Konversionsgelände der Oxfordkaserne bald ein neues Wohnquartier und mit Gievenbeck selbst einer der wachstumsstärksten Stadtteile Münsters. Diese zentrale Verkehrsachse unserer Stadt braucht so-bald wie möglich eine grundlegend neue Erschließung mit dem öffentlichen Nahverkehr. Mit einem Stadtbahn-Konzept soll dabei der Nahverkehr zu einer preisgünstigen, schnellen und attraktiven Alternative zum Auto gemacht und zugleich die Innenstadt und den



Westen unserer Stadt besser an den neuen Hauptbahnhof angebunden werden.

Die notwendigen Investitionen in unsere Infrastruktur liegen sicher über der Grenze von 100 Millionen Euro. Das wird Münster nicht alleine stemmen können. Daher soll auf die Unterstützung des Landes gesetzt werden. Ziel ist es, mit einem überzeugenden Konzept in den Genuss entsprechender Landes- und Bundesförderung zu kommen.

Eine neue Bahnverkehrsachse Hauptbahnhof – Gievenbeck soll nur der Einstieg in ein umfassendes Konzept für nachhaltige Mobilität in Münster und der Region sein. Für viele Menschen auch aus dem Umland ist die Erreichbarkeit Münsters von zentraler Bedeutung. Deswegen sollen alle Schritte des neuen Stadtbahnkonzepts von Anfang an im Sinne regionaler Vernetzung gedacht und konzipiert werden. Bei der Planung der neuen Achse nach Gievenbeck sollen daher bei der technischen Umsetzung auch der perspektivische Anschluss an die WLE und damit nach Südosten in den Kreis Warendorf hin in den Blick genommen werden. Für in Zukunft weitere zu realisierende Achsen eines Stadtbahnkonzepts soll dieses von Anfang an regional in enger Abstimmung mit den Nachbarkommunen geplant werden.

Eine solche Stadtbahn für Münster ist der entscheidende Baustein für die Mobilität in unserer Stadt. Ziel ist es, den öffentlichen Nahverkehr damit zur schnellsten, preisgünstigsten und attraktivsten Form der Mobilität neben dem Fahrrad machen – und so eine nachhaltige und ökologische Alternative zum motorisierten Individualverkehr schaffen. Münster braucht Investitionen in Infrastruktur. Es ist zulange nichts geschehen – es wird höchste Zeit, die Weichen richtig zu stellen. Investitionen in eine Stadtbahn sind dafür ein wichtiger Beitrag.

Sozialdemokratische Partei Deutschlands
Fraktion im Rat der Stadt Münster

Dr. Michael Jung
Philipp Hagemann
Mathias Kersting
Katharina Köhnke
Hedwig Liekefedt
Ludger Steinmann

Thomas Fastermann
Marius Herwig
Michael Kleyboldt
Thomas Kollmann
Anne Schulze Wintzler
Beate Vilhjalmsson
Maria Winkel

Doris Feldmann
Dr. Cornelia Jäger
Marianne Koch
Gaby Kubig-Steltig
Petra Seyfferth
Robert von Olberg





FDP-Ratsfraktion
Geringhoffstraße 48
48163 Münster
Tel. 0251 - 987 30 60
Fax: 0251 - 987 30 61
Email: fraktion@fdp-ms.de
www.fdp-fraktion-ms.de
Münster, 16.01.2018

Antrag

Ein City-Logistic-Center – Baustein in einem zukunftsfähigen Mobilitäts-Angebot in Münster?

Der Rat möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob in Münster ein Konzept für ein "City Logistic Center Münster" (CLC-MS) entwickelt werden soll. Im Rahmen dieser Prüfung sind folgende Teilaspekte zu berücksichtigen:

- a) Es sollen Vorgespräche u.a. mit Logistik-Unternehmen, (Lebensmittel-) Konzernen, aber auch Vertretern der IHK, der Handwerkskammer und dem Einzelhandel geführt werden. Ebenso ist das Knowhow der Hochschulen einzubinden.
- b) Die Erfahrungen anderer Städte mit Transport-Verteilstellen – z. B. Berlin, Hamburg Frankfurt oder Göteborg – sollen ausgewertet werden.
- c) Vorschläge zu einem für möglichst viele Verkehrssysteme (Straße, Schiene, Wasserstraße) optimalen Standort sollen geprüft werden.
- d) Finanzielle Fördermöglichkeiten von EU, Land und Bund sind zu prüfen.

Begründung:

In Münster ist in Sachen Verkehr derzeit vieles in Bewegung. Vieles aber steckt eben auch - wortwörtlich - in Stau und Stillstand. Das Straßennetz ist ebenso an seine Grenzen gelangt wie die CO₂- Belastung, so dass bei den Lösungsansätzen vor allem Ideen unter dem Stichwort "Verkehrsvermeidung" gesucht werden.

Neben z.B. den Pendler-, Berufs- und Einkaufsverkehren bedeutet der auch durch den Online-Handel anwachsende Liefer- und Wirtschaftsverkehr eine nicht unbeträchtliche Belastung. Gerade die so genannte "letzte Meile" oder der "letzte Kilometer" zum Kunden trägt zu den Emissionen bei. Dabei komme, so sagt etwa Lars Purkartshofer von UPS , "Wirtschaftsverkehr in den Städten planerisch nicht vor".

