



Amt für Mobilität und Tiefbau

22.03.2024

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Kraehnke

Telefon: 492-6505

Kraehnke@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Masterplan Mobilität Münster 2035+

Beratungsfolge

10.04.2024	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
24.04.2024	Hauptausschuss	Vorberatung
24.04.2024	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat beschließt den Masterplan Mobilität Münster 2035+ (vgl. Anlage 1) als handlungsleitenden Orientierungsrahmen für die weitere Zukunftsentwicklung und -gestaltung der Mobilität in Münster.
2. Auf Basis der strategischen Zielsetzungen im Masterplan Mobilität Münster 2035+ (vgl. Anlage 1, Maßnahmensteckbriefe B1, B2, B3, B4, D1) wird die Verwaltung mit der Erarbeitung des 4. Nahverkehrsplans beauftragt.
3. Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass im Rahmen der Maßnahmenentwicklung eine breit angelegte Bürgerbeteiligung sowie eine regionale Einbindung der Nachbarkommunen, der Münsterland-Kreise und weiterer Stakeholder stattgefunden hat. Darüber hinaus wird eine Verbindung zum regionalen „Masterplan Mobilität Münsterland“ sichergestellt.
4. Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass die Anliegen der in Anlage 3 aufgeführten politischen Anträge, Anregungen und Anfragen mit dem Masterplan Mobilität Münster 2035+ aufgegriffen wurden.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Die Vorlage hat keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass bei einer Realisierung von Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität Münster 2035+ ggf. zusätzliche Ressourcen benötigt bzw. Kosten und/oder Folgekosten anfallen werden. Diese sind in separaten Vorlagen fachlich aufzubereiten und zum Beschluss vorzuschlagen. Die jeweils zuständigen Fachämter sorgen in diesem Fall für die Veranschlagung entsprechender Mittel im Haushaltsplan bzw. von Stellen im Stellenplan der Stadt Münster. Hierbei ist stets zu prüfen, ob Fördermittel beantragt werden können.

Begründung:

Zu Beschlusspunkt 1:

Der Masterplan Mobilität Münster 2035+ wurde erarbeitet, um ein verkehrsträgerübergreifendes, abgestimmtes Gesamtkonzept für die betrieblichen und infrastrukturellen Mobilitätsangebote in Münster zur Verfügung zu haben. Hierbei war es der Anspruch, nicht nur ein Verkehrsleitbild und daraus abgeleitete Ziele zu entwickeln, sondern auf Basis eines digitalen und geeichten Verkehrsmodells¹ valide Simulationen der Szenarien und der jeweiligen Maßnahmenbündel durchführen zu können. Das Verkehrsplanungsbüro PTV Transport Consult GmbH wurde damit beauftragt, gemeinsam mit der Verwaltung den Masterplan Mobilität Münster 2035+ zu erarbeiten.

Gleichzeitig war es gemeinsames Ziel von Politik und Verwaltung, dass parallel zur Erarbeitung des Masterplans, sektorale Konzepte entwickelt und Projekte geplant und umgesetzt wurden. Der Vorteil dieser Strategie war ein steter Austausch zwischen der übergeordneten planerischen Ebene und den jeweiligen sektoralen Planungen und Projekten (z.B. Mobilstationskonzept, Fahrradnetz 2.0, Fahrradstraßen, Kanalpromenade, Anpassung von Buslinien, LOOPmünster, integriertes Parkraumkonzept).

Im Masterplanprozess wurde zunächst eine umfassende Bestandsanalyse über alle Verkehrsträger durchgeführt. Die Ergebnisse der Bestandsanalyse wurden im Frühjahr 2022 in einem ersten Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität veröffentlicht (vgl. Anlage 4 bzw. Vorlage V/0897/2021).

Anschließend wurde ein Zielsystem erarbeitet, ein umfassender Beteiligungsprozess durchgeführt und mit dem Prognose-Nullfall, dem Trendszenario und dem Szenario Klimaneutralität drei mögliche Szenarien für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Münster mittels des digitalen Verkehrsmodells berechnet. Das Zielsystem, die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses sowie die Ergebnisse der Szenarienrechnung wurden im Frühjahr 2023 in einem zweiten Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität veröffentlicht (vgl. Anlage 5 bzw. Vorlage V/0102/2023).

