

KLIMABEIRAT Münster | c/o Helga Hendricks | Südstr. 83 |  
48153 Münster

An

Oberbürgermeister Markus Lewe,  
Stadtbaurat Robin Denstorff sowie  
die Mitglieder des Rates der Stadt Münster

Münster, der 24. Mai 2022

Stellungnahme des Klimabeirats

## **Ergänzende Ad-hoc-Maßnahmen im Bereich Mobilität zum Handlungsprogramm Klimaschutz 2030**

(siehe Anlage 1 zu V/0738/2020 und Anlage 1 zu V/0770/2019)

Der Klimabeirat begrüßt, dass die Stadt Münster Klimaneutralität bis 2030 anstrebt, und liefert in unterschiedlichen Bereichen Expertise im Sinne dieses Ziels. Die Zeit drängt und je länger gewartet wird, desto drastischer müssen die Maßnahmen sein.

Der Klimabeirat fordert daher die **konsequente Umsetzung der im Auftrag der Stadt Münster erarbeiteten Suffizienzstrategie** (Münsteraner Strategie für klimaschonende Entscheidungen (Auszug), 12/2017) **auch im Verkehrssektor**. In der aktuellen *KlimaInfo #1: „Suffizienz - Gutes Leben in planetaren Grenzen“*<sup>1)</sup> zeigt der Klimabeirat erste Ansätze und Potenziale auf.

Der Ansatz des Handlungsprogramms Klimaschutz 2030, neben langfristiger Strategieentwicklung möglichst effektive, konkrete Ad-Hoc-Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, ist richtig und muss intensiviert werden. Umso problematischer ist es, dass **trotz langer Bearbeitungsphase im Bereich Mobilität zu wenige Ad-Hoc-Maßnahmen vorliegen, die vom Rat zur Umsetzung beschlossen wurden**. Auch im Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität sowie im Bericht zum Umsetzungsstand von Maßnahmen und Projekten für die angestrebte Klimaneutralität der Stadt Münster 2030 zeichnet sich ab, dass diese Lücke kurzfristig nicht geschlossen wird.

Der Klimabeirat schlägt im Folgenden zu den drei Bereichen **öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr** Ad-Hoc-Maßnahmen vor. Diese sollten zeitnah von der Verwaltung geprüft, ggf. ergänzt und nach Möglichkeit erweitert werden, so dass eine Umsetzung in einem ähnlichen Zeitrahmen wie bei den bereits beschlossenen Ad-Hoc-Maßnahmen möglich wird.

---

<sup>1</sup> Das Dokument kann auf der Internetseite [www.klimabeirat-muenster.de/publikationen](http://www.klimabeirat-muenster.de/publikationen) heruntergeladen werden.

Dabei weist der Klimabeirat darauf hin, dass die Umsetzung eines starken Pakets von Ad-Hoc-Maßnahmen grundlegende Herausforderungen des Mobilitätssystems nicht lösen kann. Als nächster Schritt müssen, auch im Masterplan Mobilität, die folgenden Aspekte stärker als bisher berücksichtigt werden.

- **Die Mobilitätswende muss auch als soziokulturelle, nicht nur als technische Wende verstanden und behandelt werden.** Die Umverteilung des Stadtraums zu Gunsten des Umweltverbands baut gewohnte Privilegien ab und greift in kulturell gewachsene Strukturen ein, es geht entsprechend auch um Mobilitätsgerechtigkeit. Etablierte Verhaltensmuster und Gewohnheiten müssen sich verändern. Entsprechend gibt es auch gegenläufige Interessen, die berücksichtigt, eingebunden und ggf. „überstimmt“ werden müssen.
- Das öffentliche Verkehrsangebot muss häufiger, schneller, zuverlässiger, öfter umstiegsfrei, und komfortabler werden, aber vor allem muss es auch als preisgünstiger empfunden werden als die Nutzung des privaten PKWs.
- Die **Beteiligung der Bürger:innen, der Zivilgesellschaft und aller Stakeholder muss ausgeweitet werden**, mit klaren Zuständigkeiten und Ressourcen für Beteiligungsformate und Fachdezernate.
- **Die Prinzipien eines „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) nach Vorgaben der EU sollten bei der Entwicklung des Masterplan Mobilität berücksichtigt werden** und sind bereits seit 2013 Bestandteil der Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung der FGSV<sup>2</sup>.
- **Die regionale Zusammenarbeit mit dem Umland muss ausgeweitet werden**, da es nicht nur um die Mobilität in Münster selbst gehen kann, sondern auch der Pendlerverkehr einen hohen MIV-Anteil aufweist. Dies erfordert die Erarbeitung einer entsprechenden Organisationsstruktur mit den Kreisen des Münsterlandes und eine Attraktivitätssteigerung des regionalen Busverkehrs.