Die Idee, Lieferverkehre an einem strategisch günstig gelegenen, zentralen Ort zu bündeln, umzuverteilen und dann möglichst emissionsfrei an die Empfänger zu liefern - etwa mit Lastenrädern, Elektro- oder Wasserstoff-getriebenen Fahrzeugen - wird vielerorts bereits erprobt. So ist gerade das schwedische Göteborg (rd. 580.000 Einwohner) für sein City-Logistik-Konzept, entwickelt von der städtischen Verkehrsbehörde, mit einem Innovationspreis ("Quality Innovation Award") ausgezeichnet worden. Hier werden kleinteilige Frachtlieferungen für Geschäfte und Büros in der Göteborger Innenstadt über einheitliche Touren mit Elektrotransportern oder Lastenrädern

zugestellt, die wenig Verkehrsraum beanspruchen und kaum Umweltbelastungen wie Lärm oder Abgase verursachen. Nach Einschätzung von Fachleuten könnten bis zum Jahr 2030 in Deutschland rund 70 Prozent der Nutzfahrzeuge im City-Verkehr elektrifiziert und digitalisiert unterwegs sein (Markus Schell vom Achsenhersteller BPW auf der Logistics Digital Conference in Frankfurt im Nov. 2017). Hierzu hat sich z.B. die Handwerkskammer in Hamburg mit interessanten Angeboten für ihre Mitglieder auf den Weg zum mehr E-Mobilität gemacht.

Etliche große wie kleinere deutsche Städte haben schon eigene Konzepte entwickelt, um die Warenströme räumlich zu verlagern und so unter anderem die vielen kleinteiligen Lieferungen, die die zahlreichen Fahrten und Stopps der Dienstleister verursachen, zu vermeiden.

Als besonders effizient erweisen sich City-Hub-Konzepte (innerstädtische Verteilstellen). Allerdings offenbar nur, wenn sie von allen Dienstleistern gemeinsam genutzt werden können, also anbieterneutral ist. In Berlin etwa zeigt das Projekt „BentoBox“ erfolgreich, dass man Kurierautofahrten um 85 Prozent reduzieren konnte. (<https://www.berlin-innovation.de/de/startseite/innovationsuebersicht/titel-der-innovation/innovation/2.html>)

Alle Dienstleister können die Container-Boxen nutzen, um ihre Sendungen für ein Zielgebiet zu sammeln und von dort weiter zu verteilen. Unkonventionelle Denkansätze sind also gefragt.

Die großen Städte müssten sich besser aufstellen, vor allem auch personell dem Thema Logistik mehr Aufmerksamkeit schenken, so hieß es im November 2017 auf der Logistics Digital Conference in Frankfurt, wo deshalb auch Beauftragte für Wirtschaftsverkehre gefordert wurden. Das Internet-Lexikon "Wikipedia" resümiert beim Thema City-Logistik: "Während bisher die Devise galt: gleiche Waren – verschiedene Empfangsorte, soll es in Zukunft mit Hilfe der City-Logistik heißen: verschiedene Waren – gleiche Empfangsorte".

Ob ein auf unsere Stadt zugeschnittenes Konzept zur City Logistic Chancen haben könnte, soll die beantragte Prüfung darstellen. Ein solches Konzept könnte dann ein Baustein sein im „Masterplan 100 Prozent Klimaschutz“ und ebenfalls Teil des Konzeptes „Mobilität Münster 2035+“ werden.

gez.

Carola Möllemann-Appelhoff
Jürgen Reuter
Hans Varnhagen
Jörg Berens
FDP-Fraktion im Rat



Bündnis 90/Die Grünen/GAL
Ratsfraktion Münster



CDU
Ratsfraktion Münster

Antrag

Münster, 6. März 2018

Verkehrsforum – den ÖPNV von morgen heute vorbereiten

Der Rat möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Münster, dem ZVM, dem NWL, der Fachhochschule und Universität ein an die Politik und Öffentlichkeit gerichtetes Verkehrsforum über Zukunftsszenarien der ÖPNV-Mobilität in Münsterland zu veranstalten.

Unter Beteiligung von renommierten Experten der Branche (beispielsweise Vertreter des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen VDV) sind folgende Themen ein Bestandteil des Forums:

- zukünftige Trends der Verkehrsentwicklung
- Innovative Verkehrsmittel: autonomes Fahren, On-Demand-ÖPNV
- Optimierung der ÖPNV-Infrastruktur
- Handlungsstrategien für Stadtwerke-Unternehmen (unter Beteiligung von Trägern von Modellprojekten).

Begründung

Der Bereich Mobilität befindet sich im Wandel. Gepaart mit den Herausforderungen der Nachhaltigkeit und neuen Möglichkeiten der technischen Entwicklung des digitalen Zeitalters eröffnen sich komplett neue Potentiale zur Neudefinierung des öffentlichen Mobilitätsangebots. Daraus ergeben sich wichtige Zielsetzungen und Weichenstellungen für den Ausbau der Infrastruktur und deren Finanzierung, um den Bedürfnissen in der Zukunft gerecht zu werden.

Allen voran muss die Mobilität im Kontext der Zukunftstrends neu definiert werden. Zu berücksichtigen sind neuartige Verkehrsformen hinsichtlich des möglichen Einsatzes in Münster und Münsterland, mit denen die Mobilität in der wachsenden Stadt auch zukünftig gewährleistet bzw. verbessert werden kann. Bei dem Forum soll es um Erfahrungen und Visionen im Hinblick auf den Standort Münster gehen. Schon heute müssen die Weichen für den Verkehr von morgen gestellt werden. Dafür bedarf es fachlich begleiteter und breit angelegter Diskussionen über richtige Strategien hinsichtlich der Neugestaltung des öffentlichen

Personennahverkehrs in einer wachsenden Stadt wie Münster. Einige Kommunen wie beispielsweise Düsseldorf oder Siegen haben bereits ein ähnliches Verkehrsforum durchgeführt.

