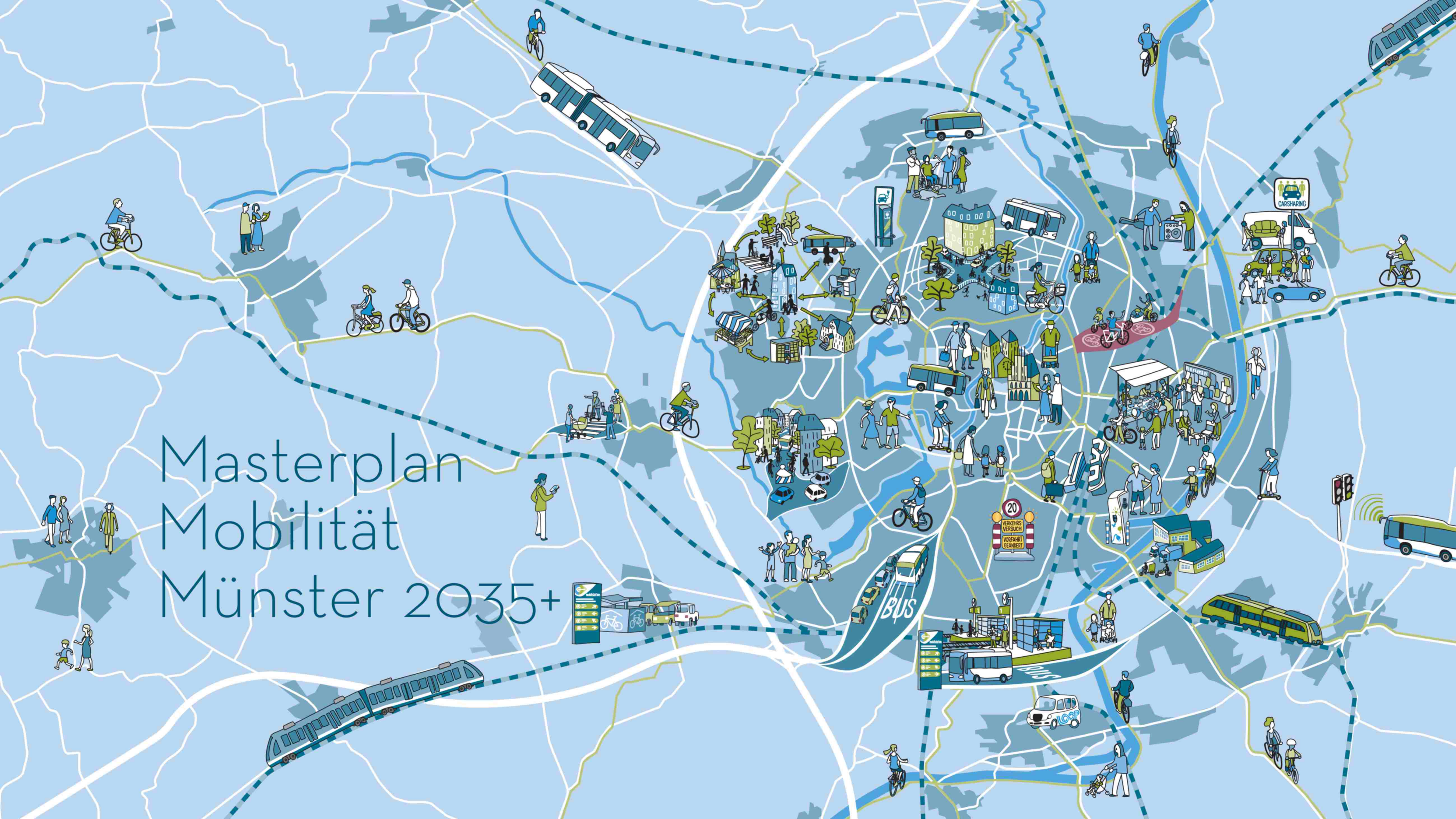


als Stadt ausmacht. Für
keit und **Lebensqualität**
plan Mobilität Münster
echte **Mobilitätswende.**
Netzwerk attraktiver, vor
ördern den **Radverkehr**
er Autos. Wir verknüpfen
er **Stadt mobil** zu sein.
e am **Masterplan.**

Masterplan Mobilität Münster 2035+



Inhalt



Platz für alle

Wir haben mehr Raum zum Leben auf Plätzen und an Straßen, an denen weniger Autos und Räder parken. **Seite 28**



Mobilstationen für mehr Flexibilität

Münster macht das Umsteigen leichter - und das im ganzen Stadtgebiet. **Seite 26**

06	Wir sind der Masterplan	
08	Es ist Zeit, neue Mobilität zu meistern	
	So ist der Masterplan entstanden	10
14	Auf gutem Wege	
	Die Wahl des Verkehrsmittels entscheidet	16
	Der Anfang ist gemacht	18
20	Mutiger, zügiger, vernetzter	
	Auf Hochleistungsniveau in die mobile Zukunft	22
	Ein großer Plan:	
	Das Münsterland wird S-Bahn-Land	24
	Neue Bahnknotenpunkte:	
	Kürzere Fahrzeiten, einfacheres Umsteigen	25
	Sinnvoll verknüpft:	
	Mobilstationen für mehr Flexibilität	26
	Münster ist App to date	27

Auf gutem Weg
Münsteranerinnen und Münsteraner sind viel zu Fuß, mit dem Rad sowie mit Bus und Bahn unterwegs. Darauf baut der Masterplan auf. **Seite 14**

28	Platz für alle	
	Ein Konzept fürs Parken - und Nichtparken	30
	Neun Bausteine für ein Parkraumkonzept	32
	Viel Platz für viele Räder	33
	Das beste Verkehrsmittel für kurze Strecken: zu Fuß	35
	Autoarme Wohnquartiere in einer Stadt der kurzen Wege	36
38	Meins, deins, unser	
	Nahverkehr auf Bestellung mit LOOPmünster	40
	Sharing wird Alltag	41
	Unternehmen als Partner für Sharing und Co.	43



44	Zuverlässig - auch unter Druck	
	Starke Netze für flexible Mobilität	46
	Besser vernetzt unterwegs	47
	Vorfahrt für Leezen: Sicher und zügig unterwegs im Fahrradnetz 2.0	48
	Kurs prüfen, halten, korrigieren	50
	Mit dem Masterplan lernfähig bleiben	51
52	Mobilität gemeinsam gestalten	
	„Was sollte besser werden?“	54
	Beteiligungsformate auf einen Blick	56
	Lösungen zum Anfassen	57
	Mitmachen, ausprobieren, Einfluss nehmen	58
	Jeder Beitrag zählt	59
60	Wie bewegen wir uns morgen?	

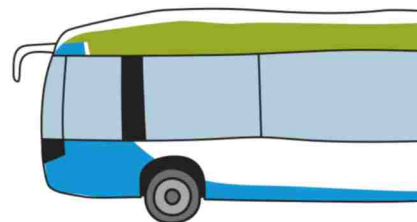
Fahrradnetz 2.0

Velo-, Haupt- und Basisrouten machen es zukünftig noch attraktiver, sich auf die Leezen zu schwingen.

Seite 48

Vorfahrt für den Bus

Eine echte Alternative zum Auto: Dafür setzt Münster auf ein neues Bussystem mit Hochleistungsachsen und -linien. **Seite 23**



Wir sind der Masterplan



Münster will die Zukunft der Mobilität gestalten und hat sich dafür hohe Ziele gesteckt: eine klimaneutrale, barrierefreie, sichere, gerechte, lebenswerte, gesunde, digitale und vernetzte Stadt. Dafür steht der Masterplan Mobilität Münster 2035+.

In 46 Steckbriefen sind die zentralen Maßnahmen beschrieben, die in den nächsten Jahren auf den Weg gebracht werden und zum Teil bereits in der Realisierung sind. Dabei wird vor allem das ausgebaut, was zukunftsfähig ist, und die Klimaneutralität befördert: Radfahren, Fußverkehr, Elektromobilität und öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV).

Im Blick behalten, was wichtig ist

Die Mobilität in einer Stadt wie Münster lässt sich nicht von heute auf morgen im Sinne einer nachhaltigen Lebensqualität weiter verbessern. Der Masterplan hat die nächsten beiden Jahrzehnte im Blick. Seine Projekte und Maßnahmen werden auch die nächste Generation begleiten. Langer Atem ist also gefragt. Nicht immer wird alles rundlaufen. Große Infrastrukturprojekte stehen an, unter anderem die Einführung der S-Bahn Münsterland. Ein Masterplan Mobilität bedeutet auch Unannehmlichkeiten wie temporäre Baustellen, Umfahrungen, Lärm. Aber es lohnt sich.

Eine Stadt für heute und morgen

Während die einen die Maßnahmen für die Mobilitätswende kritisch sehen, begrüßen andere sie. So werden zum Beispiel in der Innenstadt Parkplätze entfallen – davon profitieren Park & Ride, Sharing und klimafreundliche Verkehrsmittel. Alle gewinnen wertvolle Flächen, die sich anders nutzen lassen, und die Attraktivität des Umweltverbundes (= Fahrrad, zu Fuß, Bus und Bahn) steigt.

Mit dem Masterplan Mobilität formuliert Münster einen klaren Anspruch: die Stadt für heutige und auch für kommende Generationen weiter lebenswert zu gestalten und dabei Vorreiterin zu sein.

Gehen wir diesen Weg gemeinsam!

Ihre Stadt Münster



Es ist Zeit, neue Mobilität zu meistern

Masterplan Mobilität Münster

Der Masterplan leistet einen maßgeblichen Beitrag für ein zukunftsfähiges Verkehrsgeschehen in Münster. Er umfasst die Leitplanken und Kernmaßnahmen, mit denen Münster die Mobilität in den nächsten Jahren gestalten wird.

Die Vorzeichen dafür, wie wir uns in unseren Städten bewegen, verändern sich. Das hat viele Gründe: Die Anforderungen an den Klimaschutz steigen und damit müssen auch verkehrsbedingte Emissionen sinken. Der demografische Wandel erfordert Anpassungen, unter anderem bei der Barrierefreiheit. Gleichzeitig gibt es durch technologische Innovationen neue Möglichkeiten, die Einfluss auf unser Verhalten und unseren Lebensstil haben.

Evolution der Mobilität

So sind mit Elektroantrieben für Kraftfahrzeuge Alternativen zum traditionellen Verbrennungsmotor auf dem Markt. Musste man noch vor wenigen Jahren ein Auto besitzen, um damit fahren zu können, ermöglichen Sharing-Anbieter heute einen flexiblen Zugriff. Pedelecs, E-Bikes und (E-)Lastenräder prägen

die Mobilitätslandschaft. Auch längere Strecken können so entspannter mit dem Rad zurückgelegt werden. Die Digitalisierung erleichtert es, Wege zu planen, unter anderem durch Apps. Auch die Bedeutung der Nahmobilität – Stichwort „Stadt der kurzen Wege“ – wächst. Entsprechend sind Rad- und Fußwege wieder stärker in den Fokus der Planenden gerückt.

Leitplanken für Münster

Alle Beispiele zeigen, wie sehr unsere Mobilität in den letzten Jahren und Jahrzehnten einem ständigen Wandel unterliegt. Es ist an der Zeit, einen ganzheitlichen Plan zu entwerfen, der zeigt: So wollen wir zukünftig in Münster unterwegs sein und so erreichen wir das!

Dafür gibt es den Masterplan Mobilität Münster 2035+.

Der Masterplan zeigt den Weg auf, legt thematische Rahmen fest und verweist auf zentrale Maßnahmen. Dabei bleibt er gleichzeitig flexibel und veränderbar. Denn ein Ziel ist es, für Neues offen zu sein, den Masterplan kontinuierlich anpassen zu können und seine Inhalte auch gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Münster weiterzuentwickeln.

Mobilitätsplanung für morgen bedeutet, Verkehrsarten und Bedürfnisse der Nutzenden nicht isoliert zu betrachten. Es geht darum, beides klug zu vernetzen und damit das Unterwegssein so klimafreundlich, sicher und komfortabel wie möglich zu machen. Wer gute Anbindungen hat und möglichst unkompliziert zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wechseln kann, ist zügig, entspannt und nachhaltig unterwegs. Das gilt für Wege innerhalb der Stadt ebenso wie die Strecken nach Münster und aus Münster heraus.

Schnelle Erfolge, viel Ausdauer

Die Umsetzung des Masterplans Mobilität erfordert einen langen Atem. Manches wird schnell sichtbar und spürbar sein. Anderes wird länger brauchen, bis es abgeschlossen ist. Doch auch bei längerfristigen Vorhaben bleiben die Ziele, die Münster mit dem Masterplan verfolgt, fest im Blick.



Mobilität bedeutet, von A nach B zu kommen. Und viel mehr als das. Denn wie wir uns in Münster bewegen, berührt unsere Gesundheit, unser Wohlbefinden, unsere Sicherheit. Kurz gesagt: unsere Lebensqualität. Von parkenden Autos und Leezen bis zur Verteilung von Flächen für mehr Aufenthaltsqualität: All das ist Mobilität.

So ist der Masterplan entstanden

Der Masterplan Mobilität ist ein Ergebnis, das durch die Arbeit und das Engagement zahlreicher Akteurinnen und Akteure entstanden ist. Sie alle haben ihre umfassenden Expertisen, Erfahrungen und verschiedene Perspektiven eingebracht.

Die Stadt Münster hat gemeinsam mit einem externen Verkehrsplanungsbüro die Grundlagen für die Erstellung des Masterplans gelegt. Dafür wurde genau analysiert, wo die Stadt beim Thema Mobilität steht, um daraus Ziele und ein Zukunftsbild mit möglichen Szenarien und Prognosen zu entwickeln.

Auch bei der Erarbeitung der alltagsnahen Maßnahmen haben sich regionale und kommunale Stakeholder sowie viele engagierte Bürgerinnen und Bürger beteiligt. Mit dem Ziel, dass am Ende alle Bemühungen und Projekte so gut wie möglich auf die gesetzten Ziele einzahlen.

Masterplan Mobilität Umsetzungsschritte auf dem Weg zu einer klimaneutralen Mobilität

Zielgerichtete Indikatoren

Es werden Indikatoren identifiziert, mit denen die erreichten Wirkungen erfasst und im Abgleich zum Zielsystem bewertet werden können.

Umsetzungsszenario

Dieses Szenario beinhaltet die tatsächlich zur Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen sowie ein Handlungskonzept zu deren Implementierung.

2. Quartal 2024

Umsetzungsphase

Projekte gehen schrittweise in die Umsetzung. Sektorale Konzepte werden ausgearbeitet sowie Maßnahmen mit einem fortlaufenden Monitoring begleitet und evaluiert.



Hier geht es
zum Masterplan

Maßnahmen und Wirkungsanalysen

In dieser Phase werden konkrete verkehrliche Maßnahmen für Münster entwickelt und anhand des zuvor festgelegten Zielsystems bewertet.

Beteiligung 2

Regionale Stakeholder sind eingeladen, ihre Bedürfnisse im Rahmen von Workshops mit der Stadt Münster zu äußern und mit den Zielen des Masterplans abzugleichen.

Verkehrsprognosen

Für die weitere Bearbeitung erstellen Planerinnen und Planer in unterschiedlichen Szenarien Verkehrsprognosen für das Jahr 2035. Diese dienen als Vergleichsmaßstab für die im Rahmen des Masterplans Mobilität auszuarbeitenden Maßnahmen.

2. Zwischenbericht Ergebnisse der Szenarienrechnung und Zielsystem

1. Quartal 2023

Ziele und Zielsystem

Um die Szenarien objektiv bewerten zu können, entsteht ein Zielsystem, das sechs Zielfelder der Stadt umfasst: „Klimaneutrale Mobilität“, „Verkehrssichere Stadt“, „Gesunde und lebenswerte Stadt“, „Digitale und vernetzte Stadt“, „Erreichbare Stadt“ sowie „Gerechte und barrierefreie Stadt“.



Hier geht es zum
2. Zwischenbericht

Szenario Klimaneutralität 2030

In diesem Szenario lässt sich ablesen, welche Maßnahmen notwendig sind, um eine möglichst weitreichende Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 zu erreichen.