Mit dieser Vorlage legt die Verwaltung nun den Masterplan Mobilität Münster 2035+ (vgl. Anlage 1) vor. Ergänzt wird dieser um eine Kurzfassung (vgl. Anlage 2), die beiden vorgenannten Zwischenberichte (vgl. Anlagen 4 und 5), eine Dokumentation zum durchgeführten Beteiligungsverfahren (vgl. Anlage 6) sowie den Entwurf einer Dokumentation zur öffentlichen Kommunikation der Ergebnisse (vgl. Anlage 7). Außerdem sind der Vorlage die durch sie aufgegriffenen Anträge beigelegt (vgl. Anlage 3).

Der Masterplan Mobilität Münster 2035+ bildet den konzeptionellen Rahmen für die zukunftsgerechte Ausrichtung des Mobilitätsgeschehens in Münster. Mit ihm werden Leitlinien und Kernmaßnahmen festgelegt, mit denen Münster sich auf den Weg zu einer klimaneutralen und stadtverträglichen Mobilität begibt. Alle Maßnahmen wurden in einem Umsetzungsszenario gebündelt und mittels des digitalen Verkehrsmodells hinsichtlich ihrer verkehrlichen und emissionsbezogenen Auswirkungen bewertet.

¹ Dieses Verkehrsmodell ist über den Bearbeitungsprozess des Masterplans Mobilität Münster hinaus nutzbar.

Unter anderem wird mit dem Masterplan Mobilität ein Zielsystem für eine zukunftsgerechte und zukunftsleitende Mobilitätsplanung in Münster vorgelegt. Mobilitätsplanung in Münster folgt damit zukünftig dem folgenden Grundsatz, welcher die Perspektive für eine nachhaltige Entwicklung im Mobilitätssystem repräsentiert und damit grundlegende Handlungserfordernisse definiert und die Basis für die Zieldefinition sowie die Ableitung der Maßnahmen im Masterplan Mobilität bildet:

Münster gestaltet die Mobilität der Zukunft

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

In dem Grundsatz stehen die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit explizit im Vordergrund. Alle Ziele sind darauf ausgerichtet, die lokale Klimaneutralität möglichst frühzeitig zu erreichen und dabei ebenso gesellschaftliche und wirtschaftliche Aspekte einzubeziehen. Insgesamt ergeben sich damit folgende Oberziele:



Abb. 1: Grundsatz und Oberziele

Alle Oberziele wurden durch entsprechende Teilziele weiter konkretisiert. Darüber hinaus wurden zu allen Oberzielen Indikatoren identifiziert, die dazu beitragen die zunächst recht abstrakten Ziele besser handhabbar und messbar zu machen. Eine umfassende Darstellung des Zielsystems findet sich im Masterplan Mobilität (vgl. Anlage 1) ab Seite 35 sowie in der Kurzfassung (vgl. Anlage 2) ab Seite 8.

Auf Basis der Ergebnisse der Bestandsanalyse (vgl. V/0897/2021), der Szenarienrechnungen für Prognose-Nullfall, Trendszenario und Szenario Klimaneutralität sowie der Beteiligungsergebnisse (vgl. V/0102/2023) wurden insgesamt 46 umsetzungsorientierte Maßnahmen entwickelt, welche im Umsetzungsszenario beziehungsweise, sofern eine Realisierung bis 2035+ aufgrund rechtlicher oder planerischer Hürden nicht möglich erscheint, in einem Perspektivszenario 2045 gebündelt wurden. Alle 46 Maßnahmen wurden in Form von Maßnahmensteckbriefen ausgearbeitet. Eine Übersicht über

alle Maßnahmensteckbriefe bietet Abbildung 2.