Studien des Deutschen Verkehrsforums (DVF) zeigen, wie selbstverständlich gerade die jüngere Generation mit Hilfe des Smartphones schon multimodal unterwegs ist. Wenn heute von der Zukunft der Mobilität die Rede ist, dann geht es nicht länger nur um räumliche Fortbewegung, um Verkehrsmittelnutzung, um neue Antriebsformen und Fahrzeug-Features. Die moderne Mobilität wird gleichzeitig mit den Begriffen wie Klimaschutz, Standortpolitik, neue Energieinfrastrukturen und postfossile Mobilitätskonzepte in Verbindung gebracht. Vernetzte Städte, Car-to-Car-Kommunikation oder intelligente Transportsysteme sind die Stichworte.

Über den Einsatz von innovativen Formen der Verkehrsmittel liegen bereits erste Erfahrungen vor. Ein Vorreiter für solche Innovationen ist Duisburg, das ein On-Demand-Angebot - eingebettet in den bestehenden ÖPNV - einführt. Das Berliner Technologie-Unternehmen door2door führt gemeinsam mit der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) deutschlandweit erstmals bedarfsgerechte Zusatzangebote ein. Teil dieser Lösung sind nachfrageorientierte Kleinbusse, die von der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) eingesetzt werden. Die Kleinbusse sind eine Ergänzung zum Fahrplanangebot und folgen keinem statischen Fahrplan, sondern fahren auf Basis der Echtzeit-Nachfrage der Bürger und werden bequem via App bestellt. Ebenfalls geht die bayerische Stadt Freyung diesen Weg und setzt das On-Demand-Angebot ein.

Auch zum Autonomen Fahren besteht international und in Deutschland eine Reihe an Forschungsprojekten. Autonome Fahrzeuge könnten insbesondere im Stadtverkehr für viel Entlastung sorgen. So könnte etwa der ruhende Individualverkehr in Innenstädten durch einen „smarten ÖPNV“ verringert werden. Besonders im Hinblick auf wachsende Städte und eine zunehmende Siedlungsdichte könnte das autonome Fahren eine wichtige Rolle spielen. Kleinteilige Shuttle-Dienste könnten bereits bestehende ÖPNV-Netze ergänzen. Die Steigerung des ÖPNV durch innovative Angebote und deren Vernetzung sowie das Vordenken der Infrastruktur für autonome Systeme können wichtige zukunftsorientierte Botschaften werden.

Mobilität eröffnet individuelle Gestaltungsmöglichkeiten und Handlungsoptionen und hat so maßgeblichen Einfluss auf die Lebensqualität. Erreichbarkeit und Zugänglichkeit sind wichtige Voraussetzungen für eine attraktive, lebenswerte und wirtschaftlich erfolgreiche Stadt. Innovative Informations- und Bezahltechniken vereinfachen die Gestaltung eigener Mobilität. Münster wächst - und damit auch die Verkehrsnachfrage. Die angestrebte nachhaltige Gestaltung des öffentlichen Verkehrs erfordert deshalb zukunftsweisende Strategien und gemeinsame Anstrengungen mehrerer Akteure. In einem gemeinsamen Fachgespräch soll ausgelotet werden, welche Trends die Entwicklung bestimmen und zu Handlungsstrategien für Münster passen, die die ÖPNV-Struktur nachhaltig optimieren können.

gez. Stefan Weber
und Fraktion

gez. Otto Reiners
und Fraktion



Ratsantrag

25.06.2019

Schnelle Busse verbinden Münster mit dem Münsterland!

Der Rat möge beschließen:

1. Zur Verbesserung der Busverbindungen zwischen den Landkreisen Warendorf, Borken, Coesfeld und Steinfurt sowie der Stadt Münster werden die bestehenden Schnellbuslinien verstärkt.
2. Ziel ist es, ab dem nächsten Fahrplanwechsel im Januar 2021 auf den vier Schnellbuslinien
 - S 20 Warendorf – Everswinkel – Münster
 - S 50 Ibbenbüren – FMO – Münster
 - S 70 Vreden – Ahaus/Horstmar – Laer - Münster
 - S 75 Bocholt – Borken – Münsterjeweils eine zweite Verbindung je Stunde mit einem Schnellbus einzurichten und dadurch das Angebot auf diesen Linien zu verdoppeln und
 - auf der besonders stark genutzten Schnellbuslinie
 - S 90 Lüdinghausen – Senden - Münsterbereits 2019 je Stunde eine dritte Verbindung mit einem Schnellbus einzurichten und dadurch das Angebot auf dieser Linie um 50 % zu erhöhen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, hierfür in Abstimmung mit den Landkreisen und Anliegergemeinden Verhandlungen mit den zuständigen Gremien der RVM/WVG aufzunehmen. Auch die SWMS sowie der ZVM bzw. der NWL sind soweit erforderlich zu beteiligen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Streckenführung der Schnellbuslinien innerhalb des Stadtgebietes von Münster durch Busspuren bzw. LSA-Vorrangschaltungen zu beschleunigen.
5. Die Verwaltung wirkt darauf hin, dass sobald als möglich Fahrzeuge mit E-Antrieb eingesetzt werden.
6. Die Stadt erklärt sich bereit, die aus dem Mehrangebot resultierenden finanziellen Belastungen, die nicht aus dem Verkauf von Tickets refinanziert und durch Fördermittel gem. ÖPNVG NRW abgedeckt werden können, zu einem (regional) angemessenen Anteil durch die Stadt Münster zu tragen.

Begründung:

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 BerufspendlerInnen sind dies in zunehmendem Maße auch Studien- und AusbildungspendlerInnen.

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.