1. Zwischenbericht Ergebnisse der Bestandsanalyse

1. Quartal 2022

Erreichbarkeits- und Potenzialanalyse

Mithilfe eines digitalen Verkehrsmodells wird analysiert, wie sich wichtige Punkte in der Innenstadt und in den Stadtteilen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln erreichen lassen.



Hier geht es zum
1. Zwischenbericht

Beteiligung 1

Bürgerinnen und Bürger teilen im Zuge einer mehrphasigen Beteiligung ihren Blick auf die Mobilität in der Stadt mit den Verkehrsplanenden. Es werden viele Ideen und prototypische Lösungen erarbeitet.

Bestandsaufnahme und Analyse

Zu Beginn erfolgt eine umfangreiche Bestandsaufnahme und Analyse des Mobilitätsgeschehens. Wo steht die Stadt Münster?

START

Eine Vision und ein großer Plan für Münster

Der Weg zum Masterplan Mobilität war und ist lang. Entstanden ist er über mehrere Jahre. Daran gearbeitet haben vor allem Verkehrsplanende der Stadt Münster mit externen Fachleuten für Verkehrsplanung. Eingebunden waren zudem Vertreterinnen und Vertreter eines wissenschaftlichen Beirats sowie kommunale und regionale Stakeholder.

Auch die Münsteraner Öffentlichkeit konnte sich an dem Prozess über mehrere Formate beteiligen. Das Ergebnis der Arbeit hat das Verkehrsplanungsbüro PTV Transport Consult GmbH in einem umfassenden Bericht veröffentlicht, der auch 46 detaillierte Steckbriefe umfasst.

Alle Maßnahmen zählen in unterschiedlicher Intensität auf die sechs Ziele ein, die sich die Stadt Münster gesetzt hat. Detailliert lässt sich all das in den jeweiligen Steckbriefen nachlesen.



Download des Berichts zum Masterplan Mobilität Münster 2035+



AUF GUTEM WEGE
MUTIGER, ZÜGIGER, VERNETZTER
PLATZ FÜR ALLE
MEINS, DEINS, UNSER
ZUVERLÄSSIG - AUCH UNTER DRUCK
MOBILITÄT GEMEINSAM GESTALTEN

Die 46 zentralen Maßnahmen des Masterplans Mobilität

- Erstellung eines Elektroladesäulenkonzepts
- Ausbau sicherer Fahrradabstellplätze (S. 31)**
- Entwicklung eines digitalen Mobilitätsleitsystems
- Umsetzung des Mobilstationskonzepts (S. 23)**
- Digitalisierung des Parkraummanagements
- Erweiterung der digitalen Mobilitätsplattform (S. 27)**
- Aufbau einer Datenbasis zur Unfallprävention
- Grüne Welle für den Radverkehr
- Einführung einer Netzhierarchie im ÖPNV
- Ausbau von ÖPNV-Hochleistungsachsen (S. 22)**
- Einführung von ÖPNV-Hochleistungslinien (S. 22)**
- Bevorzugung und Beschleunigung ÖPNV (S. 19)**
- Verknüpfung mittels Park & Ride an der Stadtgrenze
- Umsetzung der S-Bahn Münsterland (S. 24)**
- Digitalisierung des ÖPNV
- Umsetzung und Ausweitung des Parkraumkonzepts (S. 28 ff.)**
- Konsequente Verkehrs-/Parkraumüberwachung
- Fahrradnetz 2.0:**
- Neue Standards (um)setzen (S. 48)**
- Entwicklung eines Fußverkehrskonzepts (S. 35)**
- Verkehrsberuhigte autoarme Quartiere (S. 36)**
- Erstellung eines City-Logistikkonzepts
- Barrierefreier ÖPNV und Straßenraum
- Attraktivierung von Straßenräumen
- Intuitive Gestaltung der Infrastruktur
- Angepasste Geschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz
- Nutzungsgerechte Refinanzierung der Mobilität
- Definition des zukünftigen Hauptverkehrsstraßennetzes
- Ausweitung von LOOPmünster (S. 40)**
- Ergänzung von Sharing-Angeboten (S. 41)**
- Mobilitätsbedürfnisse in Quartieren denken (S. 36)**
- Stärkung der regionalen Kooperation
- Strategische Integration von E-Scootern
- Baustellenführung im Fuß- und Radverkehr
- Gewährleistung von sicheren Querungen
- Monitoring der Masterplan-Umsetzung (S. 50)**
- Integrierte Planung der Vorrangnetze
- Leitlinien für hochwertige Mobilität
- Aufbau eines städtischen Beteiligungsportals
- Verbesserung von schulischer Mobilität
- Verbesserung von betrieblicher Mobilität (S. 43)**
- Zielgruppenspezifische Verbesserung von Mobilität
- Austausch mit Verantwortungs-/Wissenskampagnen
- Finanzielle Anreize für nachhaltige Mobilität
- Durchführung von Fuß- und Radverkehrschecks
- Prävention durch ein Verkehrssicherheitsprogramm
- Temporär erproben: Aktionen und Verkehrsversuche (S. 58)**

Die Maßnahmen, die gefettet sind, werden in dieser Broschüre auf den in Klammern genannten Seiten ausführlicher dargestellt.



Alle Maßnahmen sind hier in Steckbriefen beschrieben

Auf gutem Wege

WIR FAHREN MIT DEM BUS

Münster ist eine mobile Stadt. Die Menschen sind viel unterwegs – und bewegen sich dabei häufig im Umweltverbund, also zu Fuß, mit dem Fahrrad und im ÖPNV. Das zeigen Mobilitätsbefragungen.

Besonders oft und gerne schwingt man sich in Münster auf die Leezen. Das Rad ist das meistgenutzte Verkehrsmittel in der Stadt. Auf die etwa 320.000 Einwohnerinnen und Einwohner kommen mehr als 440.000 Fahrräder, die aktiv genutzt werden. Mehrfach wurde Münster als „Fahrradhauptstadt“ ausgezeichnet und für seine gut ausgebauten Radwege sowie das Projekt Kanalpromenade prämiert. Darüber hinaus schätzen die Menschen in Münster die komfortabel zu befahrenden Fahrradstraßen, die autofreie Promenade, sichere Radstationen und vernetzte Strecken – wie die Velorouten, die gerade geplant und ausgebaut werden.

Auch der Bus ist ein wichtiges Verkehrsmittel im Umweltverbund, gibt es in Münster doch keinen schienengebundenen Stadtverkehr wie Straßen- und U-Bahnen – ungewöhnlich für eine Stadt dieser Größe. Daher darf sich Münster nicht auf seinen bestehenden Angeboten im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ausruhen.

Die gut funktionierenden Busverbindungen müssen ausgebaut und mit innovativen Ideen verbessert werden. Hinzu kommen neue Projekte für die Netze von S-Bahn, Fahrrad- und Fußwegen, die den Umweltverbund noch weiter nach vorne bringen sollen. Es ist für Münster noch ein Stück zu gehen, damit die Menschen in Zukunft noch klimaschonender und zugleich verkehrssicherer unterwegs sein können. Aber die Stadt ist auf einem guten Weg – wenn alle mitmachen.

WALKING ON SUNSHINE

DRIVE MY CAR

I WANT TO RIDE MY BICYCLE



Die Wahl des Verkehrsmittels entscheidet



Um das Mobilitätsverhalten der Münsteranerinnen und Münsteraner einordnen zu können, führt die Stadt Münster seit 1982 regelmäßig Umfragen durch. Zufällig ausgewählte Haushalte werden nach ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Aus einigen Tausend Rückmeldungen entsteht so ein repräsentatives Bild, mit welchem Verkehrsmittel sich die Menschen in Münster bewegen. In der Verkehrsstatistik wird die Verkehrsmittelwahl als „Modal Split“ bezeichnet.

Fahrradanteil top

Die Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2022 ergab für die Bewegungen innerhalb des Stadtgebiets folgendes Bild: Der Anteil des Radverkehrs an allen zurückgelegten Wegen an einem durchschnittlichen Werktag liegt bei 47 Prozent, 3 Prozent mehr als im Jahr 2019. Gleichzeitig hat sich der Verkehrsanteil des Autos auf 26 Prozent reduziert, 2019 waren es noch 34 Prozent. Zu Fuß sind 19 Prozent unterwegs, 7 Prozent mehr als 2019.

8 Prozent gaben bei der Befragung 2022 an, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für ihre werktäglichen Wege zu nutzen. 2019 waren es zwei Prozent mehr. Der sogenannte Umweltverbund aus Fuß- und Fahrradverkehr sowie ÖPNV kommt damit auf einen Anteil von 74 Prozent, 2019 lag dieser bei 66 Prozent.

Stärkung von Bus und Bahn

Mit der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität soll sich die Verkehrsmittelwahl in Münster ändern. Deutlich weniger Autoverkehr, dafür mehr ÖPNV. Dazu müssen die Angebote von Bus und Bahn erweitert und verbessert werden. Die steigende Nachfrage im Radverkehr wird berücksichtigt. Und auch der Fußverkehr wird gestärkt, indem Wege sicherer und barrierefreier werden.

Vielleicht steigen in Zukunft sogar etwas weniger Menschen in Münster auf das Fahrrad - weil der ÖPNV dann eine attraktive Alternative bietet, vor allem in den Wintermonaten. Solange möglichst viele Menschen im Umweltverbund unterwegs sind, entwickelt sich die Mobilität in Münster in die richtige Richtung.

Pendlerwege 80 % Auto ↔ 20 % Umweltverbund



Wege innerhalb der Stadt 26 % Auto ↔ 74 % Umweltverbund



Pendler bevorzugen das Auto

4 von 5 Menschen nutzen das Auto, um zwischen Münster und dem Umland zu pendeln. Für das Gelingen der Mobilitätswende ist es wichtig, dass Münster und die Nachbargemeinden zusammenarbeiten und die Erreichbarkeit mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln stärken.

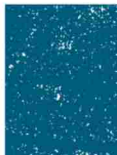
„I want to ride my bicycle“
Kaum Steigungen, gute und vernetzte Radwege, verstreute Hochschulstandorte und eine jahrzehntelange Förderung bringen den Radverkehrsanteil in Münster auf 47 Prozent. Für eine Flächenstadt mit langen Wegen eine enorme Leistung. Der Radverkehr soll auch weiter gestärkt werden - zum Beispiel durch den Ausbau sicherer Radwege.



„Walking on sunshine“
Übersichtliche Straßenquerungen und geordnete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind zwei der Maßnahmen, mit denen Münster den Anteil am Fußverkehr erhöhen möchte.



„Wir fahren mit dem Bus“
Der ÖPNV wird in Münster derzeit am seltensten für alltägliche Wege genutzt. Schneller, komfortabler und verlässlicher mit dem Bus unterwegs - so lautet daher ein Ziel der Stadt.



„Drive my car“
Vor allem für längere Wege nutzen die Menschen das Auto. Dabei sollen sie sich auf ein sicheres und gut funktionierendes Straßennetz verlassen können. Damit in Zukunft weniger Autos auf Münsters Straßen unterwegs sind, braucht die Stadt einen attraktiveren ÖPNV.

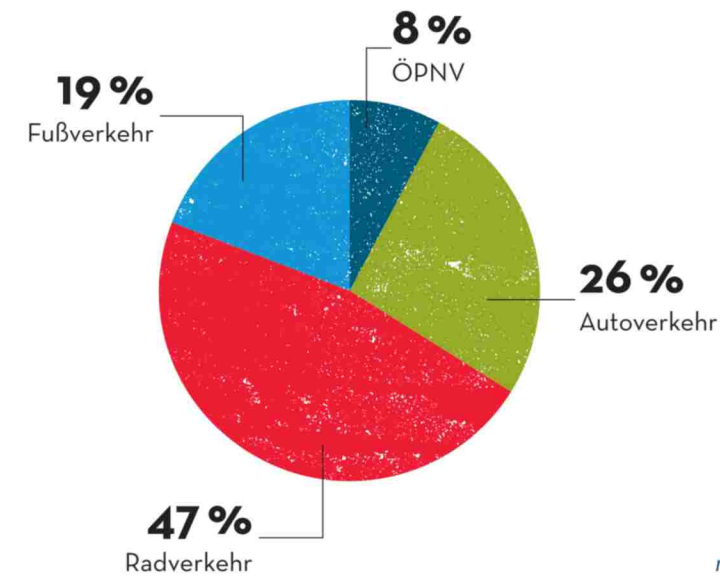


Foto Stadt Münster





**22
Kilometer**

von geplanten
27 Kilometern sind
bereits gebaut.
Nur der Bauabschnitt 2
ist noch in Arbeit.

Die Kanalpromenade

Glatter Belag, kreuzungsfrei und durchgehend beleuchtet: Die Kanalpromenade führt einmal längs durch Münster. Hochwertig ausgestattet, dient sie als Betriebsweg, lädt zum Spazieren gehen ein und ist eine zügige Verbindung mit dem Fahrrad.



Der Anfang ist gemacht

Die Stadt Münster denkt und plant das Thema Mobilität nicht erst seit der Erarbeitung des Masterplans. Deshalb starteten die ersten konkreten Projekte in Richtung Verkehrswende auch schon, während der Masterplan noch geschrieben wurde. Sie zeigen bereits den Weg, den Münster einschlägt: klimafreundlich, sicher, zugänglich für alle, gut vernetzt.

Wichtige Entwicklungsschritte

Eine erste Vorstellung davon, wie die Mobilität der Zukunft in Münster aussehen kann, geben zum Beispiel die Kanalpromenade, die Fahrradstraßen, die Elektrifizierung der Busse und die Maßnahmen zur Busbeschleunigung. Dank deren Umsetzung können die Menschen in Münster jetzt schon einfacher und sicherer mit dem Rad entspannt durchs Grüne zur Arbeit radeln. Oder sie steigen bei schlechtem Wetter bequem und zuverlässig in den Bus und lesen unterwegs ein Buch.

**300
Carsharing-
Fahrzeuge**

stehen in Münster zur Verfügung.

Carsharing

Heute hat Münster bereits 150 Standorte für Carsharing, mit Fahrzeugen von zwei Anbietern. Zusätzliche Angebote entstehen in den nächsten Jahren an vielen Orten in der Stadt und machen es leicht, auf ein eigenes Auto zu verzichten.



E-Ladesäulen

Gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt und für jeden nutzbar: Das waren die Anforderungen bei der Ausschreibung von öffentlichen E-Ladepunkten. Sieben Unternehmen stellen nun innerhalb eines Jahres insgesamt 112 neue Stromtankstellen auf. Für das nächste Jahr ist eine weitere Ausschreibung geplant.



Zehn Kilometer Fahrradstraßen 2.0, die seit 2020 bereits fertiggestellt werden konnten, sind ein weiterer Meilenstein, der zeigt, wohin die Reise geht. Wir können also in kurzer Zeit viel schaffen. So möchte und kann die Stadt auch in Zukunft viel bewegen: In den kommenden Jahren sind 60 weitere Kilometer Fahrradstraßen geplant.

Die Umsetzung von Ideen und Projekten gelingt am besten gemeinsam. Wenn wir beispielsweise E-Ladesäulen zusammen mit vielen Partnern aufstellen, schaffen wir in kurzer Zeit mehr. Und erleichtern so den Umstieg auf Fahrzeuge ohne Abgase. Auch beim Carsharing entsteht durch die Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Anbietern ein vielfältiges Angebot.

Einige wichtige Entwicklungsschritte in der Mobilität, die auch im Masterplan eingeflossen sind, wurden zielgerichtet auch von außen gefördert. Zum Beispiel das Projekt LOOPmünster: Dabei wird mit Förderung des Landes seit 2020



LOOPmünster

In Hiltrup wird eine mögliche Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs getestet. Das Pilotprojekt LOOPmünster zeigt seit 2020, wie ein bedarfsgerechtes Angebot in den Vororten organisiert werden kann. Mehr als eine halbe Million Fahrgäste haben das Angebot bereits genutzt. Alle Fahrzeuge können elektrisch fahren.

ausprobiert, wie sich der öffentliche Nahverkehr bedarfsgerecht weiterentwickeln kann. Das Konzept bildet mit den städtischen Hochleistungsachsen und der S-Bahn Münsterland ein leistungsfähiges Netz, bei dem der öffentliche Verkehr zu einer gleichwertigen Alternative vor allem zum Auto wird.