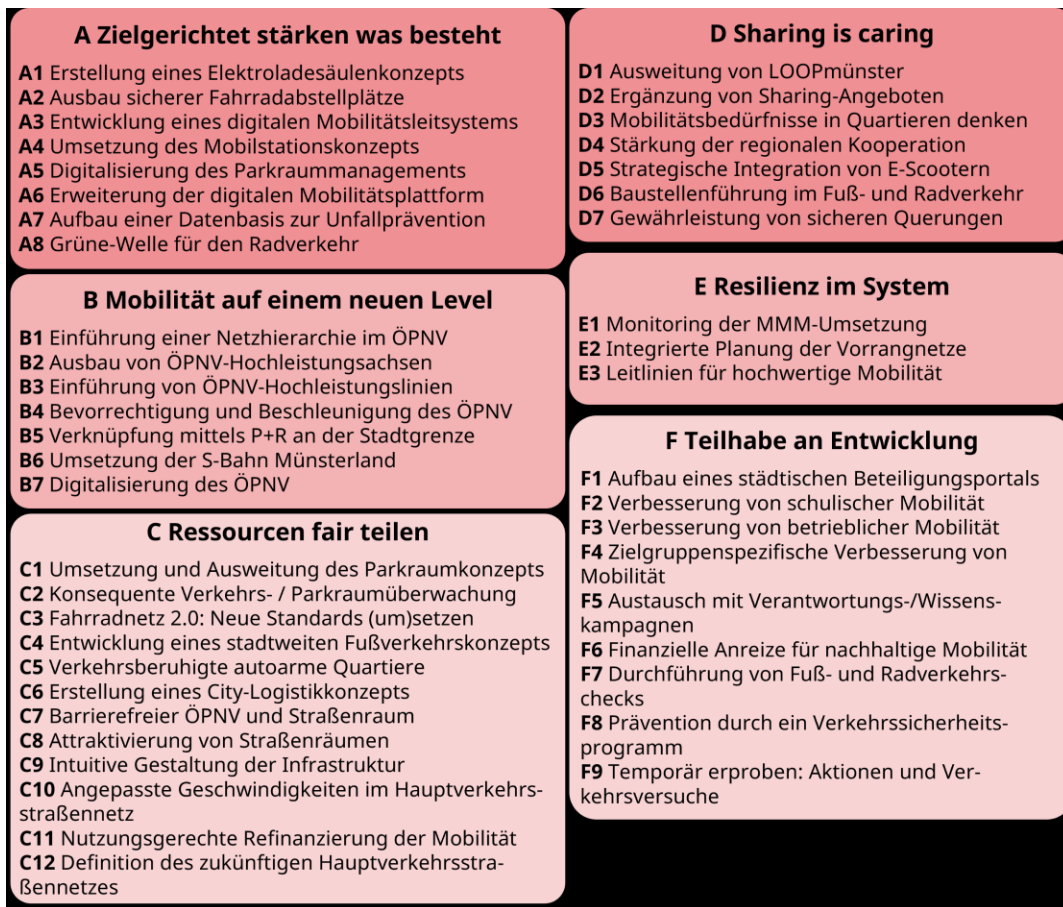


Abb. 2: Übersicht aller Maßnahmensteckbriefe des Masterplans Mobilität

Aus den insgesamt 46 Maßnahmensteckbriefen wurden folgende Schlüsselmaßnahmen identifiziert, welche sich dadurch auszeichnen, dass sie eine besondere strategische Relevanz aufweisen und/oder einen besonders großen Einfluss auf das Gesamtsystem haben:

- A4 Umsetzung des Mobilstationskonzepts
- B1 Einführung einer Netzhierarchie im ÖPNV
- B2 Ausbau von ÖPNV-Hochleistungsachsen
- B3 Einführung von ÖPNV-Hochleistungslinien
- B6 Umsetzung der S-Bahn Münsterland
- C1 Umsetzung und Ausweitung des Parkraumkonzepts
- C3 Fahrradnetz 2.0: Neue Standards (um)setzen
- E2 Integrierte Planung der Vorrangnetze