Das Potential der S-Buslinien ist noch lange nicht ausgeschöpft. Zurzeit bieten 6 der 7 Linien nur eine stündliche Verbindung an. Auf der S 90 von Lüdinghausen über Senden nach Münster besteht ein halbstündliches Angebot je Richtung.

Ziel dieses Antrages ist es, die Angebote auf den Schnellbuslinien erheblich zu verbessern. Auf den vier Linien

- S 20 Warendorf – Everswinkel – Münster
- S 50 Ibbenbürgen – FMO – Münster
- S 70 Vreden – Ahaus/Horstmar – Laer - Münster
- S 75 Bocholt – Borken – Münster

soll das Angebot durch Einrichtung jeweils einer zusätzlichen Verbindung je Stunde verdoppelt werden.

Auf der Linie S 90 Lüdinghausen – Senden – Münster soll eine dritte Verbindung je Stunde eingerichtet und das Angebot dadurch um 50 % vergrößert werden. Der Antrag greift hier bereits laufende Verhandlungen zwischen dem Kreis Coesfeld, der Stadt Münster und der RVM für eine „X90“ genannte besonders schnelle und komfortable Expressbus-Verbindung auf.

Vereinbarungen zur Umsetzung dieser Maßnahmen sollen bis Jahresende abgeschlossen werden. Realisiert werden sollen die Verbesserungen nach Möglichkeit zum nächsten Fahrplanwechsel, der Anfang 2021 stattfinden wird. Auf der S 90-Linie kann der Betrieb der dritten Verbindung dank der Vorarbeiten bereits unterjährig zum Sommer 2020 aufgenommen werden.

Die Verbesserung der Angebote muss durch die Beschleunigung der Busse im Stadtgebiet von Münster flankiert werden. Bei den genannten Schnellbussen sind deshalb folgende

Streckenführungen durch neue/längere Busspuren bzw. LSA-Vorrangschaltungen soweit als technisch/baulich möglich zu beschleunigen:

- S20: L 793 mit Busspur ab Abzweig Wolbeck – Münsterstraße – Wolbecker Straße - Servatiplatz
- S50: Schiffahrter Damm – Königsberger Straße – Hoher Heckenweg – Gartenstraße – Eisenbahnstraße – Servatiplatz/Hbf
- S70: A 1/Münster-Nord - Steinfurter Straße - Neutor (Schlossplatz Nord) - Altstadt/Bült – Mauritztor – Eisenbahnstraße/Hbf
- S75: A 43 – Weseler Straße – Moltkestraße – Ludgeriplatz – Schorlemer Straße – Herwarthstraße - Bahnhofstraße – Eisenbahnstraße - Altstadt/Bült
- S90: Wie S75.

Aus Gründen des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung sollen die einzusetzenden Fahrzeuge sobald als möglich – abhängig von der technischen Entwicklung und von der Verfügbarkeit - mit E-Antrieben (vorzugsweise Brennstoffzellentechnik) ausgerüstet werden. Augenblicklich sind die Herstellerangebote für solche Fahrzeuge sehr gering bis nicht vorhanden. Deshalb wird es darum gehen, die Schnellbus-Flotte im Laufe der nächsten Jahre schrittweise auf E-Betrieb umzustellen.

Die Kosten der Verbesserungen des Angebots durch zusätzliche Fahrzeuge, durch Personal und durch Betrieb werden sich zum Teil über erhöhte Fahrgastzahlen und entsprechenden Ticketverkauf amortisieren lassen. Zur Abdeckung der Mehrosten können auch die Regionalisierungsmittel herangezogen werden, die den öffentlichen Aufgabenträgern des ÖV gem. § 11 ÖPNVG NRW vom Land NRW zur Verfügung gestellt werden. Schnellbuslinien gehören ausdrücklich zum Förderumfang.

Evtl. verbleibende Restkosten müssten durch die beteiligten Kreise und Gemeinden aufgebracht werden.

Stefan Weber
Walter von Gökels
und CDU-Fraktion

Otto Reiners
Gerhard Joksich
und GAL-Fraktion



Antrag

Münster, 03.12.2019

Parken, umsteigen und losfahren – P+R in Münster ausbauen

Der Rat möge beschließen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Ausbauprogramm für vorhandene Park&Ride-Plätze zu entwickeln, um ihre Kapazitäten zu vergrößern und die Attraktivität zu steigern.
2. Im Weiteren wird die Verwaltung beauftragt, neue Flächen für die Schaffung zusätzlicher P+R-Plätze zu identifizieren und zur Entscheidung vorzulegen. Zu berücksichtigen sind dabei folgende Standorte: Kreuzung Albersloher Weg / Hiltruper Str., Wolbecker Str nahe Wolbeck, Kreuzung Warendorfer Str. / Mondstr. / Dyckburgstr., Schiffahrter Damm, Kreuzung Grevener Str. / Sprakeler Str., zwischen Nienberge und Abfahrt Wilkinghege, Gievenbeck Bereich Kaserne.
3. Die P+R-Anlagen werden als Mobilitätspunkte konzipiert. Zur ihrer Ausstattung gehören neben den Stellplätzen für die Pkws und Haltestellen für den ÖPNV auch Abstellanlagen für Fahrräder, Leezenboxen, Bike-Sharing-Stationen, sowie Flächen für Stadtteilautos.
4. In Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Münster schlägt die Verwaltung neue Preismodelle für ein P+R-Ticket bei gleichzeitiger Nutzung von P+R in Verbindung mit dem ÖPNV vor.
5. Zur verbesserten ÖPNV-Anbindung wird die Errichtung von Bussonderspuren von und zu den P+R-Plätzen geprüft.