**300
Meter**

lang ist die neue Busspur am Hauptbahnhof.

Busbeschleunigung

Der Bus wird schneller. Eine neue Busspur vor dem Hauptbahnhof macht den Fahrplan zuverlässiger. Und an der Friedrich-Ebert-Straße führt eine kurze Spur nun dazu, dass der Bus keine Zeit im Stau an der Ampel verliert. In den kommenden Jahren wird das Busnetz Schritt für Schritt angepasst. Hochleistungslinien bekommen an vielen Stellen eigene Spuren und Busse werden zur attraktiven Alternative.

Fahrradstraßen

Auf Fahrradstraßen haben Radfahrende Vorfahrt. Alle, die mit dem Fahrrad unterwegs sind, sollen sicher und komfortabel vorankommen. Münster hat dafür neue, eigene Standards entwickelt. Diese wurden bis heute auf fast 10 Kilometern Fahrradstraße 2.0 umgesetzt. Weitere 60 Kilometer folgen in den kommenden Jahren.

~30 Jahre

ist es her, dass mit der Schillerstraße in Münster die erste Fahrradstraße ausgewiesen wurde.



Fotos Stadt Münster, Tom Bendix (1)

Mutiger, zügiger, vernetzter

Münster ist eine Flächenstadt und mit mehr als 303 Quadratkilometer fast so groß wie München (310 Quadratkilometer). Das bedeutet unter anderem lange Wege, die die Menschen in ihrem Alltag zurücklegen müssen. In Zukunft soll das weniger mit dem eigenen Auto und mehr mit Bus und Bahn geschehen.

Besser geht nicht ohne anders. Für Münsters Mobilität heißt das: Es wird Neues entstehen. Derzeit gibt es vor allem für die langen Strecken zwischen den Stadtgrenzen und darüber hinaus kaum attraktive Alternativen zur Nutzung des eigenen Autos. In Zukunft soll sich das ändern.

Mit dem Masterplan Mobilität setzt Münster auf einen deutlichen Ausbau kluger ÖPNV-Angebote. Mit Fachleuten aus der Verkehrsplanung und

Wissenschaft sowie gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern hat die Stadt Ideen entwickelt. Sie hat Lösungen geprüft, Verkehrsversuche durchgeführt und ausgewertet. Im Ergebnis sind weitreichende Konzepte und Handlungsempfehlungen entstanden.

Damit die Menschen in Münster verstärkt und regelmäßig auf den ÖPNV setzen, um zum Beispiel zwischen Wohnort und Arbeit zu pendeln, müssen Bus und Bahn sie verlässlich und zügig ans Ziel bringen. Dafür soll in Münster der Takt erhöht werden: ÖPNV-Hochleistungslinien fahren häufiger und bekommen mehr Raum auf den großen Achsen durch die Stadt. Ein weiterer großer Schritt ist die Einführung der S-Bahn Münsterland. Das Ziel aller neuen Maßnahmen ist es, eine Mobilität zu entwickeln, die besser, effizienter und klimafreundlicher ist.

Roxel

Von Roxel nach Wolbeck

20 km

Sprakel

Von Sprakel nach Amelsbüren

24 km

Wolbeck

Amelsbüren

Auf Hochleistungsniveau in die mobile Zukunft

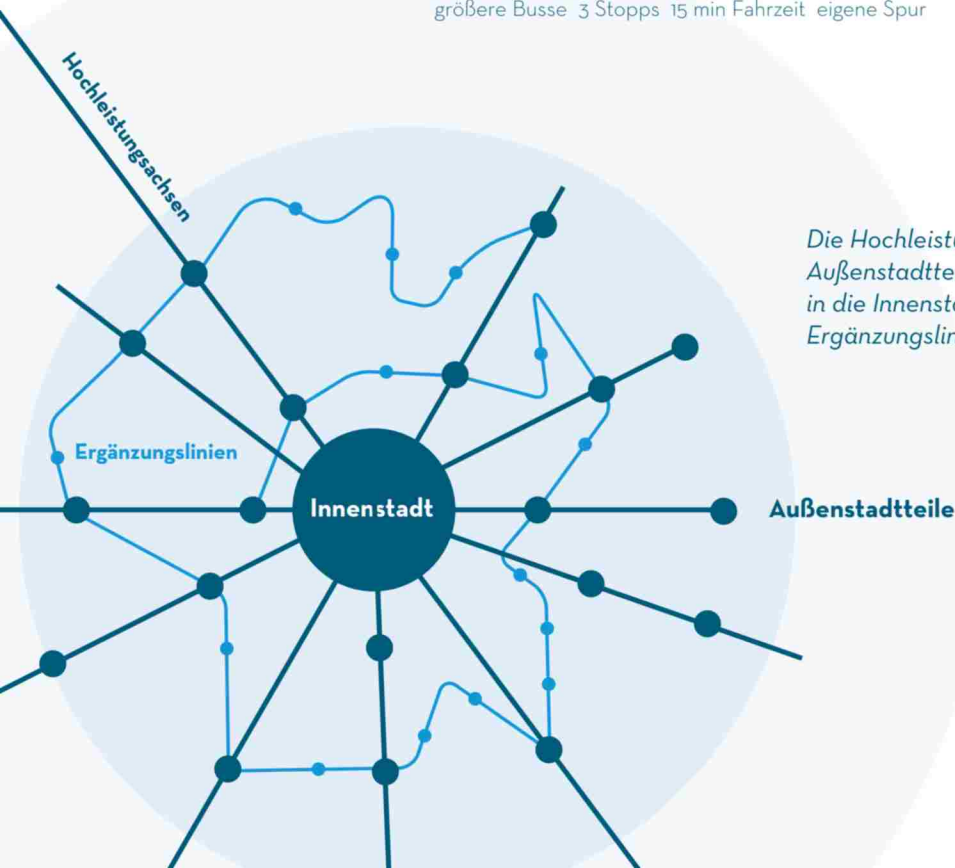
Was wäre, wenn der Bus das schnellste Verkehrsmittel in der Stadt wäre? Dazu zuverlässig, komfortabel und optimal mit anderen Verkehrsmitteln vernetzt? In dem Fall wäre der Umstieg auf den klimafreundlichen ÖPNV höchst attraktiv und eine echte Alternative zum Auto. Um das zu erreichen, setzt die Stadt Münster mit ihrem Masterplan Mobilität auf ein neues Bussystem mit Hochleistungsachsen und Hochleistungslinien.



Beispiel „normales“ Busnetz
kleinere Busse 13 Stopps 60 min Fahrzeit



Beispiel Hochleistungsachsen
größere Busse 3 Stopps 15 min Fahrzeit eigene Spur



Die Hochleistungsachsen führen von den Außenstadtteilen, zum Teil sogar darüber hinaus, in die Innenstadt. An Knotenpunkten kann in Ergänzungslinien umgestiegen werden.

Dabei fahren große Busse mit möglichst vielen Sitzplätzen auf den hoch frequentierten Hauptachsen in und durch die Stadt. Sie sind schnell unterwegs, weil sie eigene Spuren nutzen können und an Ampeln bevorzugt werden. Münsters Busse werden zudem noch umweltfreundlicher: Bis 2029 fährt die gesamte Stadtwerke-Flotte elektrisch.

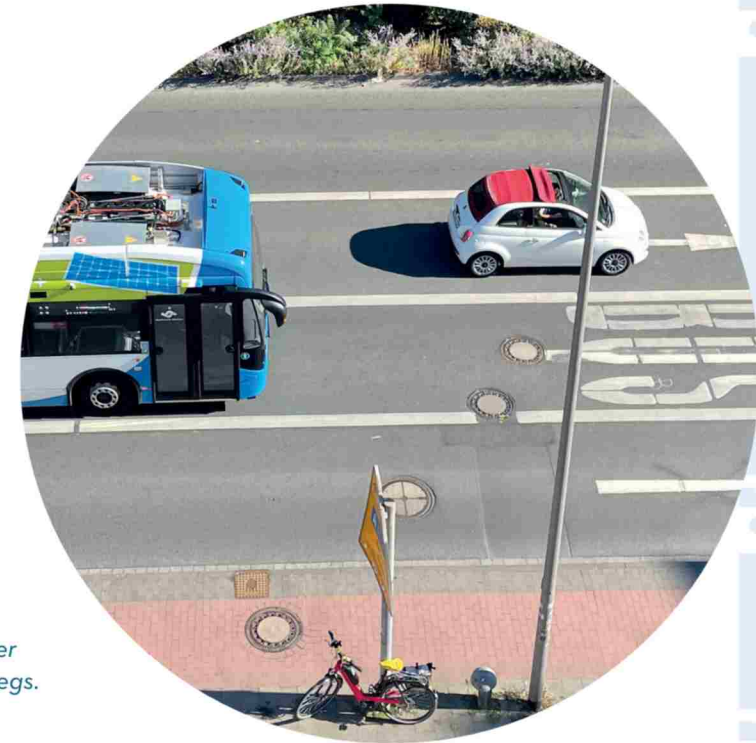
Mehr Platz für Busse

Für neue Straßen, die allein Bussen vorbehalten sind, ist in Münster wie in den meisten Städten kein Platz. Damit die Busse aber dennoch nicht im alltäglichen Stau steckenbleiben, bekommen sie in Münster auf den wichtigsten Ein- und Ausfallstraßen eigene Spuren. Dafür werden Fahrstreifen, die jetzt noch von allen Verkehrsmitteln zum Fahren oder auch zum Parken genutzt werden, den Bussen vorbehalten. Diese können dann in einer höheren Taktung mehr Menschen zügig und sicher befördern.

Was bringt mir das?

Mit dem Bus bist du schneller unterwegs!

Foto Stadt Münster



100% elektrisch

Bis 2029 sind 100 Prozent der Stadtbusse elektrisch unterwegs.

ÖPNV beschleunigen

Neben eigenen Busspuren wird noch mehr passieren, um den ÖPNV in Münster zu beschleunigen. Auf den Hochleistungsachsen werden zum Beispiel die Abstände zwischen den Haltestellen leicht vergrößert. Zudem hat der ÖPNV an den wichtigen Knotenpunkten Vorfahrt - etwa durch angepasste Grünphasen für die Busse. Damit soll für die Hochleistungslinien eine Reisegeschwindigkeit von mindestens 25 km/h erreicht werden.

Takt verdichten

Auf den Busfahrspuren werden auch mehr Fahrzeuge unterwegs sein, was kürzere Taktzeiten ermöglicht. So sollen die Hochleistungslinien zur Normalverkehrszeit alle 10 Minuten fahren, zur Hauptverkehrszeit alle 3 bis 5 Minuten. Funktional und attraktiv gestaltete

Knotenpunkte ermöglichen ein zügiges Umsteigen in ergänzende ÖPNV-Linien. Darüber hinaus sollen Angebote wie Park & Ride und Mobilstationen die Nutzung von und das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln vereinfachen.

Dein Weg zur Arbeit

Wie könnte also in Zukunft eine Tour durch Münster aussehen? Der regionale Bus oder auch das eigene Auto bringt dich zur Haltestelle einer Hochleistungslinie. Mit der ziehst du auf eigenen Busspuren an den Autos vorbei Richtung Innenstadt. Du steigst an einer Mobilstation aus, leihst dir mit deinem ÖPNV-Ticket ein E-Bike und radelst den letzten Kilometer an der frischen Luft zur Arbeit. Dabei bist du schneller am Ziel, als wenn du mit dem Auto gefahren wärst.



Hier geht es zum Netzplan



Vorfahrt für den Bus

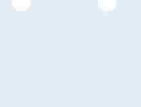
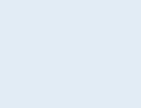
Auf ausgewählten Strecken bekommen die Busse in Münster in Zukunft eigene Fahrspuren. Einige dieser Spuren sind tagsüber für die Busse reserviert, ansonsten sind sie Parkraum.



Busspur
Mo-Fr
9 bis 18 Uhr



Parken erlaubt
Mo-Fr
18 bis 9 Uhr
und am
Wochenende

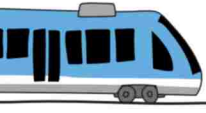


Auf der Schiene

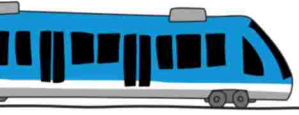
2024
85.000
Fahrgäste pro Tag im Bestandsnetz



2040
170.000
Fahrgäste pro Tag



darüber hinaus
212.000
Fahrgäste pro Tag



Ein großer Plan: Das Münsterland wird S-Bahn-Land

Jeden Tag sind in Münster und im Münsterland mehrere Hunderttausend Menschen beruflich und privat unterwegs. Damit alle sicher, bequem und umweltfreundlich ans Ziel kommen, soll in Zukunft der Schienenpersonennahverkehr eine wichtigere Rolle spielen. Dazu soll das Angebot erweitert und das ehrgeizige Konzept „S-Bahn Münsterland“ auf den Weg gebracht werden.

Neun Linien, alle 30 Minuten

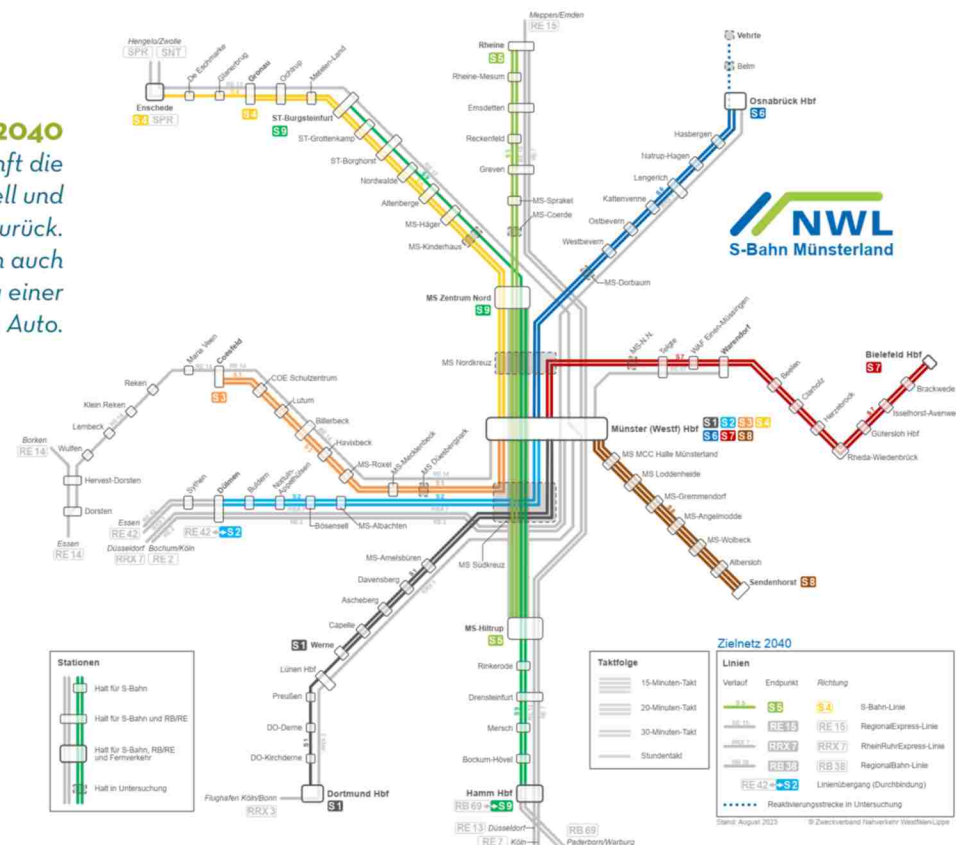
Bis 2040 soll der Schienenpersonennahverkehr schrittweise zu einem leistungsfähigen S-Bahn-Netz ausgebaut werden. Das Ziel: mehr Bahnlinien und mehr Züge, die jeden Tag von und nach Münster fahren. Insgesamt soll ein Netz aus neun Linien entstehen, die im Grundtakt von

30 Minuten fahren. Ergänzt wird das Angebot durch stündliche Regionalexpresslinien. Durch aufeinander abgestimmte Fahrzeiten soll das Umsteigen bequem und einfach werden – auch von Bahn auf Bus und umgekehrt.