### **Ad-hoc-Maßnahmen Bereich Verkehr: Münster/Stadtregion Münster – Zusammenfassende Forderungen des Klimabeirats –**

In Kurzform stellen wir die in der folgenden Ad-hoc-Liste aufgeführten Maßnahmen in den Bereichen ÖV, Fuß- und Radverkehr vor.

#### **Umfassende Taktverdichtungen im lokalen und regionalen Busverkehr**

Mehr Abfahrten je Stunde steigern die Attraktivität. Der ÖPNV muss als „kurzfristig und flexibel verfügbar“ empfunden werden. Dichtere Takte verkürzen zudem Zeitverluste beim Umsteigen.

---

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2013: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, Köln

### **Linienverlängerungen und Schließung von „missing links“ im Busnetz**

Ein Busnetz, das die Ansprüche sämtlicher Nutzenden erfüllen soll, darf nicht allein auf die Stadtmitte und den Hauptbahnhof konzentriert sein. Nachfragestarke Ziele liegen auch außerhalb der Innenstadt. Umstiegszwänge sollten möglichst vermieden werden.

### **Ein zeitgemäßes ÖV-Tarifsysteem für die Stadtregion**

Es ist ein übersichtlicheres Tarifsysteem für die Stadtregion erforderlich, mit gegenüber der Autofahrt spürbar günstigeren Fahrpreisen

### **Ausbau und Kapazitätssteigerung des Radwegenetzes**

Auch wenn der Radverkehr bereits eine starke Säule in Münster bildet, bleibt in naher Zukunft viel zu verbessern. Das Radwege- und Fahrradstraßennetz muss zügig ausgebaut und die Kapazität in vielen Teilen gesteigert werden.

### **Ausbau des Angebots der Radabstellflächen**

Das Stadtbild zeigt nahezu überall, dass das Angebot an Radabstellflächen unzureichend ist. Es bedarf dringend einer gezielten Steigerung der Anzahl und des Umfangs der Radabstellanlagen. Nicht zuletzt dient dies dazu, Gehwege wieder „freizuräumen“ und Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr im Seitenraum zu reduzieren. Fahrräder sollten mühelos vandalismus-, diebstahl- und wettergeschützt abgestellt werden können. Deswegen sind ebenerdige, also barrierefreie Stellplätze, vor oder innerhalb der Wohngebäude erforderlich.

### **Förderung und Ausbau sicherer und attraktiver Fußwege**

Das Zu-Fuß-Gehen und der Aufenthalt sollte zukünftig im Vordergrund stehen. Hierfür braucht es attraktive, barrierefreie, ausreichend dimensionierte Gehwege, die allen Menschen eine sichere und konfliktfreie Mobilität ermöglichen.

\* \* \* \* \*

### Hinweis:

Die im Folgenden aufgeführten Ad-Hoc-Maßnahmen legen den Schwerpunkt auf den Bereich öffentliche Verkehrsmittel. Sie haben nicht den Anspruch, vollständig zu sein, sondern müssen kurzfristig von den zuständigen Fachstellen erweitert werden. Sie zeigen jedoch, dass es eine Vielzahl von Maßnahmen gibt, dass viele davon kurzfristig und mit geringem Aufwand umsetzbar wären und trotzdem starke Wirkungen auf die Attraktivität des Umweltverbundes hätten.