6. Die Verwaltung legt einen jährlichen Bericht zum Ausbau der P+R-Plätze vor.

Begründung:

Münsters städtebauliche Entwicklung und die wachsende Attraktivität der Stadt haben in den letzten Jahren zu einem kontinuierlichen Anstieg der Gesamtverkehrsbelastungen geführt. Jüngste Untersuchungen ergaben, dass an einem Werktag etwa 380.000 Pendler auf den Hauptzufahrtsstraßen in das Stadtgebiet als Zielverkehr einfahren. Berufs- und Ausbildungsverkehr, Einkaufsverkehr, Tourismusverkehr und Veranstaltungsverkehr brauchen daher eine attraktive Alternative, um auf verschiedenen Verkehrsmitteln umzusteigen. Dabei spielen P+R-Anlagen eine wichtige Rolle, denn gerade abseits der Städte wird der erste Teil des Wegs mangels Alternative oft mit dem Auto zurückgelegt. Diese Pendler möglichst früh „abzufangen“ und ihnen ausreichende, möglichst kostenlose P+R-Plätze anzubieten, ist ein wichtiger Beitrag zur spürbaren Entlastung Münsters vom motorisierten Individualverkehr.

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 Verkehrsmitteln 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.

Der dauerhafte Umstieg zum ÖPNV wird noch attraktiver, wenn am P+R-Platz nicht nur ein Pkw abgestellt werden kann, sondern eben auch ein Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln zur Verfügung gestellt wird. Entsprechend geht es darum, einheitliche Qualitätsstandard zu etablieren. Daher wird zusätzlich die Errichtung von »Bike and Ride«-Anlagen (B+R) in das Konzept einbezogen. Mit der Förderung von B+R wird angestrebt, das Einzugsgebiet einzelner ÖPNV-Haltestellen zu erweitern und somit möglichst wohnortnah eine attraktive Alternative zur Nutzung des Kfz zu bieten.

Besonders attraktiv wird dieses Konzept, wenn das ÖPNV-Netz eine nahtlose Ergänzung zum P+R-Angebot darstellt. Daher sollen neue Preismodelle für Kunden entwickelt werden, die ihr Fahrzeug am P+R-Platz stehen lassen und anschließend den ÖPNV nutzen.

Gez.

Stefan Weber
und Fraktion

Otto Reiners
und Fraktion



16. Juni 2020

Ratsantrag

Ein Metrobus-System für Münster

Der Rat möge beschließen:

1. Stadtverwaltung und Stadtwerke Münster werden beauftragt, die Einführung eines Metrobussystems für Münster zu prüfen und auf geeigneten Verkehrsachsen zu testen.
2. Von Anfang an sollen Fahrzeuge mit E- oder Wasserstoffantrieb eingesetzt werden.
3. Die Verwaltung berichtet, für welche Routen Maßnahmen zum Ausbau der Busfahrspuren, Verbesserungen an den Haltestellen und andere ÖPNV-relevante Investitionen in das Verkehrssystem erforderlich sind, damit Metrobusse eingesetzt werden können.

Begründung:

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.

Metrobusse benötigen wegen ihrer größeren Länge gegenüber Normalbussen und trotz der mehrgliedrigen Bauweise mit gelenkten Achsen mehr Platz im Straßenraum und an den Haltestellen. Der Einsatz der Metrobusse muss deshalb auch mit Umbauten/Umgestaltungen von Straßen vorbereitet werden; das gilt insbesondere für die Innenstadt. Hierfür soll die Verwaltung eine Maßnahmenliste vorlegen.

gez.

Stefan Weber
und Fraktion

gez.

Otto Reiners
und Fraktion



Ratsantrag

16.06.2020

Transparenz erhöhen sowie Priorisierung der Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität durchführen

1. Die Verwaltung erstellt eine Liste mit allen in der Planung befindlichen verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen.
2. Die Verwaltung erarbeitet einen Vorschlag, mit dem – unterhalb des in Aufstellung befindlichen „Masterplan Mobilität Münster 2035+“ - die kurz- bzw. mittelfristigen anstehenden Maßnahmen priorisiert werden. Kriterien für eine fachliche Priorisierung sollen u. a. sein: Planungskontexte, Reduzierung von Pendlern im MIV, Stärkung des Umweltverbundes auf 80 Prozent, finanzielle Auswirkungen, Realisierungszeitpunkt etc.
3. Das Ergebnis soll auf einer Website, die alle lokalen und regionalen Planungen zum Thema Mobilität zusammenträgt, veröffentlicht und laufend aktualisiert werden.

Begründung:

Mit einer Gesamtmaßnahmenliste sowie einer Prioritätenliste soll Politik, Gremien und Öffentlichkeit eine größere Transparenz zu dem Umfang an Mobilitätsvorhaben verschafft werden und eine Perspektive vermittelt werden, wann welche Maßnahme umgesetzt werden kann.

gez.
Stefan Weber
und Fraktion

gez.
Otto Reiners
und Fraktion

RATSANTRAG

Münster muss erreichbar sein - Mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, konkrete Vorschläge zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt insbesondere durch Reduzierung des Verkehrs in der Innenstadt auszuarbeiten. Wesentliche Maßnahmen sind: Reduzierung des Parksuchverkehrs, Reduzierung des ruhenden Verkehrs, sowie Erhöhung der Parkraumüberwachung. Dazu soll

1. Mit den Kaufleuten und Marktbeschickern ein Konzept zu entwickeln, wie schwere Einkäufe als Service zu den Parkhäusern außerhalb der Altstadt gebracht werden können.
2. Des Weiteren Überlegungen anzustellen, wie der Prinzipalmarkt vom motorisierten Individualverkehr befreit, und nach Möglichkeit der Busverkehr weiter reduziert werden kann.
3. Geeignete Zufahrtsbeschränkungen bereits spätestens im Kreuzungsbereich Ludge-
ristraße/Verspoel zur Steuerung des Parkhauses Münster-Arkaden zu entwerfen.
4. Kleinere Parkplatzflächen, wie z.B. an der Münzstraße, in der Königsstraße oder am
Verspoel zurückzubauen.
5. Weitere Anwohnerparkflächen auf öffentlichen Stellplätzen im Außenraum ausweisen.
6. Passgenaue Park- und Ride-Lösungen zu entwickeln.
7. Einen Wechsel zu einem smarten Parkleitsystem zu vollziehen und eine App für die
Parkplatzsuche zur Verfügung zu stellen.