Reaktivierung der WLE-Trasse

Während acht der geplanten S-Bahn-Linien auf dem bestehenden regionalen Schienennetz unterwegs sind, wird die neue „S8“ die reaktivierte Strecke Münster-Sendenhorst der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH (WLE) nutzen. In Münster soll es entlang dieser Linie fünf neue Haltepunkte geben, die alle mit Mobilstationen ausgestattet werden.

Netzplan 2040
Neun S-Bahn-Linien bringen in Zukunft die Menschen aus dem Umland schnell und bequem nach Münster und wieder zurück. So wird die Schiene vor allem auch für Pendlerinnen und Pendler zu einer attraktiven Alternative zum Auto.



Umsetzung geplant bis
2040
und darüber hinaus

Neue Bahnknotenpunkte: Kürzere Fahrzeiten, einfacheres Umsteigen

Dort, wo mehrere stark genutzte Wege aufeinandertreffen und Menschen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, entstehen Knotenpunkte. Der Umstieg in den ÖPNV oder auf ein anderes möglichst klimafreundliches Verkehrsmittel soll hier so einfach und bequem wie möglich sein. Der bisher wichtigste Knotenpunkt ist der Hauptbahnhof, der bereits für künftige Anforderungen ausgebaut und modernisiert wird. Denn mit der S-Bahn Münsterland, die bis 2040 entstehen soll, wird das Aufkommen an Fahrgästen steigen. Der Hauptbahnhof bildet mit den Bahnhöfen Münster Zentrum Nord und Münster-Hiltrup die innerstädtische Achse, auf der die S-Bahnen im 15-Minuten-Takt fahren sollen, bevor sich die Linien verzweigen.

Ohne Umweg über Hauptbahnhof

Dazu kann und soll die Strecke verbessert werden. Neue Knotenbahnhöfe im Norden und Süden („Nordkreuz“ und „Südkreuz“) würden zu einer Entlastung des Hauptbahnhofs führen und es ließe sich Fahrzeit einsparen. Denn viele Fahrgäste müssten nicht über den Hauptbahnhof fahren und könnten zwischen der S-Bahn und dem städtischen ÖPNV wechseln.

Mobilstationen vor Ort

Mobilstationen sollen wichtige Verkehrsknotenpunkte in Zukunft attraktiver machen und Angebote intelligent kombinieren. Das gilt für potenzielle neue Bahnhöfe ebenso wie für andere verkehrsentensive Orte im Stadtraum. Dazu gehören zum Beispiel sichere Fahrradparkplätze, Sharing-Angebote, Park-&-Ride-Anlagen, Elektro-Ladesäulen und Radservicestationen mit Werkzeug und Luftpumpe.

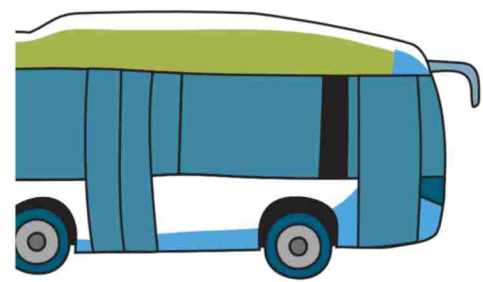
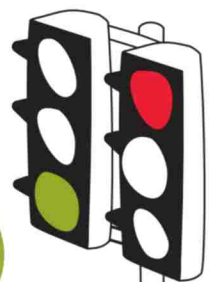
- ➔ **Nordkreuz verbindet:**
- Enschede
 - Rheine
 - Osnabrück
 - Warendorf/Bielefeld
 - Hamm

- ➔ **Südkreuz verbindet:**
- Coesfeld
 - Recklinghausen/Essen
 - Lünen/Dortmund
 - Hamm

ICH BIN GLEICH AN DER KREUZUNG.



OKAY, ICH SCHALTE AUF GRÜN. GUTE FAHRT.



Im Gespräch mit Ampeln

In Münster „sprechen“ in Zukunft smart ausgestattete Ampeln und Busse miteinander. Die Ampeln erkennen, dass ein Bus sich nähert, und springen auf Grün. Aber nur bei Bedarf. Denn sie wissen auch, ob sich der Bus schnell oder langsam nähert, ob er im Stau steht – und ob er pünktlich, zu spät oder vielleicht sogar zu früh dran ist. Entsprechend schaltet die Ampel und sorgt so für einen zuverlässigen Busverkehr.

Sinnvoll verknüpft: Mobilstationen für mehr Flexibilität

In Münster soll Schritt für Schritt ein ganzes Netzwerk aus Mobilstationen entstehen. Verschiedene Verkehrsmittel werden dort so verzahnt, dass ein Umsteigen unkompliziert möglich ist.

Mitten im Leben

Ein paar Beispiele machen es deutlich: Mit dem Zug am Bahnhof ankommen und für das schwere Gepäck ein Carsharing-Auto nach Hause nehmen. Bei Sonnenschein vom Bus aufs Rad wechseln - und bei Regenwetter vielleicht umgekehrt. In den Bus Richtung Innenstadt steigen und mit dem Lastenrad die Einkäufe nach Hause transportieren. Zwischendurch noch ein Paket abholen, denn Mobilstationen lassen sich mit weiteren nützlichen Angeboten kombinieren. Damit möglichst viele Menschen die Mobilstationen nutzen können, sind auf lange Sicht sehr viele davon im Stadtgebiet vorgesehen. Sie entstehen immer dort, wo eine besonders große Nachfrage zu erwarten ist. Vorgesehen sind drei verschiedene Größenklassen (S, M und L), die sich darin unterscheiden, wie schnell sie zu erreichen sind und wie umfangreich jeweils das Informations-, Service- und Mobilitätsangebot ist.



146
Standorte für
Mobilstationen
in Münster.

11 x L
40 x M
95 x S

(Vorschlag des Mobilstationskonzepts)



Einfach umsteigen

Mobilstationen entlasten den Verkehr. Der bequeme Wechsel der Verkehrsmittel eröffnet Alternativen zum eigenen Auto.



Carsharing

Registrierte Nutzende können für eine kürzere Zeit per App ein Auto von einem privaten Anbieter mieten.

In der Stadt verteilt

Mobilstationen sollen perspektivisch in ganz Münster zu finden sein. Die Größen und Angebote variieren dabei je nach Standort.



Dauerparkplätze

Wenn in einer Gegend die Fahrzeiten lang sind oder das ÖPNV-Angebot nicht ausgebaut ist, lassen sich Autos länger parken.



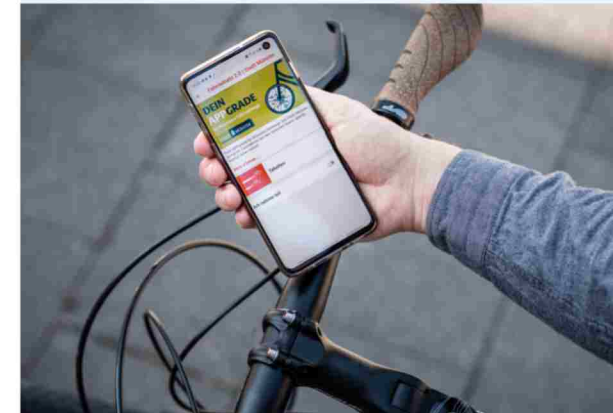
Fahrradstellplätze & Bikesharing

Mit Fahrrädern die letzte Meile zurücklegen! Sie lassen sich sicher abstellen, auch das Mieten von Pedelecs oder Lastenrädern ist möglich.



Münster ist App to date

Digitale Anwendungen unterstützen uns im Alltag. Der Masterplan Mobilität sieht vor, eine app- und web-basierte Mobilitätsplattform aufzubauen. In vielen Bereichen unseres Lebens werden Apps bereits ganz selbstverständlich genutzt. Auch für die Planung unserer Mobilität gibt es viele Möglichkeiten, sie sinnvoll einzusetzen.



Appbasierte Mobilität macht es leichter, Wege von A nach B zu planen. Mit einem Mobiltelefon oder Tablet ist der Fahrplan immer griffbereit. Auch das Kaufen und Bezahlen von Tickets lässt sich unkompliziert erledigen, ohne einen Ticketautomaten suchen zu müssen. Je nach Bedarf und Nachfrage sind auch Funktionen wie zum Beispiel Ridepooling oder Carsharing integrierbar.

Fotos: Stadt Münster (3), vbm Vermessungsbüro Münsterland und Software-Service John GmbH (1)

Was bringt mir das?

Du kannst flexibel entscheiden, wie du dich in Münster bewegst!

Platz für alle

Diese Visualisierung zeigt, wie es in Münster aussehen kann, wenn die Maßnahmen des Masterplans Mobilität umgesetzt werden.

Öffentlicher Raum sollte für alle da sein, gerade in einer so lebenswerten Stadt wie Münster. Doch in der Innenstadt und in den angrenzenden Wohnquartieren nehmen parkende Autos und wild abgestellte Räder viel Platz in Anspruch.

Die Sonne scheint, es zieht alle nach draußen. Stimmengewirr und Lachen, Kinder spielen dort, wo früher Autos fuhr. Aus viel Grau ist viel Grün geworden. Was verlockend klingt, ist Teil des Masterplans Mobilität. Dafür wurde unter anderem ein Konzept entwickelt, dass Parken neu ordnet. Mit dem Ziel, dass weniger Autos in den Straßen parken und dadurch mehr sicherer und barrierefreier Raum entsteht: für den Fußverkehr, zum Radfahren, für den ÖPNV. Und für ganz viel Platz, den alle gemeinsam nutzen können.

Das „Parkraumkonzept“ setzt dabei auf verschiedene Bausteine. In der Innenstadt heißt das vor allem: Runter von der Straße, rein in die Parkhäuser. In den innenstadtnahen Wohngebieten wird das Gehwegparken neu geordnet, zugunsten von Sicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität.

Und: Münster ist stolz auf seine vielen Fahrradfahrenden. Aber die wild auf Gehwegen abgestellten Räder stören. Sie sind vor allem für den Fußverkehr ein Sicherheitsrisiko. Neue Stellflächen sollen das ändern – und Raum für alle schaffen.

Ein Konzept fürs Parken - und Nichtparken

Wer sich in Münster durch die Straßen bewegt, stellt oft fest: Hier ist viel Platz für Autos und wenig für Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.

Ein Schwerpunkt des neuen, integrierten Parkraumkonzepts ist daher, dass weniger Autos im Straßenraum stehen und die Gehwege gestärkt werden. Dafür werden unter anderem Parkstände und Sperrflächen markiert sowie Parkverbotszonen eingerichtet. So können abgestellte Fahrzeuge den Fuß- und Radverkehr nicht behindern.

Rücksicht schlägt Kontrolle

Verkehrs- bzw. Parkraumkontrollen ergänzen das Konzept. Denn Parken im Halteverbot, vor allem im Bereich von Kurven, auf Geh- oder Radwegen und in Einmündungen, schränkt die Sicht der anderen Verkehrsteilnehmenden ein. Wer geht, läuft oder radelt, muss dann auf die Straße ausweichen. Das kann gefährlich sein, nicht nur für Kinder und ältere Menschen. Gegenseitige Rücksichtnahme sollte immer an erster Stelle stehen. Daher will die Stadt Münster mit

Maßnahmen im Rahmen des Masterplans auch dazu beitragen, die Regeln und Straßenräume intuitiver zu gestalten und dazu motivieren, dass alle mehr aufeinander achtgeben.

Weniger Parkplätze in Straßen

Die Parkflächen im innerstädtischen Straßenraum sollen schrittweise reduziert werden. Das bedeutet, dass Autofahrer zukünftig mehr in Parkhäusern und weniger am Fahrbahnrand parken. Dabei wird das Abstellen in Parkhäusern perspektivisch günstiger sein als im innerstädtischen Straßenraum. Damit einher geht eine preisliche Anpassung des Bewohnerparkens.

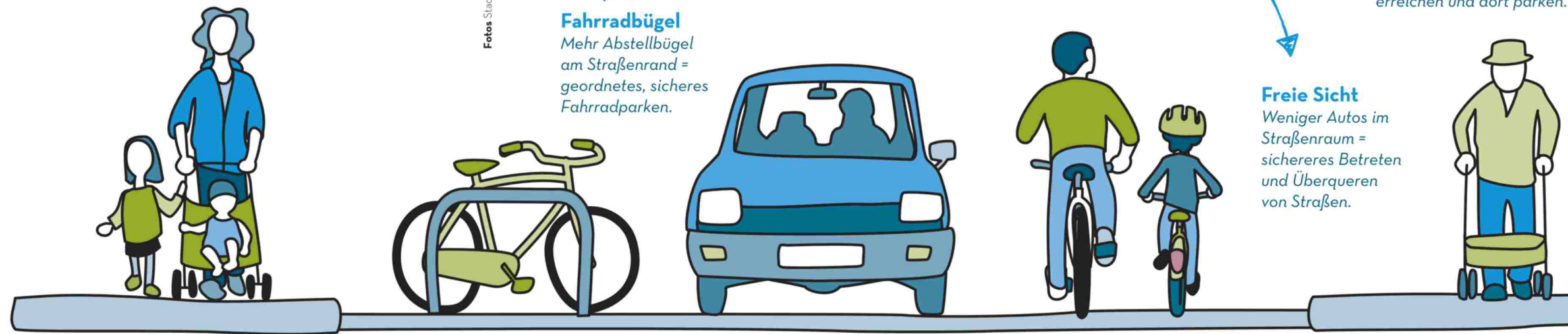
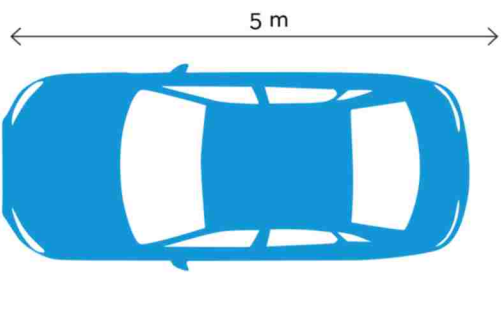
Ein Parkplatz kann mehr

Ein entstehendes City-Logistik-Konzept wird zukünftig eng mit den Planungen für den Parkraum verzahnt. Dann wären auch Mehrfachnutzungen möglich: Tagsüber könnte zum Beispiel auf ausgewiesenen Stellplätzen mit Lastenrädern angeliefert werden („letzte Meile“), nachts dürften Anwohnende dort parken. Ebenso denkbar sind Begrünungen und Sitzmöglichkeiten („Parklets“).

12,5 m²

= ein Parkplatz

Ein durchschnittlicher Parkplatz ist 5 Meter lang und 2,50 Meter breit. Damit ist er größer als viele Kinderzimmer.



Fotos Stadt Münster



Überall Autos

Parkende Pkw prägen das Bild der Stadt. Sie nehmen viel Raum ein.



Fahrräder im Weg

An den Hauswänden, auf dem Gehweg, stehend und liegend. Wer ein Rad hat, muss es abstellen. Aber wohin damit?



Kein Durchblick

Zwischen parkenden Autos sind große und kleine Menschen schwer zu erkennen. Die Fahrzeuge versperren die Sicht.



Hindernisse

Parkende Autos stehen vielen Verkehrsteilnehmenden im Weg - vor allem auf Rad- oder Gehwegen.

Mehr Platz für alle

Begrünung, Sitzmöglichkeiten, Lieferzonen, Fahrradbügel, Sharing: ein Platz, viele Optionen.

Fahrradbügel

Mehr Abstellbügel am Straßenrand = geordnetes, sicheres Fahrradparken.

Freie Sicht

Weniger Autos im Straßenraum = sicheres Betreten und Überqueren von Straßen.

Behindertenparken

Mobilitätseingeschränkte Personen können die (Innen-)Stadt weiterhin gut erreichen und dort parken.