Die Schlüsselmaßnahmen werden als elementar für das Gelingen der Mobilitätswende in Münster angesehen. Sie weisen, in ihrem Zusammenspiel, auch eine besonders große Wirkung im Hinblick auf das Ziel der klimagerechten Mobilität auf und sollen im Umsetzungsprozess daher prioritär behandelt werden. Werden alle 46 Maßnahmenvorschläge umgesetzt ergeben sich für das Umsetzungsszenario bzw. den Ausblick 2045 folgende emissionsbezogene Wirkungen:

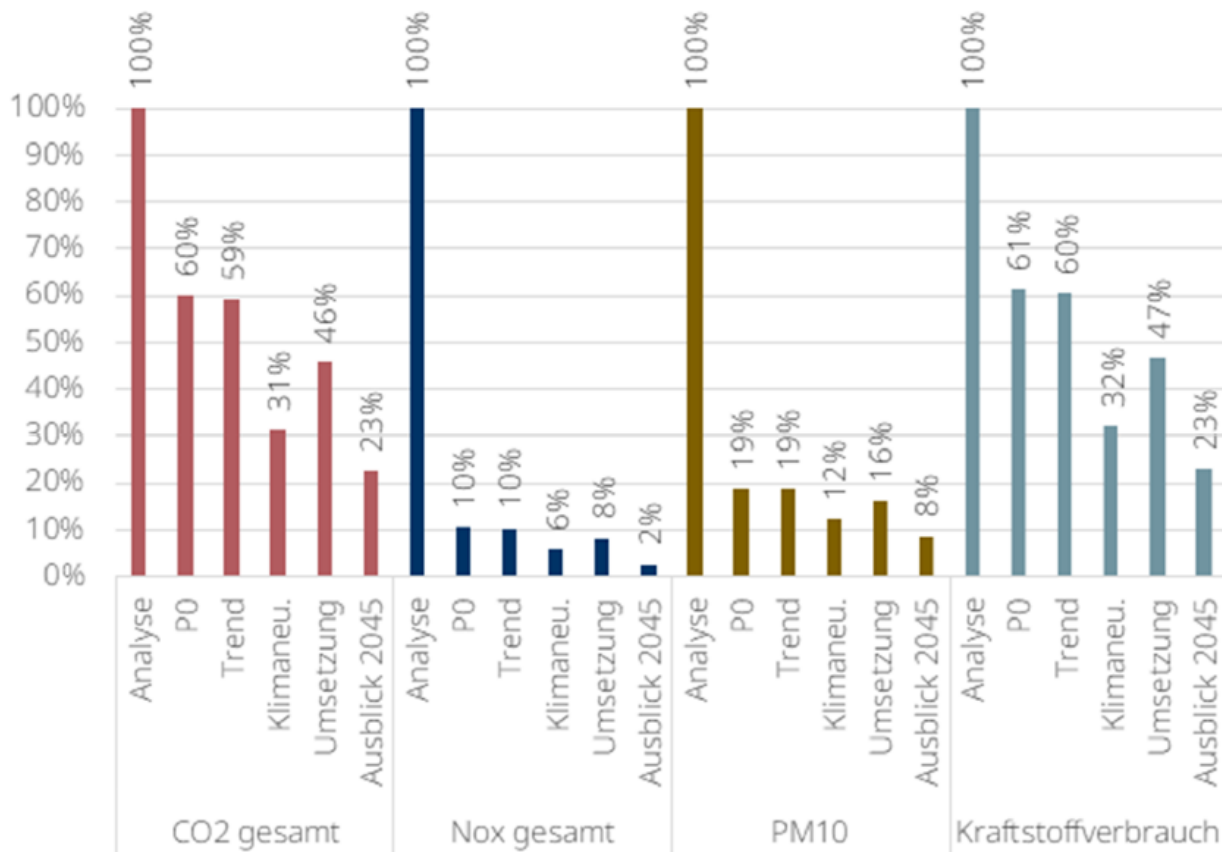


Abb. 3: Emissionsbezogene Wirkungen der Szenarien

Für eine Realisierung der Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität Münster 2035+ bedarf es erheblicher zeitlicher, finanzieller und personeller Ressourcen, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur grob abgeschätzt werden können. Diese werden maßnahmenbezogen aufbereitet und der Politik in separaten Vorlagen zum Beschluss vorgelegt.