Begründung:

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.

Um neuen innerstädtischen Lebensraum zu gewinnen, soll von daher die Anzahl an Stellplätzen im öffentlichen Raum reduziert werden. Um diesen Wandel stadtverträglich zu gestalten, müssen deshalb Alternativen aufgezeigt werden, um der aktuellen Situation im Stadtzentrum

Rechnung zu tragen. Hierzu gehört ein intelligentes Management der verfügbaren Parkplätze oder die Entwicklung von neuen Park- und Ride Angebote.

Es muss auch das Ziel sein, dass möglichst ohne größeren personellen Kontrollaufwand eine spürbare Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt erfolgt. Das bedingt die Überlegungen zu veränderten Verkehrsführungen und vorgeschlagene Maßnahmen. Der fließende Verkehr soll dabei in der Innenstadt zur Sicherung der Erschließung der Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie zur Sicherung der Erreichbarkeit der öffentlichen und privaten Parkeinrichtungen in angemessenem Umfang zugelassen werden. Für Wirtschafts- und Lieferverkehr sowie Busse, Polizei, Feuerwehr und Anwohner müssen Ausnahmen geschaffen werden.

Der für den Verkehr zur Verfügung stehende Raum muss durch ein digital gesteuertes Verkehrsmanagement optimal genutzt werden. Als Beispiele dienen intelligente, am Verkehrsaufkommen orientierte Ampelschaltungen, ein modernes Verkehrsleit- und Parksystem oder auf Apps basierende, mobil zu nutzende Verkehrsinformationen.

Münster, 07.12.2020

gez. Weber und Fraktion

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



09.03.2021

Tempo 30 im Stadtgebiet ausweiten: Mehr Verkehrssicherheit, weniger Lärm und Emissionen

Der Rat möge beschließen:

1. Im gesamten Stadtgebiet sollen mehr Straßen und Bereiche mit Tempo 30 eingerichtet werden. Neben den Straßen in der Innenstadt sind auch die Straßen in den Außenstadtteilen (z.B. Handorf, Hiltrup und Roxel), an denen noch kein Tempo 30 gilt, auf alle rechtlichen Anwendungsmöglichkeiten der Tempo-30-Regelung zu überprüfen und den Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen. Ziel ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die Absenkung von Lärm- und Schadstoffemissionen.
- 2.. Dies beinhaltet auch, weitere Temporeduzierungen auf den durch Münster führenden Bundes- und Landesstraßen zu prüfen, um die Anwohner*innen vor Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und einen weiteren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Hierzu sind die übergeordneten Verkehrsbehörden einzubeziehen und bei ihnen auf die Einführung von Tempo 30 hinzuwirken.
3. Für die Einführung von mehr Tempo 30 wird auch die Möglichkeit der Durchführung von Modellprojekten zum Thema Tempo 30 wie zuletzt in der Stadt Hannover geprüft.

Begründung

Hauptursache für Verkehrsunfälle ist ein zu hohes Tempo der am Unfall beteiligten PKW. Bei einer Temporeduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 sinkt das Risiko tödlicher und schwerer Verletzungen signifikant. Fahren Kfz mit Tempo 30 entstehen außerdem weniger Lärm und weniger Abgase. Daher werden aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Emissionsschutzes weitere Straßen zu Tempo 30-Bereichen. Hierbei sind besondere insbesondere die Umgebungen von Schulen, Kitas und Altenpflegeheimen relevant, da hier besonders viele verletzte Verkehrsteilnehmer*innen zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Die bisherigen Erfahrungen belegen, dass die Regelungen Wirkung zeigen und gut angenommen werden. Die Einführung von Tempo 30 auf einigen Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt ab Februar 2019 hat zu einer Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen geführt, ohne sich negativ auf das Verkehrsgeschehen auszuwirken, wie in einer Evaluierung von April 2020 festgestellt wurde. Diese positive Entwicklung soll daher fortgesetzt werden, um in weiteren Bereichen der Stadt Verkehrsberuhigungen herbeizuführen.

Verkehrsberuhigte Bereiche in Münster nutzen auch der Ausweitung des Rad- und Fußverkehrs. Verkehrsberuhigungen leisten so insgesamt einen Beitrag zu mehr Lebensqualität in der Stadt.

gez.

Carsten Peters
Jule Heinz-Fischer
Andrea Blome
Christoph Kattentidt
Sylvia Rietenberg
Dr. Robin Korte
und Fraktion

gez.

Marius Herwig
Lia Kirsch
Doris Feldmann
Ludger Steinmann
und Fraktion

gez.