Neun Bausteine für ein Parkraumkonzept

Mit dem integrierten Parkraumkonzept entwickelt die Stadt Münster ganzheitliche Handlungsstrategien zum Auto- und

Fahrradparken. Das Thema Parken wird dabei auch als Teil der nachhaltigen Stadtentwicklung betrachtet.

Faires Parken

- Ordnen des Parkraums für regelkonformes und nicht störendes Abstellen
- Barrierefreie Querungen und Gehwege sicherstellen
- Ausreichende Fahrbahnbreiten für Rettungsfahrzeuge und Fahrräder schaffen
- Straßenraummöblierung und Begrünung ermöglichen

Parkraum für Kfz

- Parkraumbewirtschaftung ausweiten
- Bewohnerparken vereinheitlichen und ausdehnen
- Handwerkerparken
- Lade-/Lieferzonen
- Anbindung innenstadtnaher Parkplätze verbessern



Behindertenparken

Für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wird Parkraum sichergestellt

Anreize

- Verhaltenswandel anstoßen, unterstützen und begleiten
- Gemeinsam lernen

Verlagerung von Parkraum

- Straßenparken reduzieren
- Umweltverbund und multimodale Mobilität unterstützen
- Park-&-Ride-Angebote fördern

P



Parkraum fürs Fahrrad

- Gehwegparken reduzieren/vermeiden
- Ergänzende Angebote für Radparken schaffen

Quartiersbezogene Mobilpunkte

- Weitere Mobilpunkte ergänzen
- Mehr Carsharing (wenn möglich elektrisch), weniger Autos, weniger Zweitwagen



Parkleitsystem

- Parkleitsystem optimieren
- Frühzeitige Lenkung des Verkehrs; unter anderem Weiterleiten von einem vollen zu einem (noch) leeren Parkhaus

Foto Stadt Münster

Viel Platz für viele Räder

Fahrradfahren ist gesund, schont die Umwelt und erspart einem in der Regel die Suche nach einem Parkplatz. In Münster sind sehr viele Menschen mit dem Fahrrad unterwegs. Das ist gut für die Stadt. Allerdings bedeutet das auch sehr viele Fahrräder, die oft auf Wegen und Plätzen abgestellt werden. Dadurch werden die Gehwege eng, Kreuzungen und Straßenüberquerungen unübersichtlich.

Vor allem für Kinder, Ältere und Menschen mit körperlichen Einschränkungen stellen solche Situationen ein Sicherheitsrisiko dar. Schnell bleibt ein Rollator auf einem engen Gehweg stecken. Kinder können aufgrund abgestellter Räder die Straße nicht ausreichend überblicken.

Mehr Fahrradbügel

Aber wohin mit den vielen Leeen in Münster? Die Stadt hat dafür im Masterplan Mobilität mehrere Maßnahmen verankert, damit die Suche nach einem

Fahrradparkplatz zu keinem Problem wird. Zum einen sollen vermehrt Fahrradbügel aufgestellt werden. Auch dort, wo jetzt noch Autos parken. Dann stehen die Räder nicht mehr an den Hauswänden, sondern können geordnet an die Bügel gelehnt und angeschlossen werden.

Boxen und Garagen für Räder

Zudem sollen, ergänzend zu den vorhandenen Fahrradparkhäusern, an weiteren Bahnhaltspunkten gesicherte Leezoboxen installiert werden. Weitere überdachte Abstellmöglichkeiten können überall dort Sinn machen, wo aktuell viele Räder wild parken. Das können kleinere Fahrradhäuschen und Radgaragen sein, in die auch Lastenräder passen.

Fahrradfahren soll in Münster weiterhin so viel Spaß machen und noch mehr Menschen begeistern. Dazu soll das Fahrradparken sicherer werden. Für die Radfahrenden, aber auch für alle anderen Verkehrsteilnehmenden.



5.000
Schrotträder

In Münster gibt es mehr als 400.000 Fahrräder, die aktiv genutzt werden. Außerdem finden sich überall in der Stadt verteilt ungenutzte „Schrotträder“, die Abstellmöglichkeiten oder Verkehrsflächen blockieren. Etwa 5.000 dieser Räder sammelt das Ordnungsamt jedes Jahr ein.





Foto: Unisser Marketing, Ralf Emmert

Das beste Verkehrsmittel für kurze Strecken: zu Fuß

Was muss passieren, damit die Menschen ganz selbstverständlich alltägliche Wege in Münster zu Fuß zurücklegen? Die Strecke bis zum Ziel sollte sicher und bequem zu gehen, aber nicht allzu weit sein. Die Ampelschaltungen sollten auf Fußgängerinnen und Fußgänger abgestimmt sein. Und bitte keine Regengüsse und Schneestürme! Das Wetter kann die Stadt nicht beeinflussen. Aber der Masterplan kann zu den Rahmenbedingungen beitragen, die dafür sorgen, dass es Freude macht, zu Fuß unterwegs zu sein.

Dazu gehören verschiedene Aspekte wie das Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“. Dabei sollen von möglichst vielen Orten in der Stadt aus wichtige Stationen des Alltags in etwa 15 Minuten mit nachhaltigen Verkehrsmitteln oder zu Fuß erreichbar sein. Zum Beispiel Mobilstationen, Geschäfte der Nahversorgung und öffentliche Einrichtungen wie Kindergärten und Grundschulen.

Domplatz-Oase

Auf dem Domplatz ist mitten in der Stadt ein Wohlfühlort unter Lindenbäumen entstanden – zum Sitzen, Plaudern, Ausruhen. Ein beliebtes Ziel für Menschen, die zu Fuß in der Stadt unterwegs sind. Dafür sind im vergangenen Jahr bereits viele Parkplätze verschwunden.

Im Masterplan wird vorgeschlagen, ein Fußwegenetz mit Ausbaustandards, Mindestbreiten für Gehwege und kurzen Wartezeiten an Ampeln zu definieren und umzusetzen. Außerdem soll ein Fußwegeleitsystem eingeführt werden.

Einladung zur Pause

Ein weiterer Punkt, mit dem der Masterplan Mobilität zum Gehen, Laufen und Spazieren anregen möchte, betrifft die Aufenthaltsbereiche im öffentlichen Raum. Hier sollen Flächen mehr als bisher zum Verweilen einladen – durch Bänke und andere Sitzmöglichkeiten, Schattenplätze und Spielelemente.

Denn wer sich zwischendurch auf einer bequemen Parkbank ausruhen oder auch die Kinder zum Beispiel an einem Wasserspiel beschäftigen kann, ist auf kurzen Strecken gerne zu Fuß unterwegs.



Gute Wege auch für Schwächere
Vor allem Menschen mit eingeschränkter Mobilität sowie Ältere und Kinder brauchen barrierefreie und sichere Fußwege, damit sie sich in ihrem Umfeld gut bewegen können. Davon profitieren am Ende alle.



Autoarme Wohnquartiere in einer Stadt der kurzen Wege

Um in Münster entlang der Straßen mehr Platz für angenehme Aufenthalte und erholsame Grünflächen schaffen zu können, ist es wichtig, dass dort weniger Autos stehen. Am einfachsten geht das, wenn die Menschen in der Stadt mobil sein können, ohne dabei auf ein Auto angewiesen zu sein.

In Münsters Innenstadt sind viele Wege bereits kurz - zur nächsten Einkaufsmöglichkeit, zur Schule oder zur Arbeit. Das schaffen eine Menge Menschen locker und in angemessener Zeit zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Bus.

Ein Ziel des Masterplans Mobilität ist es, dass es auch in den Stadtteilen und Quartieren rund um die Innenstadt eine gute und kompakte Nutzungsmischung gibt. Damit auch hier das Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“ gilt.

Dezentral geparkt

Deshalb können zum Beispiel Neubauquartiere von Anfang an autoarm geplant werden. Hier sind viele Alltagswege dann kurz und es stehen genügend Mobilitätsangebote zur Verfügung, sodass die Menschen gut und gerne auf das Auto verzichten können - oder ihren Wagen komfortabel in den dafür vorgesehenen Quartiersgaragen parken. Diese Parkflächen und Sammelgaragen befinden sich auf extra ausgewiesenen Grundstücken und bündeln die Stellplätze an einem Ort. Dadurch wird der Straßenraum von parkenden Autos weitestgehend befreit.

Das bedeutet viel Platz für jede Menge Grün, für Spielplätze, Radwege und Orte, an denen man sich gerne und häufig mit anderen aus dem Viertel trifft, austauscht und aufhält.

Quartiersparken

In Wohnquartieren sollen in Zukunft die parkenden Autos möglichst auf Flächen am Rande des Viertels gesammelt stehen. Damit sind Straßen und Wege möglichst autoarm.



So kann es aussehen
Diese Quartiersgarage mit Holzfassade für 107 Autos steht in Hamburg-Wandsbek.

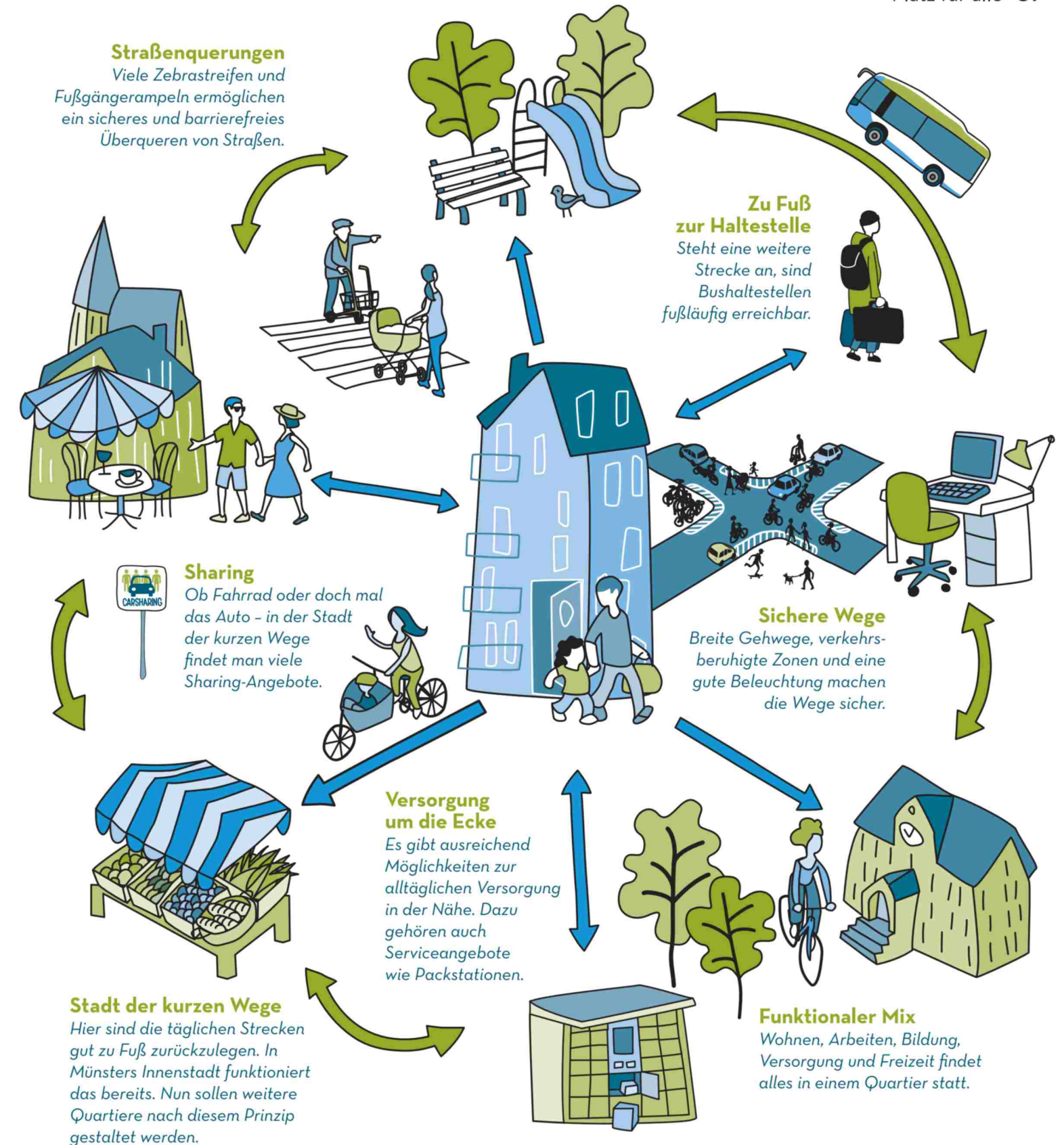
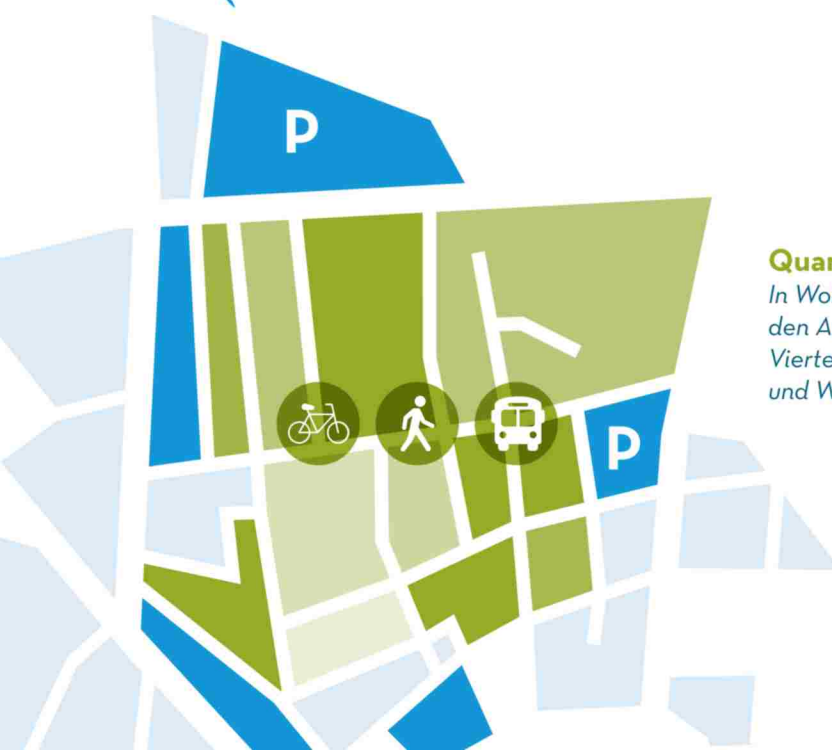
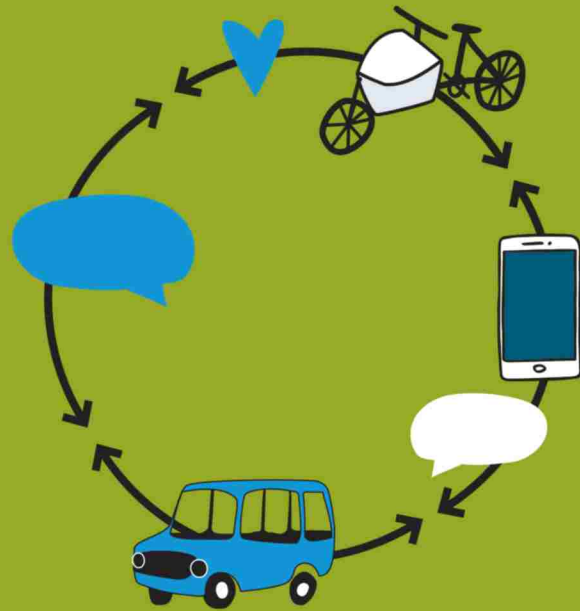


Foto: Wohnungsgenossenschaft Hamburg-Wandsbek von 1897 eG



Meins, deins, unser



Wenn ein Auto von mehreren Personen genutzt wird, spart das nicht nur Geld, sondern auch Parkplätze. Und es schont Klima und Umwelt. Deshalb unterstützt die Stadt Münster das Teilen und Vernetzen von Verkehrsmitteln für individuelle Mobilitätsbedürfnisse.