Der Masterplan beinhaltet ein breites Bündel an Maßnahmen, die kumulativ betrachtet ein enormes Volumen im Hinblick auf den Ressourceneinsatz darstellen. Deutlich wird dies beispielsweise an der Radverkehrsinfrastruktur: Bereits parallel zum Masterplan wurde das Fahrradnetz 2.0 entwickelt (vgl. V/0493/2023). Aus diesem Teilbaustein des Masterplans Mobilität ergeben sich rund 100 zusätzliche Kilometer Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur, die das bestehende Fahrradnetz qualifiziert aufwerten. Die durchschnittlichen Kosten betragen derzeit rund 500.000 € je Kilometer hochwertiger Radverkehrsinfrastruktur. Ohne Berücksichtigung von möglichen Kostensteigerungen im Verlauf des Umsetzungszeitraums, ist demzufolge von Kosten im Bereich von insgesamt mindestens 50 Mio. € auszugehen. Hinsichtlich der operativen Umsetzung eines solchen Maßnahmenprogramms ist ein Blick auf die vergangenen Jahre hilfreich: Seit 2020 (knapp 5 Jahre) wurden rund 32 km hochwertige Radverkehrsinfrastruktur (Fahrradstraßen 2.0 und Kanalpromenade) baulich umgesetzt. Das entspricht im Mittel rund 8 Kilometern pro Jahr.

Für die Umsetzung von Radverkehrsinfrastruktur ließen sich – je nach finanziellem Volumen – Förderungen aus unterschiedlichen Fördertöpfen einwerben. Sofern die Maßnahme grundsätzlich förderfähig war, betrug die Förderquote – je nach Fördertopf – zwischen 50% und 70% der zuwendungsfähigen Ausgaben. Die kommunalen Eigenanteile konnten bislang aus dem städtischen Haushalt finanziert werden.

Auch am Beispiel des öffentlichen Personennahverkehrs lassen sich die Herausforderungen verdeutlichen: Im städtischen ÖPNV wurden in 2019, vor der corona- und fahrpersonalbedingten Angebots-

reduzierung, an einem durchschnittlichen Werktag ca. 120.000 Fahrgäste befördert. Bei einer vollständigen perspektivischen Umsetzung der Zielvolumina der Betriebsleistungen, die dem Masterplan zugrunde liegen, kommt es zu einer signifikanten Steigerung dieses Ausgangswertes (ca. eine Verdoppelung). Neben den betrieblichen Ressourcen sind zusätzliche Infrastrukturkosten bspw. für Mobilstationen, Busbeschleunigungsmaßnahmen etc. erforderlich. Auch für Maßnahmen des ÖPNV konnten in den letzten Jahren Fördermittel sowohl für betriebliche als auch für infrastrukturelle Maßnahmen eingeworben werden. Jedoch ist in Anbetracht der Größenordnung des geplanten betrieblichen Volumens davon auszugehen, dass ein höherer Finanzierungsbeitrag für den ÖPNV notwendig würde. Die genauen betrieblichen und infrastrukturellen Volumina und das Schrittempo der Umsetzung ist im Rahmen des 4. Nahverkehrsplans zu bestimmen und entsprechende Entscheidungen zu treffen.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen sind die Belange der Polizei sowie der Rettungsdienste sicherzustellen. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen die im Vorbehaltsnetz geplant werden.