## Ad-hoc-Maßnahmen Bereich Verkehr: Münster/Stadtregion Münster – Empfehlungen des Klimabeirats

Maßnahme (Was?)	Erläuterung (Wie?)	Nutzen (Warum?)
<b>ÖPNV-Fahrtangebot</b>		
<b>Taktverdichtung sämtlicher Stadtlinien im Tagesverkehr</b>	Verdichtung vom 20er-Linientakt auf den 15er-Linientakt. Für die Außenstadtteile 4 Fahrten statt 3 Fahrten stündlich. Im Hauptachsenbereich dadurch 8 Fahrten statt 6 Fahrten stündlich.	Öfter ist schneller. Verkürzte Zugriffszeiten beim Reisebeginn und beim Umstieg. Bei spürbar kürzeren Wartezeiten moderater Zuwachs im Betriebsaufwand (+ 33 %) im Vergleich zum 10er-Linientakt (+ 100 %)
<b>Taktverdichtung der Tangential-Linien 18, 19, 20</b>	Verdichtung vom 60er-Linientakt auf den 30er-Takt	Linien 18 und 20: Taktgemäße Anbindung an die im 30er-Takt verkehrenden SPNV-Linien (Haltepunkte Roxel, Mecklenbeck und Hiltrup Linie 19: Umstiegsfreies Fahrtangebot (halbstündig) zwischen Lauheide (Telgte), Handorf und den Gewerbegebieten Zentrum Nord und Bröderichweg
<b>Taktverdichtung der Nachtbus-Linien im Spätabendverkehr</b>	Verdichtung vom 30er-Linientakt auf den 15er-Linientakt von 21 bis 23 Uhr	Verkürzte Zugriffszeiten, damit höhere Attraktivität des Busangebots im spätabends, auch beim Umstieg von der Bahn auf die Nachtbusse und umgekehrt
<b>Taktverdichtung sämtlicher regionalen Buslinien</b>	Durchgehender 30er-Takt im Tagesverkehr, entsprechend dem 30er-Takt der regionalen Zuglinien und dem künftigen 30er Takt im Bahn-Fernverkehr	Im Vergleich zum "Minutentakt" des Mitbewerbers MIV erhebliche Attraktivierung des regionalen ÖV und mittelbar auch des Bahn-Fernverkehrs
<b>Rahmenbedingungen (ÖPNV-Angebot)</b>		
<b>Ausbildungsoffensive ÖPNV</b>	Zusätzliche Fahrdienstkräfte ausbilden und die Attraktivität der Arbeit erhöhen	Um die Takte der lokalen und regionalen Buslinien zu verdichten, ist erheblich mehr Personal erforderlich.
<b>Bus-Liniennetz</b>		
<b>Ergänzung des Netzes um Metrobus-/ Schnellbuslinien im Stadtgebiet</b>	Schaffung umwegfrei geführter, bevorzogter Direktverbindungen zwischen den schienenfernen Stadtteilen und der Innenstadt bzw. den Stadtteilen	Schnellere und damit zum MIV konkurrenzfähige ÖV-Verbindungen auf längeren Strecken im Stadtgebiet
<b>Beispiel: Stadt-Schnellbus S30, analog zur SchnellBus-Linie S50</b>	Verlängerung der Linie S30 (Beckum – Sendenhorst – MS) über den Hbf hinaus bis zum Lublin-Ring, mit zusätzlichen Einstiegen in Angelmodde West und Gremmendorf. Erfordert ein zusätzliches Fahrzeug im Umlauf	Seit Jahren schon bedient die Schnellbus-Linie S50 (Ibbenbüren – FMO – MS Hbf) auch einige Haltestellen in Coerde als Stadt-Schnellbus. Gleiches ist möglich mit geringem Mehraufwand bei der Linie S30. Angelmodde West und

		Gremmendorf und das Gewerbegebiet 'An den Loddenbüschen' erhalten so eine schnelle Verbindung zwischen dem südlichen Kreis Warendorf und Münster Hbf bis zum Zentrum Nord
<b>Beseitigung von "Missing Links" im Liniennetz (1)</b>	Erweiterung des LOOP-Angebots bis zum Knotenpunkt Wolbecker Straße/Schmittingheide/ Mondstraße	Anbindung der Regionallinien R22 (Warendorf/Everswinkel), R32 (Sendenhorst), der SchnellBus-Linie S20 (Warendorf) und der Stadtlinie 11 an das LOOP-Netz. Damit direkte Anbindung an sämtliche Gewerbegebiete von Loddenheide bis Weseler Straße. Erhebliche Zeitersparnis und Entlastung des Umstiegspunkts Hauptbahnhof
<b>Beseitigung von "Missing Links" im Liniennetz (2)</b>	Einrichtung eines eng getakteten Shuttles für Fahrgäste der Linien S60, S75, S90, X91 (Kreis COE, Kreis BOR) von Süden sowie R72, R73, S70 (Kreis ST, Kreis BOR) von Norden zwischen Technologiepark (Steinfurter Straße) und Sentmaringer Weg (Weseler Straße)	Zeitsparende Linearverbindung via Schlossplatz für Pendelnde aus der Region. Erspart die zeitraubende Schleife über Ludgerikreisel und Hauptbahnhof. Entlastet den Umstiegspunkt Hauptbahnhof
<b>Linien-Verlängerungen (1)</b>	Verlängerung der Linie 19 (Sprakel – Kinderhaus – Handorf – Lauheide) bis zum Telgter Zentrum	Zeitsparende Direktverbindung zwischen Telgte und der nördlichen Peripherie mit den dortigen Gewerbegebieten
<b>Linien-Verlängerungen (2)</b>	Verlängerung der Linien S30 (Kreis WAF) und S75 (Kreis BOR) via Gartenstraße bis zum Lublinring	Umstiegsfrei über den Hbf hinaus bis zur östlichen Altstadt (LWL-Viertel) und näher geführt an das Zentrum Nord
<b>Linien-Verlängerungen (3)</b>	Verlängerung der Linien S60, S90, X92 bis zum neuen Wendepunkt Kalkmarkt	Umstiegsfreie Fahrt über den Bült hinaus bis zum Schlossplatz
<b>Haltestellen-Revision</b>	Prüfung, inwieweit die Zahl der Bus-Haltestellen ggf. durch Zusammenlegen sinnvoll reduziert werden kann, bei weiterhin guter fußläufiger Erreichbarkeit	Zusätzliche Haltestellen werden in der Regel eingerichtet ohne zu prüfen, ob dadurch die Abstände zwischen bestehenden und zusätzlichen Haltestellen zu eng werden. Eine kritische Prüfung kann zu einer "Entschlackung" führen. Busse verlieren weniger Zeit, brauchen weniger Energie, wenn sie weniger häufig halten müssen
<b>Mehr Busspuren einrichten, dazu Revision der LSA-Steuerung</b>	Prüfung, wo Busspuren fehlen, wo Ampeln für Busse vorteilhafter geschaltet werden können	Bestehende Busspuren verlieren an Wirkung, wenn sie dort enden, wo der MIV besonders dicht ist. Ebenso, wenn die LSA-Steuerung den Busbetrieb hemmt. Maßnahmen tragen bei, den Betrieb zuverlässiger, schneller und wirtschaftlicher zu machen