Um einen Großeinkauf nach Hause zu bringen, braucht man heute kein eigenes Auto mehr. Es gibt inzwischen auch in Münster verschiedene Sharing-Angebote sowohl für Elektro- und Lastenräder als auch für Autos. Und das für unterschiedliche Kfz-Klassen: vom Zweisitzer bis zum Transporter. Diese Angebote machen es möglich, passende Fahrzeuge flexibel für einzelne Strecken in der Stadt und der Region zu nutzen. Individualverkehr und ÖPNV lassen sich auf diese Weise gut

kombinieren. So kann zum Beispiel ein Leihfahrrad den Weg von der Bushaltestelle zum Arbeitsplatz beschleunigen. Und auf dem Heimweg leiht man sich an einer Carsharing-Station ein Auto, um schwere Einkäufe zu transportieren.

Die Stadt Münster stellt für Sharing-Angebote an verschiedenen Stellen in der Stadt extra Parkplätze bereit und vernetzt die Angebote mit dem ÖPNV, vor allem an Mobilstationen.

Um das Teilen von Verkehrsmitteln auch am Stadtrand und im Umland zu vereinfachen und Mobilitätsangebote zu verknüpfen, arbeitet die Stadt Münster eng mit den Akteuren in der Region zusammen. Denn Teilen bedeutet: Gemeinsam haben wir alle mehr davon.



Fahrzeug = Stehzeug

Im Durchschnitt wird ein privater Pkw gerade einmal eine Stunde am Tag gefahren. 23 Stunden lang steht er unbenutzt herum.

23h

Nahverkehr auf Bestellung mit LOOPmünster

Wer im Süden der Stadt unterwegs ist, hat sie bestimmt schon einmal gesehen: Die LOOPmünster-Fahrzeuge fallen auf. Sie sehen aus wie typische London-Taxis in Weiß und sind mit emissionsarmer Hybridtechnologie ausgestattet.

Die klimafreundlichen Kleinbusse kommen auf Bestellung per App. Dann heißt es einsteigen, zurücklehnen und nah am Zielort ankommen – ohne Fahrstress und Suche nach einer freien Parklücke. Die LOOPmünster-Fahrzeuge steuern bestehende Bushaltestellen an oder eine von etwa 470 virtuellen Haltestellen im Süden Münsters. Das System bündelt passende Fahrtwünsche aus verschiedenen Anfragen, errechnet eine optimale Route und transportiert so bis zu sechs Fahrgäste pro Kleinbus. Mit LOOPmünster ist man also nicht nur bequem unterwegs, sondern nutzt das

Fahrzeug auch noch umweltfreundlich zusammen mit anderen. GeLOOPt wird ohne feste Fahrpläne, Buchungen sind möglich von fünf Uhr früh bis zwei Uhr nachts. Am Wochenende sogar rund um die Uhr.

Verbesserung der Erreichbarkeit
 LOOPmünster ist eine Ergänzung des Nahverkehrs der Stadtwerke Münster. Gestartet ist das Pilotprojekt im Jahr 2020 und ist aktuell unterwegs durch Hilstrup, Amelsbüren, Berg Fidel, Düesberg, Teile von Geistviertel und Mecklenbeck, Gremmendorf, Angellmodde sowie durch anliegende Wohn- und Gewerbegebiete. In den kommenden Jahren soll LOOPmünster auch auf andere Viertel ausgeweitet werden, damit noch mehr Straßenecken in der Stadt zu virtuellen Haltestellen werden.



So funktioniert LOOPmünster

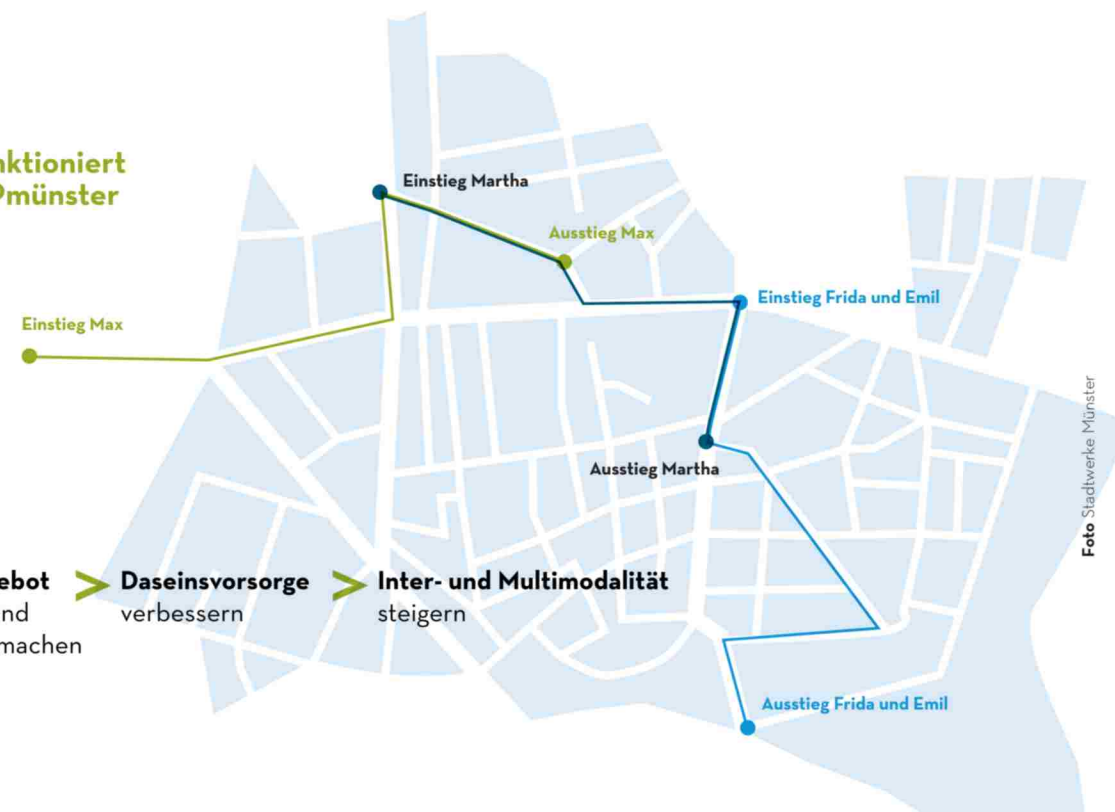


Foto Stadtwerke Münster

Ziele

- > **Abhängigkeit** von Pkw verringern
- > **ÖPNV-Angebot** erweitern und erreichbar machen
- > **Daseinsvorsorge** verbessern
- > **Inter- und Multimodalität** steigern

Sharing wird Alltag

Wenn man bedenkt, dass ein privater Pkw in der Regel die meiste Zeit nutzlos parkt, stellt sich zwangsläufig die Frage, ob wirklich ein eigener Wagen erforderlich ist. Für individuelle Fahrten lassen sich heute die verschiedensten Fahrzeuge mieten und leihen. Abgerechnet wird entweder per Stunde oder Minute. Es gibt aber auch Abo-Modelle mit monatlichen Fixkosten.

In Münster sind ebenfalls einige Sharing-Angebote zu finden, die ganz einfach per Smartphone zu buchen sind. Immer mehr Menschen entscheiden sich hier für das Teilen von Fahrzeugen. In vielen Stadtteilen und an einigen Mobilstationen gibt es inzwischen Carsharing-Stellplätze, die das Ausleihen und Zurückgeben bequem und einfach machen.

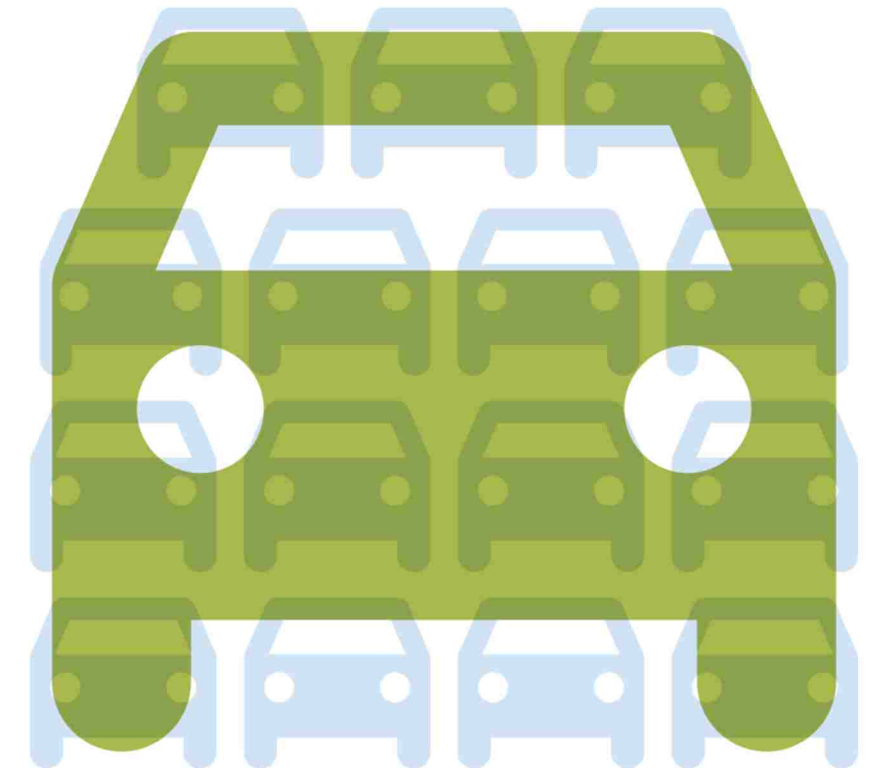
Geld und Parkflächen sparen

Carsharing hat viele positive Effekte. Wer weniger als 10.000 Kilometer im Jahr mit dem Auto unterwegs ist, hat mehr Geld im Portemonnaie, als wenn er mit dem eigenen Auto fährt. Außerdem werden viele Parkplätze eingespart, wenn Sharing-Fahrzeuge möglichst oft eigene Autos ersetzen. Das bedeutet: mehr Platz für die Menschen. Carsharing fördert zudem die Bereitschaft und Möglichkeit, Bus, Bahn und Rad zu nutzen. Besonders gut gelingt das, wenn man die verschiedenen Verkehrsmittel über ein System buchen kann.

Im Zuge des Masterplans will die Stadt Münster weitere Sharing-Stellflächen schaffen – damit in Zukunft für möglichst viele Menschen das Teilen ganz selbstverständlich zu einem mobilen Alltag gehört.

Ein Sharing-Stellplatz spart bis zu 15 Parkplätze

Die Stadt Münster stellt für Sharing-Fahrzeuge extra ausgewiesene Stellflächen zur Verfügung, um Parkplätze in der Stadt einzusparen. Denn ein Sharing-Auto kann Berechnungen zufolge 15 private Pkw ersetzen – und deren Parkfläche einsparen.



Lenny und Sina

Die Sonne scheint. Das Paar will einen Tag raus aus der Stadt - ab ins Grüne! Für den Nachmittag mieten sie sich ein Cabrio.

WO WARST DU HEUTE SCHON? UND MIT WEM?

Elif

Die Selbstständige war shoppen. Jetzt muss sie noch etwas fürs Büro abholen. Ein Auto für eine Stunde reicht da aus.

Max

Der Azubi hat Urlaub. Dank Carsharing muss er seine Koffer nicht schleppen.

Felix und Malik

Die Studenten treten mit ihrer Band auf. Um das Equipment zu transportieren, leihen sie ein Auto mit großem Kofferraum.

Silke, Lea und Ida

Die Familie will Oma besuchen. Mit dem geliehenen Auto schafft Mama es, vorher alle Familienmitglieder pünktlich abzuholen.



Unternehmen als Partner für Sharing und Co.

Unternehmen können einen großen Beitrag zur Mobilitätswende leisten, indem sie den von ihnen verursachten Verkehr verringern und umweltfreundlicher gestalten. Einige verleihen bereits E-Autos und Fahrräder oder beteiligen sich an Sharing-Angeboten und ÖPNV-Tickets. Im betrieblichen Mobilitätsmanagement gibt es viele Hebel und Förderungen.

- Zuschüsse** zum ÖPNV wie Jobticket, Mobilitätsbudgets, BahnCard etc.
- Programme** zur Förderung von Elektromobilität, Fahrgemeinschaften und Carsharing
- Angebote** von betrieblichen Diensträdern und Fahrradleasing, z. B. Jobrad
- Abstellplätze** für Fahrräder sicher, wettergeschützt, beleuchtet

Komfort wie Dusch-, Umkleide- und Aufbewahrungsmöglichkeiten

Qualifizierung für Mitarbeitende zum/zur betrieblichen Mobilitätsberater/in

Aktionen für das Unternehmen, wie z. B. „Betriebliche Mobilitätstage“

Reduzierung von Geschäftsreisen, z. B. durch virtuelle Formate und Förderung nachhaltiger Mobilität bei nicht vermeidbaren Reisen

Umweltstandards im betrieblichen Fuhrpark, z. B. „Poolfahrzeuge“

47 %

der Arbeitnehmenden pendeln in die Stadt Münster.

75 %

davon fahren mit dem Auto.



Markus

„In meinem Job bin ich viel unterwegs, auch abseits von gängigen Bahnstrecken. Deshalb nutze ich häufiger Carsharing. Das ist total simpel: Per App reserviere ich ein passendes Fahrzeug an meiner Wunschstation. Dort muss ich dann nur einsteigen und kann losdösen. Tank- und Ladekosten übernimmt der Anbieter. Zuletzt habe ich ein paar Kollegen mitgenommen - und spontan ein größeres Auto gebraucht. Kein Problem!“



„Mobility Policy“ für die nachhaltige Gestaltung von Mobilität in Unternehmen

Fotos www.skalgubbar.se

Zuverlässig – auch unter Druck

Verkehrsnetze sind elementar für eine funktionierende Mobilität. Den Großteil der verkehrlichen Infrastruktur in Münster bilden Straßen- und Schienennetze. Diese funktionieren nicht nur für sich allein, sondern jeweils auch in Kombination oder als Alternative. Je flexibler das gesamte Netz auf Veränderungen reagieren kann, umso zuverlässiger funktioniert die Mobilität.

Resilienz ist ein Begriff, der in diesem Zusammenhang häufig genutzt wird. Ein Verkehrssystem gilt dann als resilient, wenn es auf Veränderungen gut vorbereitet ist und darauf reagieren kann. Ein gutes Beispiel sind in einer dynamischen Stadt Großbaustellen, die Umwege im Straßenverkehr erfordern und dazu führen, dass Bushaltestellen nicht angefahren werden können.

Ist das Mobilitätsangebot flexibel und möglichst lückenlos, meistern die Verkehrsnetze solche Herausforderungen. Dann können andere Straßen oder Buslinien gewählt werden oder es gibt die Möglichkeit, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Auch bei spontanen Ereignissen zeigt sich das System robust: Radfahrende können dann auf ihrer alltäglichen Route bei Regen auf den Bus ausweichen.

Um das Verkehrssystem in Münster möglichst widerstandsfähig zu gestalten, sieht der Masterplan Mobilität vor allem eine Stärkung der Verkehrsnetze und ihres Zusammenspiels vor. Dabei liegt ein besonderes Augenmerk auf dem ÖPNV-Netz sowie dem Fahrradnetz 2.0. Weitere Maßnahmen, um auf Veränderungen rasch und angemessen zu reagieren, sind regelmäßiges Monitoring sowie kontinuierliches Lernen – aus Herausforderungen, aus Erfolgen und aus Fehlern.



Hi, bin grad auf dem Weg zur Arbeit. Wollen wir uns in der Mittagspause sehen?

Ja, gerne 😊

Halb eins auf dem Markt, Treffpunkt an den Fahrradbügeln 🚲?

☔ Oh, Mist, es fängt gerade an zu regnen. Ich glaube, ich steige um in die Bahn 🚆

Ich stell mein Pedelec am Bahnhof in die Leezenbox. Können wir uns vielleicht doch bei mir um die Ecke treffen?

Markt finde ich besser, nimm doch am Bahnhof einen E-Roller.

Hab jetzt doch mein Rad mit in die Bahn genommen. Der Zug kam gerade an, sonst hätte ich 20 Minuten warten müssen.

Dann treffen wir uns jetzt um halb eins an den Fahrradbügeln?