Zu Beschlusspunkt 2:

Im Rahmen der Bestandsanalyse zum Masterplan Mobilität (vgl. Vorlage V/0897/2021) wurde festgestellt, dass das größte Potential zur Erreichung der lokalen Klimaneutralität im ÖPNV/SPNV liegt. Daraus ergibt sich das Erfordernis, im Masterplan Mobilität, neben vielen weiteren Maßnahmen, insbesondere den ÖPNV weiter zu stärken. Hierauf zahlen vor allem die folgenden Maßnahmensteckbriefe ein:

- B1 Einführung einer Netzhierarchie im ÖPNV
- B2 Ausbau von ÖPNV-Hochleistungsachsen
- B3 Einführung von ÖPNV-Hochleistungslinien
- B4 Bevorrechtigung und Beschleunigung des ÖPNV
- D1 Ausweitung von LOOPmünster

Der Maßnahmensteckbrief B1 schlägt eine grundsätzlich hierarchische Strukturierung des ÖPNV-Netzes in Münster vor. Der Grundsatzbeschluss hierzu ist bereits vor Veröffentlichung des Masterplans Mobilität mit der Vorlage V/0003/2023 getroffen worden und wurde im Rahmen des Masterplans weiter ausgearbeitet. Mit dem Masterplan Mobilität wird folgende, grundlegende Netzstruktur empfohlen:

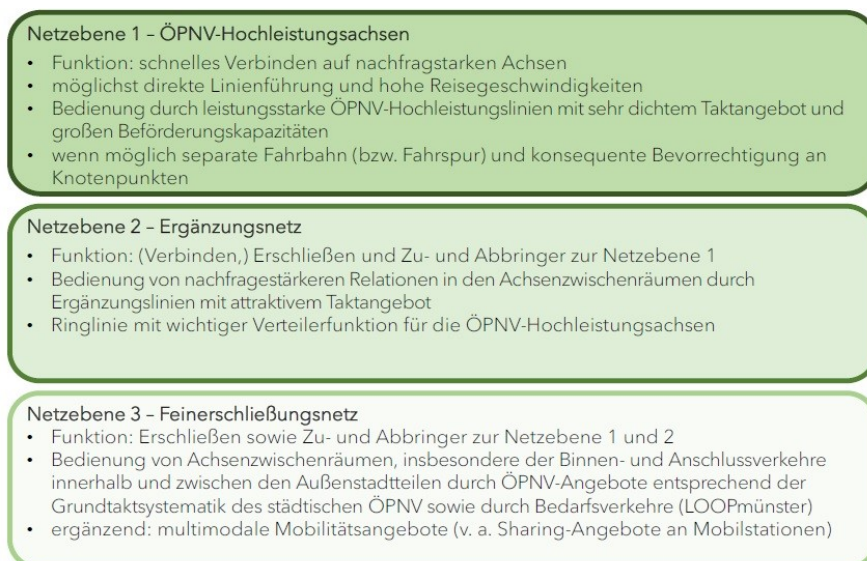


Abb. 4: Zukünftige Netzhierarchie im ÖPNV

Die Maßnahmensteckbriefe B2 und B3 konkretisieren die Ausgestaltung der Netzebene 1, wobei Hochleistungsachsen (Maßnahmensteckbrief B2) die infrastrukturelle Dimension abbilden und Hochleistungslinien (Maßnahmensteckbrief B3) das betriebliche Produkt sind, das auf diesen Achsen verkehrt. Wo baulich und verkehrlich möglich und nötig, sollen die Hochleistungsachsen durch eigene, vom übrigen Straßenverkehr getrennte Fahrspuren für den ÖPNV realisiert werden. Wo dies baulich nicht möglich ist, soll eine konsequente ÖPNV-Bevorrechtigung durch technische Maßnahmen erfolgen, beispielsweise an allen Knotenpunkten auf ÖPNV-Hochleistungsachsen. Auch im Ergänzungnetz sollen technische Maßnahmen genutzt werden, um den ÖPNV weiter zu beschleunigen (Maßnahmensteckbrief B4). Das Feinerschließungsnetz hat eine Zu- und Abbringerfunktion für die Netzebenen 1 und 2 und dient der Erschließung von weniger nachfragestarken Achsenzwischenräumen entsprechend der Grundtaktsystematik des städtischen ÖPNV bzw. durch Bedarfsverkehre wie LOOPmünster (Maßnahmensteckbrief D1).