<b>Vorhandene innerstädtische Umstiegspunkte zu 'mobility hubs' ausbauen. Neue Umstiegspunkte schaffen</b>	Übergänge/Umstiege reibungsloser gestalten und damit Zeitverluste minimieren	System- und Fahrt-Information zum Mobilitätsangebot geben – auch mit Echtzeitdaten. Dazu Mobilitätsanbieter in Münster (Tier, Tretty, Stadtwerke, Cambio usw.) einbinden
<b>Umstiegspunkt Eisenbahnstraße optimieren</b>	Die Straßenrand-Haltestellen werden umgebaut zu einem „BusPort“ (witterungsgeschützter Mittelbussteig) in der Fahrbahnmitte. Busse Richtung Norden halten auf der Westseite, Busse Richtung Hbf auf der Ostseite	Für Fahrgäste aus Richtung Coerde (Linien 6/8, 17, R51, S50) und Bohlweg (Linie 4) entsteht ein zeitsparender Umstieg in alle Buslinien Richtung Bült und Warendorfer Straße. Die Querung der vielspurigen Eisenbahnstraße zwecks Umstiegs erübrigt sich damit.
<b>Tarif</b>		
<b>Beim 90 Minuten eTicket Fahrpreis 1 Euro sowie 3-Euro-Tageshöchstpreis</b>	Preissenkung ausschließlich bei der Nutzung des eTickets. Fahrpreis (für 1 Person) dadurch günstiger als die Autonutzung (0,30 Euro/km)	Durch das gegenüber heute wesentlich vergünstigte eTicket steigt die Motivation zu dessen Anschaffung und Nutzung, damit die Verbreitung des eTickets. Einchecken per eTicket beschleunigt den Betriebsablauf
<b>Erhebliche Senkung der Fahrpreise für Fahrten innerhalb der Stadtregion über das gesamte Ticketsortiment Beispiel: Landeshauptstadt Stuttgart</b>	Ausweitung der Preisstufe 0 (Stadtgebiet Münster) auf die Stadtregion Münster (erster Kommunenring plus Nottuln und Ostbevern)	Gegenüber dem MIV konkurrenzfähigere Fahrpreise auf allen Relationen innerhalb der Stadtregion Münster. Zugleich fördert die übersichtliche Preissystematik die Attraktivität des ÖV
<b>Schaffung eines wesentlich günstigeren Abo-Angebots (Jahresticket) für Pendelnde innerhalb des ersten und zweiten Kommunenrings um Münster. So wie beim Kauf eines E-Autos ein Bonus gezahlt wird, erhalten Nutzende von Bus &amp; Bahn einen "Klimaschutz-Bonus"</b>  Beispiele: RegioKarte der Stadtregion Freiburg/Breisgau, Kreis Unna (im Westfalentarif), Kreis Steinfurt: STmobil, Österreich: Regionale Klimatickets	12 Monatskarten zum Endkunden-Preis von 6 Monatskarten. Preisdifferenz ausgeglichen aus kommunalen Mitteln. Ergebnis: Abopreis halbiert für die Endkunden, bei 100 Prozent Einnahmen pro Jahresabo für die Verkehrsunternehmen (inkl. Sponsoring). Gesteigerte Abo-Verkaufszahlen bringen somit zusätzliche Einnahmen für die Verkehrsunternehmen, motivieren zum Leistungsausbau. Marktwirtschaftlicher Ansatz: Verbesserungen beim Fahrtangebot bringen den Unternehmen zusätzliche ertragsstarke Abo-Kunden	Die Nutzung von Bus & Bahn innerhalb der Region (ebenso von/nach Münster) wird preislich attraktiver für Pendelnde, die in der Regel die PKW-Fahrt nur nach den Kraftstoffkosten bemessen
<b>Bus &amp; Bahn innerhalb von Münster an Adventsamstagen gratis</b>	Statt Zeitaufwand für den Ticketkauf beim Fahrpersonal (für den Zug mit fehlerbehafteter Bedienung des Automaten) läuft der Busverkehr nach dem Prinzip 'touch&go' (Anhalten, Einsteigen, Abfahren) wie beim Zugverkehr	Bisherige Routinen (Stadtbesuch am Samstag per Auto) werden gelöst. Neue Denk- und Verhaltensweisen (Bus- & Bahnfahren in Münster mühelos und schnell, fallweise preisgünstiger als die Autofahrt) werden gefördert. Preise heute: Hin- und Rückfahrt für 2 Personen mindestens 8,80 Euro (90 Min. eTicket)