Ja, aber nicht zu lange. Ich muss pünktlich Feierabend machen.

Wir haben ab 16 Uhr einen 🚚 Transporter vom Carsharing, um die neue Kommode abzuholen. Der steht an der Mobilstation am P+R in Hiltrup. Erzähle ich dann.

Starke Netze für flexible Mobilität

In Münster gibt es neben dem Straßennetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV) die Netze des Umweltverbundes, also das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), das Fahrradnetz sowie das Fußwegenetz. Das Ziel des Masterplans ist es, die Netze enger miteinander zu verknüpfen.

Im Alltag kann das dann so aussehen: Anna verlässt wie jeden Morgen um 7 Uhr 30 ihre Wohnung in Wolbeck in Münsters Südosten und schwingt sich auf ihr Rad, um zu ihrem Job in die Innenstadt zu fahren. Sie textet ihrer Freundin Wiebke:



Besser vernetzt unterwegs

Die täglichen Pendlerströme gehören zu den großen Herausforderungen, wenn es darum geht, den Verkehr in Münster zu gestalten. Der Masterplan Mobilität zeigt daher Lösungen auf für die Frage: „Was ist zu tun, damit in Zukunft mehr Menschen den ÖPNV nutzen?“ So strukturiert die Stadt Münster das Netz der Zukunft in drei Ebenen, die dem Bedarf entsprechend ausgebaut werden.

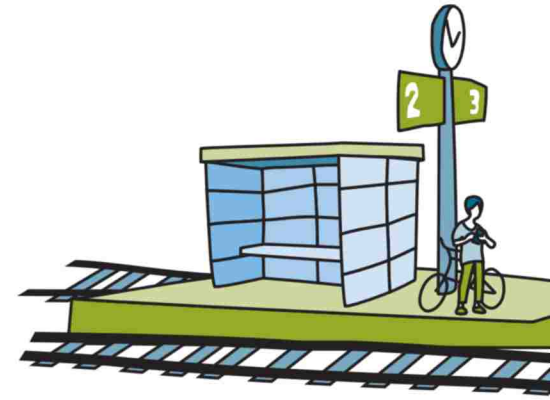
Neue Netzhierarchie im ÖPNV

Die oberste Ebene bilden die Hochleistungsachsen und -linien im Busverkehr. Auf diesen längeren Strecken bringen die Busse eine große Anzahl an Fahrgästen zügig in die Stadt – mit wenigen Haltestellen, teilweise eigenen Busspuren und in hoher Taktung. Sie sind das leistungsstarke Fundament im Stadtbusnetz. Dazu

kommen Ergänzungslinien, die die Achsen verbinden und durch die innenstadtnahen Wohnquartiere führen. Für eine gute Erreichbarkeit gibt es hier mehr Haltestellen. Gezielte Beschleunigungsmaßnahmen sorgen für attraktive Reisezeiten.

Das Feinerschließungsnetz bringt mit seinen Buslinien die Menschen zum Beispiel aus den Außenstadtteilen zu den Angeboten der beiden anderen Ebenen.

Damit bietet das ÖPNV-Netz in Münster in Zukunft eine klimafreundliche und bequeme Alternative. Es wird einfacher, das eigene Auto stehen zu lassen oder bei schlechtem Wetter von der Leeze in den trockenen Bus umzusteigen.



🚶 Ich komm zu Fuß. Bis gleich!

Ich bin da 😊





Etwa
60
Kilometer

neue Fahrradstraßen
sind in Münster geplant.



Vorfahrt für Leezen: Sicher und zügig unterwegs im Fahrradnetz 2.0

Wer in Münster mit dem Fahrrad unterwegs ist, ist klar im Vorteil. Denn Räder – oder Leezen, wie sie hier liebevoll genannt werden – haben in der Stadt häufig Vorrang vor dem Autoverkehr. Zudem gibt es hier bereits sehr viele Fahrradwege, Radfahrstreifen und eine gute Infrastruktur.

Um das Fahrradfahren in Münster weiter zu stärken, hat die Stadt das Fahrradnetz 2.0 entwickelt: ein lückenloses Radverkehrsnetz, das alle Wege zusammenbringt und sie hierarchisch ordnet – nach Velo-, Haupt- und Basisrouten.

Velorouten bilden dabei die oberste Ebene der Netzstruktur. Sie sind eine direkte Verbindung der Umlandgemeinden und Außenstadtteile mit Münsters Innenstadt. Auf den Haupttrouten sind – wie auf den Velorouten – viele Radfahrende unterwegs. Die Basisrouten sorgen für die Feinerschließung auf den weniger befahrenen Strecken.

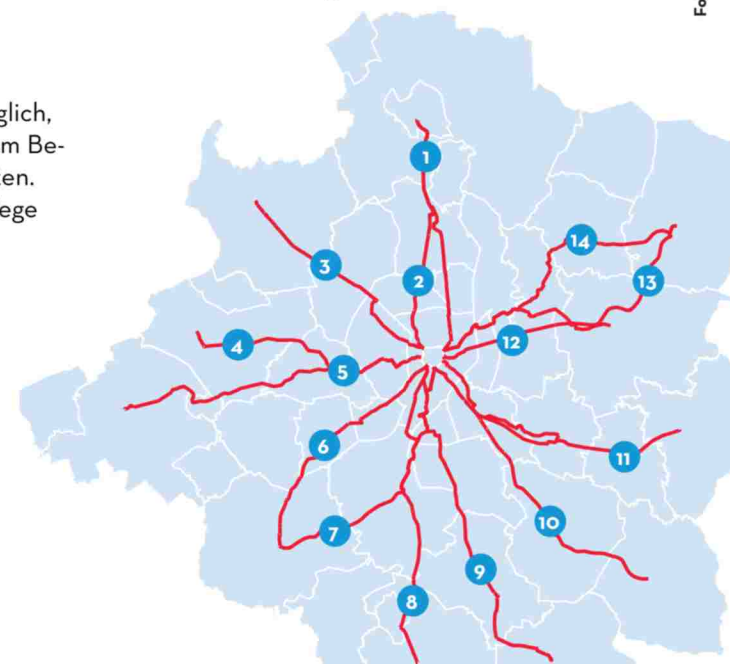
Je mehr Radverkehr, umso breiter die Spur

Die Kategorisierung macht es möglich, einzelne Strecken gezielt nach dem Bedarf auszubauen und umzugestalten. Dafür wurden noch einmal alle Wege genau betrachtet. Wo findet viel

Radverkehr statt, wo sind Lücken oder Sicherheitsrisiken wie potenzielle Unfallstellen, wo reicht die bestehende Infrastruktur aus, wo muss nachgebessert werden, wo sollte das schnell geschehen?

Ein Ziel des Fahrradnetzes 2.0 ist es, dass die Menschen in Münster sicher und gut auf dem Fahrrad unterwegs sind. Dafür werden die Fahrradwege zum Beispiel je nach Bedarf und Nutzung angepasst. Wo viele Fahrräder und auch Lastenräder unterwegs sind, werden die Fahrradwege breiter.

Zum Fahrradnetz 2.0 gehören auch Fahrradstraßen, in der Stadt erkennbar an ihrem roten Belag und den auffälligen Fahrradpiktogrammen. Hier können Radfahrende auf mindestens vier Metern Breite locker und sicher nebeneinanderfahren. Ziel des Masterplans: Auf allen Radnetzstrecken sollen die Menschen in Zukunft noch sicherer, komfortabler und schneller unterwegs sein können.



14 Velorouten
in der Stadtregion Münster
verbinden die 12 Städte
und Gemeinden über
Kommalgrenzen hinweg.

Hier geht es zum
Netzplan



Foto Stadt Münster, Patrick Schulte



Hier geht es zum
Radverkehrsbericht

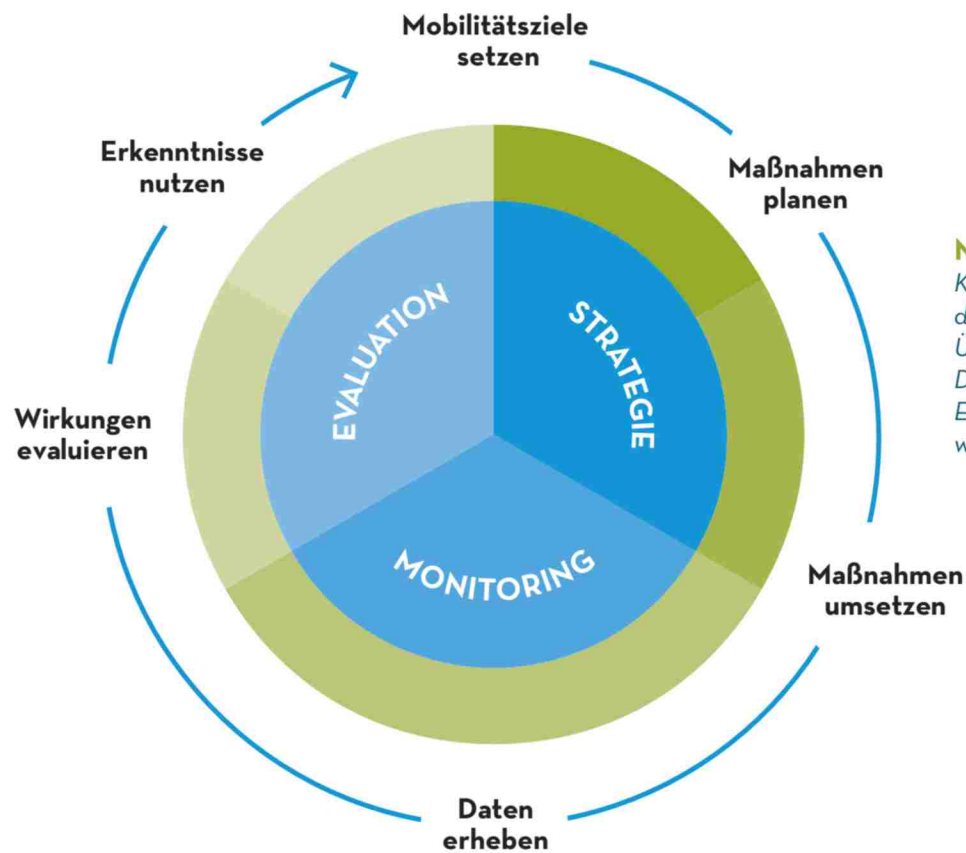
Kurs prüfen, halten, korrigieren

Der Masterplan Mobilität enthält grundlegende Maßnahmenempfehlungen. Sie bilden die Basis, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

Um den Erfolg überprüfen zu können, ist regelmäßiges Monitoring ein wesentlicher Bestandteil des Masterplans. Dafür werden in den kommenden Jahren immer wieder Daten erfasst, gesammelt und evaluiert. Das geschieht auch in Form von Mobilitätsbefragungen und Verkehrserhebungen.

Daumen hoch oder nachsitzen?

Ausgewertet und verglichen mit Modellen und bereits erhobenen Zahlen, zeigen die Daten, ob Münster weiterhin auf dem richtigen Weg ist, um seine Mobilitätsziele zu erreichen. Sind Abweichungen erkennbar, müssen die Gründe dafür analysiert und Anpassungen vorgenommen werden. Zeigt der Daumen im Ergebnis nach oben, heißt es: „Weiter so, Münster!“



Monitoring & Evaluation

Kontinuierliches Monitoring zeichnet sich durch eine regelmäßige, systematische Überwachung von Prozessen, Systemen und Daten aus. Mit der Evaluierung können Erfolge, Wirkungen und Ergebnisse beurteilt werden.

Mit dem Masterplan lernfähig bleiben

In den nächsten Jahren und Jahrzehnten wird es Veränderungen geben, deren Auswirkungen auf unsere Stadt wir heute im Detail noch nicht kennen. Dazu zählen unter anderem neue Mobilitätsangebote, technologische Entwicklungen oder die Folgen der Klimakrise. Es werden immer wieder Anpassungen erforderlich sein. Auch der Mut, etwas auszuprobieren und dabei Fehler zu machen, gehört zu einem Prozess des Wandels dazu. Der Masterplan Mobilität ist daher als offenes und lernendes System angelegt. Bei der Um-

setzung umfangreicher Maßnahmen soll schrittweise und iterativ vorgegangen werden, unter Beteiligung der Öffentlichkeit. Gelerntes fließt in die nächsten Phasen der Planung und Realisierung ein. Das gilt unter anderem für Infrastrukturmaßnahmen, die der Masterplan Mobilität mit sich bringen wird. Diese haben Einfluss auf die Alltagsmobilität der Münsteranerinnen und Münsteraner – zum Beispiel, wenn größere temporäre Baustellen erforderlich sind.



Lernen im Prozess: Das Beispiel der Baustelle „Bergstraße“

Eine wichtige Ost-West-Verbindung am nördlichen Rand der Innenstadt (bis zu 17.000 Kfz pro Tag) wurde gesperrt. Eine große Herausforderung für die Verkehrsplanenden.



Modellrechnungen ergeben: Eine Vollsperrung zwischen „Am Kreuztor“ und „Tibusstraße“ in beide Fahrtrichtungen ist die beste Lösung.

Die Auswirkungen werden mit **Zählungen erfasst**. Es erfolgt eine begleitende Kommunikation.

Die Stadt wertet die Ergebnisse aus.

Es zeigt sich: Vollsperrungen können eine Alternative sein, um Baumaßnahmen **effizienter abzuwickeln**.

Die Auswirkungen auf das Gesamtnetz **waren nicht so gravierend** wie ursprünglich im Modell erwartet.

Erfahrungen geben **Hinweise** für mögliche **dauerhafte Veränderungen**.

Öffentliche Verkehrsmittel und Autos fahren jetzt wieder in **gewohnter Form** durch die Straße.

Es gibt politische Überlegungen, die Durchfahrt **dauerhaft einzuschränken**.

Die Bedeutung der **Achse** im Hinblick auf den ÖPNV **soll gestärkt** werden.

Die Anforderungen sollen durch einen **Verkehrsversuch mit Beteiligung** spezifiziert werden.

Mobilität gemeinsam gestalten

Karlsruhe
Station
070 80



Unshy-
pleke

Geld bezahlen
um in die Stadt
zu kommen

Foto Stadt Münster, Patrick Schulte

Mit jedem Weg und jeder Wahl eines Verkehrsmittels prägen die Menschen in Münster das Stadtbild und gestalten Mobilität. Deshalb kann die Mobilitätswende nur funktionieren, wenn alle mitziehen und sich einbringen.

Ein Plan, der die Mobilität von allen Menschen in einer Stadt nachhaltig verändern soll, kann nur aufgehen, wenn er die Bedürfnisse der Menschen auf ihren alltäglichen Wegen berücksichtigt.

Im Masterplan-Prozess gab es verschiedene Beteiligungsformate, bei denen sich Bürgerinnen und Bürger mit ihren Vorstellungen einbringen konnten. In einem Reallabor wurden einige Ideen ausprobiert und Ergebnisse ausgewertet. Verkehrsversuche lieferten ebenfalls Informationen zur Machbarkeit und möglichen Erfolgen von Veränderungen.

Auch nach der Veröffentlichung des Masterplans Mobilität setzt die Stadt Münster weiter auf Teilhabe, indem sie immer wieder über den aktuellen Stand der Umsetzung informiert und zu Kritik auffordert.

Für bestimmte Zielgruppen möchte die Stadt die Teilhabe an der Mobilität besonders verbessern. Dazu gehören mobilitätseingeschränkte Menschen, die auf barrierefreie Strecken angewiesen sind. Aber auch für Kinder und Jugendliche sollen die Verkehrswege sicher sein – damit alle in Münster umweltfreundlich unterwegs sein können und Mobilität Spaß macht.



Umgehungs-
anbindung
Gleisen Steinfurth
24/7



Ein fache
Tickets

4 te APP

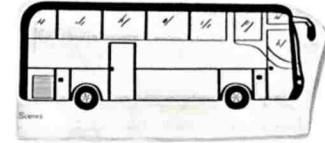
Autopraxis
Tase



„Was sollte besser werden?“

Die Mobilitätswende lässt sich nicht allein von Fachleuten planen und gestalten. Wissen und Erfahrungen aus dem Alltag der Münsteranerinnen und Münsteraner sind unverzichtbar. Und je mehr Perspektiven dabei einfließen, umso besser.