Helene Goldbeck
Tim Pasch

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



Münster, 01.02.2022

Weiterentwicklung des Münsteraner Nahverkehrssystems – ÖPNV als Stütze der Verkehrswende nachhaltig und zukunftsfähig aufstellen

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

Eine wesentliche Voraussetzung der Verkehrswende in Münster ist die Weiterentwicklung des Münsteraner Nahverkehrssystems. Die 2020er Jahre müssen ein Jahrzehnt des Aufbruchs für den ÖPNV werden. Die Verwaltung wird deshalb beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Münster GmbH möglichst bis zum dritten Quartal 2022 ein Maßnahmenprogramm zur Weiterentwicklung des heutigen ÖPNV-Systems zu erarbeiten. Ziel ist ein integrierter, hochleistungsfähiger und attraktiver ÖPNV für Münster. Folgende Punkte sollen Berücksichtigung finden:

1. Künftiger Bestandteil des Münsteraner ÖPNV soll ein auf den Hauptachsen verkehrendes Metrobusssystem sein. Die Verwaltung soll die Voraussetzungen für dessen sukzessive Einführung ab 2023 prüfen und konkrete Umsetzungsschritte benennen. Dabei sind in Absprache mit der Stadtwerke Münster GmbH einheitliche Standards für dieses System zu entwickeln und konzeptionelle Überlegungen zur Busbevorrechtigung vorzulegen.
2. Damit der gesamte Münsteraner ÖPNV an Attraktivität und Zuverlässigkeit gewinnt und damit zu einer echten Alternative zum MIV wird, soll das vorzulegende Programm die Umsetzung konkreter Maßnahmen zur Busbeschleunigung, wie z.B. die verstetigte Einrichtung von weitestgehend durchgängigen Busspuren und anderen Maßnahmen wie der busfreundlichen Schaltung von Lichtsignalanlagen, konkretisieren und vorbereiten. Ziel ist die Durchschnittsgeschwindigkeit des ÖPNV signifikant zu erhöhen und die Zahl der Verspätungen spürbar zu reduzieren.
3. Die Verwaltung und Stadtwerke Münster GmbH werden im Rahmen der Stärkung des ÖPNV-Systems dazu aufgefordert, den Busverkehr durch die Integration anderer Mobilitätsträger sinnvoll zu ergänzen. In diesem Zusammenhang sollen Vorschläge zur Verknüpfung von ÖPNV, SPNV, Radverkehr, den verschiedenen Sharing-Angeboten und ggf. On-Demand-Systemen erarbeitet werden. Ein besonderer Schwerpunkt soll auf die Anbindung von Mobilitätsstationen gelegt werden.
4. Die Stadtwerke Münster GmbH wird beauftragt, den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern durch die Weiterentwicklung der münster:app zu erleichtern. Um den Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Mobilitätsangeboten zu

vereinfachen, sollen Informationen zu den verfügbaren Angeboten zentral zur Verfügung gestellt werden.

5. Stadtwerke und Stadt Münster identifizieren gemeinsam mit den Kommunen des Münsterlandes und dem ZVM Strecken, auf denen Taktverdichtungen und eine Ausweitung des Busverkehrs sinnvoll und kurzfristig umsetzbar sind, um attraktive Angebote für den Umstieg vom Pkw auf den Bus insbesondere für Pendler*innen zu realisieren. Dem Rat und seinen Gremien werden mehrere Streckenoptionen mit Finanzkalkulation vorgestellt.

6. Es soll geprüft werden, inwieweit das Nahverkehrsangebot der Stadtwerke Münster GmbH tages- und jahreszeitliche Schwankungen im Modal Split zukünftig noch stärker berücksichtigen kann. In diesem Zusammenhang soll auch berücksichtigt werden, welche Potenziale eine mögliche Entzerrung der Frühspitzen durch einen versetzten Schulbeginn hätte. Grundsätzlich sollen alle Stadtteile durch einen hohen Takt an die Münsteraner Innenstadt angebunden werden.

7. Die Zentralisierung der Linienführung im Nahverkehrsplan auf den Hauptbahnhof ist zu überdenken. Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll zukünftig auch über eine Stärkung der Westachse, des Bültz sowie weiterer zentraler ÖPNV-Knotenpunkte gewährleistet sein. Die Verwaltung berücksichtigt diese Verkehrsknotenpunkte im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems.

8. Zur Effizienzsteigerung des ÖPNV-Knotenpunkts Hauptbahnhof sollen erste Schritte für den Bau eines attraktiven, zukunfts- und leistungsfähigen Busbahnhofs und eine veränderten Verkehrsführung eingeleitet werden.

Begründung:

Münster ist die einzige Stadt ihrer Größenordnung, die ihren Nahverkehr ausschließlich straßengebunden organisiert. Deshalb kommt dem ÖPNV für eine gelingende Verkehrswende eine besondere Rolle zu. Die bisherigen Debatten in der Stadtgesellschaft sowie die verschiedenen Daten zum Verkehrsgeschehen in Münster offenbaren jedoch, dass hinsichtlich der Organisation des ÖPNV in Münster noch größere Handlungsbedarfe bestehen. So weist zum Beispiel der Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität 2035+ darauf hin, dass nur 10,2 % der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Damit liegt Münster hinter dem durchschnittlichen Wert von 12 %, der im Rahmen der bundesweiten Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland“ erhoben wurde. Dies hat unterschiedliche Gründe, liegt aber sicherlich auch an der Angebotsstruktur des hiesigen Busnetzes. Damit der ÖPNV zur echten Alternative zum MIV wird, sollen nicht nur einfache und günstige Tarifangebote eingeführt, sondern auch die verschiedenen infrastrukturellen und organisatorischen Instrumente an die Erfordernisse eines hochleistungsfähigen Nahverkehrssystems angepasst werden.