<b>Rad-Streckenführung</b>		
<b>Ausbau der straßengeführten Verbindung Gartenstraße – Fürstenbergstraße – Servatiiplatz</b>	Deutliche Kennzeichnung einer geschützten Radspur im Straßenraum	Kürzere Fahrzeit und sichere Wegeführung für den Radverkehr aus Richtung Zentrum Nord bis zum Hbf. Entlastung der bereits heute stark verkehrsbelasteten Promenade zwischen Kreuzviertel und Hbf
<b>Verbesserung der Straßenquerung von der Bismarckallee Richtung Kanonengraben</b>	Wegeführung direkter und LSA-Phasen für den Radverkehr Richtung Kanonengraben verlängern	Kürzere Fahrzeit und sichere Wegeführung für den Radverkehr aus Richtung Mecklenbeck bis zum Ludgerikreisel/Hauptbahnhof. Entlastung der bereits heute stark verkehrsbelasteten Promenade zwischen Stadtgraben und Ludgerikreisel
<b>Rad-Abstellflächen</b>		
<b>Schaffung von Rad-Abstellflächen in verdichteten Stadtquartieren</b>	Umwandlung von PKW-Stellplätzen im Straßenraum in Flächen zur Abstellung von Fahrrädern	Attraktivitätssteigerung Rad-Nutzung: Es wird möglich, Räder geordnet außerhalb der Fußverkehrsflächen abzustellen. Zweitnutzen: Fußwege werden von störenden geparkten Rädern befreit und damit besser nutzbar.
<b>Schaffung gesicherter Fahrradabstellanlagen in verdichteten Stadtquartieren, möglichst ebenerdig vor oder auch in Gebäuden</b>	Umwandlung von PKW-Stellplätzen im Straßenraum in Bereiche zum gesicherten, witterungsgeschützten Abstellen von Fahrrädern für Anwohner "Fahrradgaragen"	Attraktivitätssteigerung Rad-Nutzung: Es wird für die Bewohner verdichteter Stadtquartiere möglich, Fahrräder gesichert abzustellen
<b>Fußverkehr</b>		
<b>Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch sichere und attraktive Fußwege</b>	Aufhebung des Parkens auf Gehwegen. Konsequentes behördliches Vorgehen gegen die Zweckentfremdung von Fußverkehrsflächen durch den ruhenden MIV und abgestellte Räder, z.B. Ahndung/Beseitigung von Falschparkern und wild abgestellten E-Scootern	Sicherstellen von Fußwege-Mindestbreiten, Vermeidung von Gefährdungen der Zu-Fuß-Gehenden
<b>Schaffung eines qualifizierten Fußwegenetzes in der Innenstadt und in den/zu den Stadtteilen</b>	Aufbau eines bevorrechtigten Netzes von Wegeverbindungen mit für den Fußverkehr optimierten Fahrbahnquerungen	Dieses baulich klar erkennbare Netz (Ausschilderung, Oberflächenbeschaffenheit) soll arm an Konflikten mit dem motorisierten Verkehr und dem Radverkehr sein, somit hochwertige Zu-Fuß-Verbindungen schaffen