Denn vieles von dem, was wir auf unseren Wegen in der Stadt erleben, ähnelt sich: was rundläuft und wo es hakt, worüber wir uns freuen und was uns ärgert. Doch gleichzeitig ist es individuell, wie wir unsere Umgebung wahrnehmen: Ob wir eher jünger oder älter sind, männlich, weiblich oder divers. Ob wir viel zu Fuß gehen oder mit der Leese, dem Bus oder dem Auto unterwegs sind. Ob wir in unserer Mobilität eingeschränkt und auf Hilfe angewiesen oder unabhängig sind. Ob wir einen Kinderwagen schieben, einen Hund dabei haben oder Einkäufe transportieren.



Ohne viele verschiedene Blickwinkel lässt sich kein Masterplan Mobilität entwickeln, der zu Münster passt. Darum stand die Frage „Wann geht es mir gut und wann nicht, wenn ich in Münster unterwegs bin?“ im Fokus der Beteiligung, die die Stadt Münster im Rahmen der Masterplan-Entwicklung ins Leben gerufen hatte.

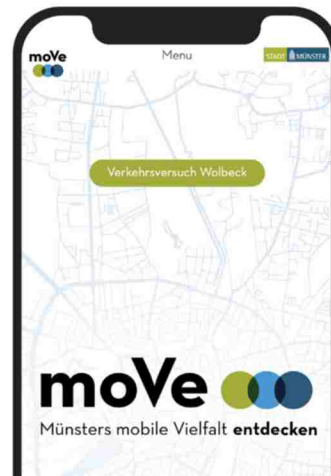
Wertvoller Input für Münsters Mobilität

Viele Menschen haben die Möglichkeit genutzt, ihre Ideen zur Gestaltung der mobilen Zukunft unserer Stadt einzubringen. Dabei sind zahlreiche Anregungen und Lösungen entstanden, die sich nun im Masterplan wiederfinden. Darüber hinaus gab es im Rahmen der Formate eine Vielzahl von Gedanken, Kommentaren und Impulsen, die die Stadt Münster für bereits angestoßene Projekte aufgenommen hat.

Auf den Websites stadt-muenster.de und mobil-in-muenster.de werden Beteiligungen angekündigt. Die Stadt freut sich immer über eine rege Teilnahme.

Mobile Vielfalt

Der Masterplan-Prozess wird mit der Website mobil-in-muenster.de begleitet. Dort findest du Beiträge zu aktuellen Projekten, Termine und Informationen zu Beteiligungen. Viele Dokumente sind als Download verfügbar.



mobil-in-muenster.de



stadt-muenster.de

Fotos Stadt Münster

2

moVe-Talks

mehr Vorfahrt für Rad + Fuß + ÖPNV
-> Klima schützen

102

Teilnehmende an der Ideen-Fabrik

2 Wochen

Ausstellung mit Hunderten Impulsen

15

visualisierte Lösungen als Prototypen

Mach mit!
Notiere hier deine Idee und bring sie zur nächsten Beteiligung mit.

Über 500

Anregungen und Ideen aus der Online-Beteiligung

Beteiligungsformate auf einen Blick



Insgesamt gab es fünf verschiedene Formate, um Einblick in die Entstehung des Masterplans zu erhalten und diesen mitzugestalten.

moVe Talk

In der Trafo-Station ging es in zwei öffentlichen Veranstaltungen darum, wie der Masterplan Mobilität entsteht und welche Ergebnisse die Beteiligung hervorgebracht hat.

Ideen-Fabrik

Viele Perspektiven, viele Lösungen: 15 Teams diskutierten Probleme und Chancen der Mobilität in Münster – und machten ihre Lösungen anfassbar. Auch Schülerinnen und Schüler aus sechs Schulen brachten Ideen für ihre Generation ein.

Online-Beteiligung

Anhand eines digitalen Fragebogens kamen in einem Monat Hunderte Anregungen zusammen. Viele Ideen ließen sich direkt auf einer interaktiven Karte verorten.

Pop-up-Ausstellung

Fast zwei Wochen lang standen im Salzhof die Türen für die Ausstellung „Alles in Bewegung“ offen. Interessierte waren eingeladen, sich über den Masterplan Mobilität zu informieren, eigene Gedanken dazulassen und einzelne Elemente spielerisch auszuprobieren.

Ideen-Rat

Ein interdisziplinär besetztes Gremium (Bürgerinnen und Bürger, Fachplanung, Projektverantwortliche, wissenschaftlicher Beirat) sortierte die vielen Ideen und Anregungen und ordnete sie für die nächsten Schritte ein.

ERGEBNIS

Rund 100 Teilnehmende, zahlreiche Ideen, Konzeptansätze und 15 Prototypen

ERGEBNIS

Anmerkungen, Kommentare, Ideen und Rückmeldungen

IDEEN-RAT

15.10.2022

moVe-Talk #2

18.01.2023
Viele Ideen – wie geht es weiter?

moVe-Talk #1

05.05.2022
Wohin bewegt sich Münster?

IDEEN-FABRIK

09.–10.09.2022

POP-UP-AUSSTELLUNG

10.–22.09.2022

ONLINE-BETEILIGUNG

10.09.–10.10.2022

ERGEBNIS

Einordnung des Materials aus der Beteiligung

Fotos Stadt Münster

Lösungen zum Anfassen

Alle Teams der Ideen-Fabrik gestalteten einen individuellen Prototyp. Dabei ging es nicht um Perfektion, sondern um nahbare Entwürfe und Modelle, um eigene Ideen so verständlich wie möglich erklären zu können.

Diskussion der Prototypen

Nach einem Feedback der Teilnehmenden in der Ideen-Fabrik wanderten die Prototypen in die Pop-up-Ausstellung im Salzhof. Dort konnten sie kommentiert werden, bevor sie in den Ideen-Rat einfließen.

So geht es weiter

Die Fachplanenden und Masterplan-Verantwortlichen der Stadt Münster haben die Prototypen genau unter die Lupe genommen. Viele wertvolle Anregungen sind in den weiteren Prozess eingeflossen und finden sich in den Maßnahmen wieder.

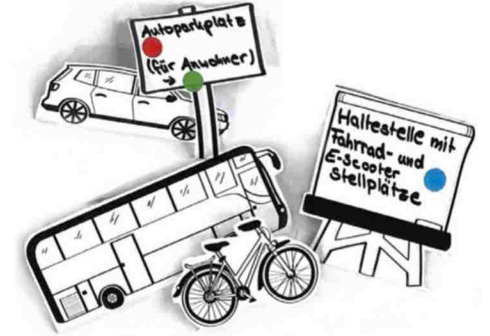


Beispiel: Mobilitätspunkte

Mit guter ÖPNV-Taktung verbundene Orte mit Abstell-, Leih- und Sharing-Angeboten. Sie sind zudem soziale Treffpunkte.

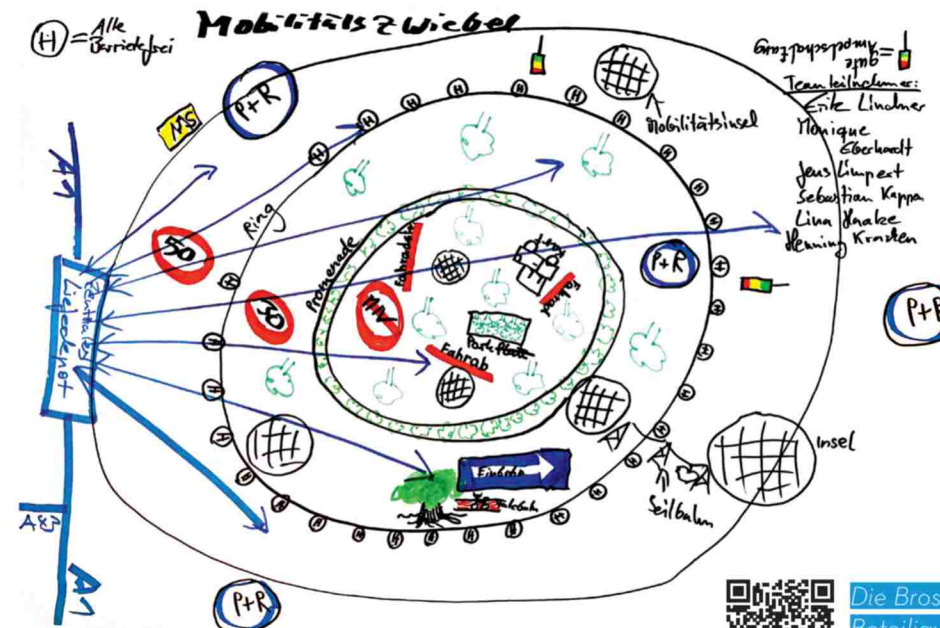
Beispiel: Mobilstationen

Bequem per Zug oder Bus unterwegs sein und flexibel auf andere Verkehrsmittel umsteigen.



Beispiel: Mobilitätszwiebel

Das Zwiebelprinzip für Münster: außen Park & Ride, innen autoarm und grün.



Die Broschüre zur Beteiligung als Download: Prozess, Ergebnisse, Ausblick



Mitmachen, ausprobieren, Einfluss nehmen

Die Mobilitätswende kann Münster nur mit Mut und Offenheit gelingen. Das bedeutet auch, Masterplan-Maßnahmen temporär zu testen und daraus zu lernen, bevor etwas dauerhaft umgesetzt wird. Dafür gibt es Instrumente wie Verkehrsversuche und Reallabore, die in Münster immer wieder stattfinden.

Autofrei für ein paar Wochen

Bei einem **Verkehrsversuch** wird unter alltäglichen Bedingungen und für einen begrenzten Zeitraum eine Maßnahme ausprobiert. Die Stadt Münster wertet dabei aus: Was funktioniert gut, was nicht? Was macht Sinn und lässt sich vielleicht sogar verstetigen? Die Erkenntnisse aus den temporären Veränderungen fließen in die weiteren Verkehrsplanungen ein.

Im Sommer 2021 hat die Stadt Münster zum Beispiel die Hörsterstraße für einige Wochen autofrei gestaltet. Stadtmobiliar und Grünpflanzen ersetzen Parkplätze. Radfahrende durften die Einbahnstraße in beide Richtungen befahren. Das

Experiment hat erlebbar gemacht, wie mit einer solchen Veränderung die Qualität im Fuß- und Radverkehr steigen kann.

Gegenseitiges Lernen

Auch **Reallabore** sind ein Instrument der Verkehrserprobung. Dabei kommen Akteursgruppen aus Wissenschaft, Verwaltung und Stadtgesellschaft zusammen, um zukunftsfähige Lösungen zu erarbeiten und auszuprobieren. Im Vordergrund steht das gegenseitige Lernen in einem experimentellen Umfeld. Um die Mobilität in der Wolbecker Straße zu verbessern, führte die Stadt Münster 2021 hier ein Reallabor durch. Dabei wurde an verschiedenen Aktionstagen vor Ort die aktuelle Nutzung der Straße und die Bedürfnisse der Menschen diskutiert. Mögliche Veränderungen konnten so aufgezeigt und temporär ausprobiert werden: Die Höchstgeschwindigkeit wurde reduziert, Radfahrende wurden umgeleitet und Parkplätze umgenutzt. Die Ergebnisse fließen nun in die dauerhafte Gestaltung der Wolbecker Straße ein.

Wolbecker Straße

Es wurden Ideen ausgetauscht, Modelle erstellt, wieder umgestellt und betrachtet - im Reallabor konnten die Menschen zusammen Zukunftsbilder für die Wolbecker Straße entwickeln.



Jeder Beitrag zählt

Wer sich in Münster bewegt, ist immer auch ein Teil des Masterplans. Denn wie wir als Stadt gemeinsam die Mobilität in Zukunft gestalten können, liegt vor allem daran, wie wir als Münsteranerinnen und Münsteraner handeln und den Plan umsetzen. Es gibt Maßnahmen, die dem einen leichter-, dem anderen schwererfallen. Aber wir wissen, was wir erreichen wollen: eine nachhaltige Mobilität für mehr Lebensqualität in der Stadt.

Anregungen:
Das können wir alle tun, damit die Mobilitätswende in Münster gelingt...

Mitmachen

Möglichkeiten der Beteiligung nutzen, um Ideen, Anregungen, Kritik einzubringen.

Engagieren

Sich in Bürgerinitiativen, Nachbarschaften etc. für Maßnahmen des Masterplans starkmachen.

Durchhalten

Den Masterplan Mobilität auch dann unterstützen, wenn es mal schwierig wird oder der eigene Alltag davon beeinträchtigt ist.

Austauschen

Die eigenen Erfahrungen mit neuen Mobilitätsangeboten mit anderen teilen.

Verstehen

Sich auf den neuesten Stand bringen, was Ziele und Maßnahmen des Masterplans Mobilität angeht, und Veranstaltungen, Diskussionsrunden etc. besuchen.

Mut machen

Vorbild sein und klimaschonendes Verhalten bei anderen bestärken.

Ausprobieren

Etwas Neues testen, das bisher noch nicht zum Alltag gehörte: sich beim Carsharing anmelden, ein Lastenrad ausleihen o. Ä.





Wie bewegen wir uns morgen?

Unsere Mobilität wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst. Unter anderem verändern neue Erkenntnisse und technische Entwicklungen die Mobilitätsangebote. Aber die bedeutendste Rolle spielen wir Menschen mit unseren alltäglichen Entscheidungen.

Wie wichtig sind uns Klimaneutralität, sichere und barrierefreie Straßen, gute Erreichbarkeit, kurze Wege und mehr Lebensqualität für alle? Was sind wir bereit zu verändern, um diese Ziele des Masterplans Mobilität zu erreichen?

Die Umsetzung des Masterplans ist eine Mammutaufgabe für die ganze Stadt, für die wir Geduld und Zeit brauchen. Aber es ist eine Aufgabe, für die sich jede Anstrengung lohnt. Schaffen wir das gemeinsam, kann unsere Mobilität in Zukunft so aussehen:

Der Verkehr wird umweltverträglicher, mit viel weniger Lärm und Abgasen. In der Innenstadt sind nur wenige Autos unterwegs. Geparkt wird selbstverständlich außerhalb der Wohnquartiere. Die Menschen legen noch mehr Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem Bus zurück. Die neue S-Bahn Münsterland gehört zum Alltag. Autos sind größtenteils emissionsfrei unterwegs. In den Quartieren treffen wir uns auf der Straße, Kinder spielen in der Nachbarschaft.

Münster hat bereits in der Vergangenheit gezeigt, dass in dieser Stadt viel möglich ist. Wir werden auch in Zukunft kluge Wege finden. Partnerschaftlich vor Ort und in der Region, gemeinsam mit Land, Bund und EU, wenn es um eine sinnvolle Verteilung der Kosten geht.

Der Masterplan baut dabei auf dem auf, was schon da ist. Münster hat bereits einige gut ausgestattete Fahrradstraßen, weitere kommen dazu, gleichzeitig wird der Bestand erhalten und an neue Qualitätsstandards angepasst.

Auch an anderen Stellen verändert sich einiges. Straßenräume werden bedarfsgerechter aufgeteilt. Busspuren begleiten uns, Wohnquartiere und die Innenstadt werden autoärmer. Mit der S-Bahn Münsterland bekommt der Schienenverkehr im Münsterland ein eigenes Rückgrat. Mobilstationen machen das Umsteigen einfach und bequem. Aber auch Themen wie Lademöglichkeiten und Carsharing werden uns auf dem Weg begleiten.

Viele kleine Schritte sind bereits gemacht. Der Masterplan bündelt diese in den kommenden Jahren mit neuen Projekten zu einem großen Ganzen. Wir haben es in der Hand, unsere Mobilität und damit auch unsere Zukunft selbst zu gestalten.

Freuen wir uns darauf!



Wir stärken das, was uns
uns gehören **Nachhaltig**
zusammen. Der Master
steht für eine **klimagere**
Wir machen den **Umwelt**
allen den **ÖPNV.** Wir fo
und gestalten für **wenige**
alle **Möglichkeiten,** in d
Wir fördern die Teilhab