Entsprechende Korridore wurden für einen Ausbau zu ÖPNV-Hochleistungsachsen identifiziert. Diese Korridore stellen noch keine abschließende Linienführung dar. Die Linienführung ist unter Berücksichtigung baulicher und verkehrlicher Gegebenheiten detaillierter zu planen. Die auf den ÖPNV bezogenen Maßnahmenvorschläge des Masterplans Mobilität sind daher in einem 4. Nahverkehrsplan hinsichtlich Linienführung, Netzgestaltung, Infrastruktur sowie Bedienungs- und Beförderungsqualitäten zu konkretisieren.

Zu Beschlusspunkt 3:

Zusätzlich zur breit angelegten Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie verschiedener Interessensvertretungen aus Münster fanden im Rahmen der Maßnahmenentwicklung im April 2023 zwei Workshops zur regionalen Einbindung statt, in denen u. a. die zentrale Funktion Münsters als Pendlerstadt bzw. der Aspekt der regionalen Verflechtung thematisiert wurden. Die beiden Formate richteten sich einerseits an Umlandkommunen sowie die Münsterland-Kreise und zum anderen an weitere Stakeholder.

Im Ergebnis konnten für den Masterplan Mobilität Münster 2035+ weitere grundsätzliche Aspekte sowie Aspekte mit Blick auf konkrete Maßnahmen gesammelt werden. Das betrifft neben der Einbeziehung (großer) Unternehmen im Zuge der betrieblichen Mobilität u. a. auch den Umgang mit unterschiedlichen Interessen von Stadt und Umland. Dazu wurde diskutiert, wo aktuelle Herausforderungen liegen und wie darauf bezogene Projekte künftig gemeinsam entwickelt werden können. Grundsätzlich ist es stets von Bedeutung, wer Verantwortung für (regionalwirksame) Maßnahmen übernimmt bzw. sie entsprechend auch zur Umsetzung bringt.

Parallel zur Erstellung des Masterplans Mobilität Münster 2035+ ist unter Federführung des Zweckverbands Mobilität Münsterland (ZVM) die Erarbeitung eines Masterplans Mobilität Münsterland für die gesamte Stadtregion ausgeschrieben worden. Die Stadt Münster hat den Ausschreibungsprozess inhaltlich sowie in der technischen Abwicklung intensiv begleitet. Mit der Erarbeitung des Masterplans Mobilität Münsterland soll noch im Frühjahr 2024 begonnen werden. Auch dabei wird sich die Stadt Münster, gemeinsam mit den Münsterland-Kreisen, einbringen.

Zu Beschlusspunkt 4:

Vor Aufnahme des Masterplanprozesses und während der Erarbeitungsphase haben eine Reihe von politischen Anträgen, Anregungen und Anfragen die Verwaltung erreicht, die auf die Ziele und Maßnahmenvorschläge des Masterplans einzahlen und dementsprechend in den Erarbeitungsprozess eingeflossen sind. Damit wurden diese Anträge, Anregungen und Anfragen einem strukturierten Bearbeitungsprozess zugeführt und können daher als aufgegriffen angesehen werden. Im Einzelnen betrifft dies die in der Anlage 3 aufgeführten Anträge.

In Vertretung

gez.
Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

- Anlage A
- Anlage 1 Masterplan Mobilität Münster 2035+ - Abschlussbericht
- Anlage 2 Masterplan Mobilität Münster 2035+ - Kurzfassung
- Anlage 3 Durch die Vorlage aufgegriffene Anträge
- Anlage 4 Masterplan Mobilität Münster 2035+ - 1. Zwischenbericht (nur digital)
- Anlage 5 Masterplan Mobilität Münster 2035+ - 2. Zwischenbericht (nur digital)
- Anlage 6 Masterplan Mobilität Münster 2035+ - Dokumentation zum Beteiligungsverfahren (nur digital)
- Anlage 7 Masterplan Mobilität Münster 2035+ - Dokumentation der Ergebnisse (nur digital)