Zu Beschlusspunkt 1: Das bisherige Nahverkehrssystem soll durch die Einführung eines auf den Hauptachsen verkehrenden Metrobussystems weiterentwickelt und optimiert werden. Ziel ist die Einführung eines neuen hierarchischen Netzes, dessen Rückgrat ein hochgetaktetes und zuverlässiges Angebot darstellt. Damit soll nicht nur der aktuell vorherrschenden Vermischung der Erschließungs- und Verbindungsfunktion der Stadtbusse begegnet, sondern in erster Linie den Mobilitätsbedürfnissen der Münsteraner*innen Rechnung getragen werden. Der ÖPNV soll, insbesondere für die Menschen in den stetig wachsenden Außenstadtteilen, zu einer attraktiven Alternative zum MIV werden. Die Verwaltung soll in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Münster GmbH die Voraussetzungen eines solchen Systems prüfen. Dies gilt in besondere Weise

für die Einführung eines Netzes an durchgängigen Schnellspuren, das auf bereits existierenden Busvorrangspuren aufbaut.

Zu Beschlusspunkt 2: Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Münsteraner Stadtbusse nimmt seit Jahren drastisch ab. Während sich ein Bus im Jahr 2014 noch mit 20 km/h durch die Stadt bewegte, fuhr er zuletzt nur noch 16 km/h. Häufig stehen Busse im Stau. Durch die gezielte Umsetzung von Maßnahmen zur Busbeschleunigung soll nicht nur die Durchschnittsgeschwindigkeit der Stadtlinien, sondern auch deren Attraktivität für Nutzer*innen erhöht werden. In diesem Zusammenhang lokalisiert die Verwaltung gemeinsam mit den Stadtwerken Münster GmbH Punkte im Busnetz, an denen die Linien besondere zeitliche Verluste einfahren. Im Rahmen der Flächenkonkurrenz zwischen verschiedenen Mobilitätsträgern soll dem ÖPNV zudem eine größere Priorität als bisher eingeräumt werden.

Zu Beschlusspunkt 3: Der Zwischenbericht des Masterplans Mobilität 2035+ weist darauf hin, dass die vorhandenen Mobilitätsstationen sowohl in funktionaler als auch gestalterischer Hinsicht nicht mehr den aktuellen Anforderungen entsprechen würden. Sie böten zu wenige Verknüpfungen innerhalb des Umweltverbunds, auch wenn bereits an allen Bahnhöfen bzw. SPNV-Haltestellen im Stadtgebiet und an größeren Einfallsstraßen P+R-Anlagen vorhanden seien. Die Bestandsanalyse macht deutlich, dass die Stadt Münster in diesem Bereich zügig in konkrete Umsetzungen eintreten muss.

Zu Beschlusspunkt 4: Die Weiterentwicklung der münster:app soll den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsträgern erleichtern. Die technischen Schnittstellen sollen stetig evaluiert und ggf. ausgebaut werden, damit die Mobilitätsangebote der Stadtwerke auch in anderen Plattformen und Apps eingebunden werden können. Die Verwaltung soll zudem prüfen, inwieweit von den Mobilitätsdienstleistenden, die ihre Mobilitätsangebote für Münster in digitaler Form (beispielsweise durch eine eigene App etc.) anbieten, offene und standardisierte Schnittstellen eingefordert werden können, sodass diese Angebote auch in anderen Plattformen und Anwendungen eingebunden werden können und die Bürger*innen in Münster über eine Plattform/ App alle Mobilitätsangebote nutzen können.

Zu Beschlusspunkt 5: Für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV bedarf es attraktiver Angebote, insbesondere für Berufspendler*innen an den Werktagen. Diese sollen in enger Zusammenarbeit mit der Region Münsterland gestaltet werden. Um die Klimaschutzziele zu erreichen muss auf diese Weise ein Beitrag durch eine Reduzierung der Pkw-Fahrten erzielt werden.

Zu Beschlusspunkt 6: Mit diesem Prüfauftrag soll geklärt werden, ob noch mehr Fahrgäste durch eine effizientere Aufteilung der Busfahrten erreicht werden können. Durch den diskutierten versetzten Schulbeginn könnten Frühspitzen entlastet und der Bus zeitlich versetzt von mehr Schüler*innen genutzt werden.

Zu Beschlusspunkt 7: Der Hauptbahnhof ist von fast allen Haltestellen im Stadtgebiet ohne Umstieg zu erreichen. Die Zentralisierung der Linienführung führt jedoch dazu, dass die Kapazitäten der Haltestelle „Hauptbahnhof“ nahezu ausgeschöpft sind. Zwecks Entlastung des genannten Verkehrsknotenpunkts soll das Nahverkehrsnetz durch weitere Knotenpunkte erweitert werden. Neben einer Stärkung der Westachse (Schlossplatz/Neutor) und dem Bült sollen die Verwaltung und Stadtwerke Münster GmbH weitere innenstadtnahe Knotenpunkte ausmachen.

Zu Beschlusspunkt 8: Der Verkehrsknotenpunkt „Hauptbahnhof“ soll effizienter und nutzer*innenfreundlicher gestaltet werden. Neben den z.T. sehr weiten Wegen zwischen einzelnen Haltestellen ist der Busbahnhof vor allem durch seine Unübersichtlichkeit sowie die

Notwendigkeit zur Querung der Fahrbahn geprägt. Dies alles trägt zu langen Umsteigewegen und Umstiegszeiten bei.

gez.
Christoph Kattentidt
Sylvia Rietenberg
Jule Heinz-Fischer
Andrea Blome
Carsten Peters
Albert Wenzel
und Fraktion

gez.
Marius Herwig
Matthias Glomb
Lia Kirsch
Ludger Steinmann

gez.
Tim Pasch
Martin Grewer
und Ratsgruppe